TAKHIR NAZAROV

C=UZ, OU=DIRECTOR,
O=UZBEKISTAN CAA, CN=TAKHIR
NAZAROV, E=caa@uzcaa.uz
я подтверждаю этот документ
Tashkent
2023-04-20 13:11:44

Утверждено
Директором Агентства «Узавиация»
Т.А. Назаров

Руководство по службам аэронавигационной информации

Агентство Гражданской Авиации Республики Узбекистан

Код документа: GM-ANS-020

Редакция / Ревизия: 01 / 00

Дата вступления в силу: 30 Апреля 2023 года

ОГЛАВЛЕНИЕ

Страница

Глава 1. Введение 1-1

1.1 Назначение службы аэронавигационной информации (САИ) 1-1
1.2 Информация, обрабатываемая САИ 1-2
1.3 Система качества 1-2
1.4 Общие системы отсчета для целей аэронавигации 1-3
1.5 Соображения человеческого фактора 1-5
1.6 Использование средств автоматизации 1-5
1.7 Авторское право и возмещение затрат 1-5

Глава 2. Предоставление исходных данных 2-1

2.1 Распределение обязанностей по подготовке исходных данных 2-1
2.2 Основная информация 2-1
2.3 Информация временного и краткосрочного харакрета 2-1
2.4 Организация работы 2-1
2.5 Виды связи 2-2
2.6 Регламентация и контролирование аэронавигационной информации (AIRAC) 2-2

Глава 3. Организация службы аэронавигационной информации 3-1

3.1 Статус в системе авиационной администрации 3-1
3.2 Организационная структура 3-1
3.3 Ресурсы 3-3
3.4 Организация обмена аэронавигационной информацией с другими государствами 3-4
3.5 Регистрация, хранение и распространение информации 3-5
3.6 Основной справочный материал (издания ИКАО и других международных организаций) 3-7

Страница

Глава 4. Объединенный пакет аэронавигационной информации 4-1

4.1 Общие положения 4-1
4.2 Элементы объединенного пакета аэронавигационной информации 4-1

Глава 5. Сборник аэронавигационной информации (AIP) 5-1

5.1 Введение 5-1
5.2 Содержание и формат 5-1
5.3 Образец AIP и пояснительные примечания 5-2
5.4 Составление и редактирование 5-2
5.5 Форма представления информации 5-3
5.6 Требования к сборным листам карт и схемам 5-4
5.7 Карты, подлежащие включению в AIP 5-5
5.8 Уведомление о различиях в сборниках аэронавигационной информации (AIP) 5-5
5.9 Поправки к AIP 5-8
5.10 Дополнения к AIP 5-9
5.11 Распространение 5-10

Добавление. Пояснения к образцу AIP 5-A-1

Глава 6. NOTAM 6-1

6.1 Составление 6-1
6.2 Рассылка 6-4
6.3 Требования к NOTAM 6-6
6.4 Формат NOTAM 6-7
6.5 Использование кода NOTAM и сокращений 6-9
6.6 SNOWTAM 6-10
6.7 ASHTAM 6-10

Добавление A. NOTAM, SNOWTAM и ASHTAM 6-A-1

Страница

Добавление B. Критерии отбора элементов NOTAM 6-B-1

Добавление C. Рекомендации по использованию авиационной фиксированной службы (AFS) 6-C-1

Глава 7. Циркуляры аэронавигационной информации (AIC) 7-1

7.1 Содержание 7-1
7.2 Ежегодный пересмотр и контрольный перечень 7-2
7.3 Рассылка 7-2

Глава 8. Предполетная и послеполетная информация 8-1

8.1 Предоставление предполетного информационного обслуживания 8-1
8.2 Размещение органа САИ 8-2
8.3 Планирование органа САИ 8-2
8.4 Зона обслуживания 8-3
8.5 Подробная информация, необходимая для каждой зоны обслуживания 8-4
8.6 Устный инструктаж 8-6
8.7 Самоподготовка 8-6
8.8 Послеполетная информация 8-9

Глава 9. Организация системы автоматизации служб аэронавигационной информации 9-1

9.1 Общие положения 9-1
9.2 Основные принципы 9-1
9.3 Эксплуатационные потребности пользователей автоматизированной системы САИ 9-2

Страница

9.4 Виды предоставляемой информации 9-3
9.5 Содержание базы данных 9-4
9.6 Согласование информации САИ и МЕТ 9-5
9.7 Концепция объединенной системы автоматизации САИ 9-6
9.8 Планирование и внедрение объединенной системы автоматизации САИ 9-11
9.9 Адресация AFS 9-11

Добавление A. Использование средств автоматизации при составлении, обработке и рассылке NOTAM 9-A-1

Добавление B. Общие процедуры запроса САИ для целей самоподготовки конечных пользователей 9-B-1

Добавление C. Единые форматы сообщений для запроса других баз данных САИ 9-C-1

Глава 10. Подготовка оригинала, размножение и рассылка документов 10-1

10.1 Способы размножения документов 10-1
10.2 Изготовление оригинала 10-2
10.3 Выбор способа печати 10-3
10.4 Бумага 10-4
10.5 Оборудование 10-4
10.6 Перечень рассылки 10-5
10.7 Продажа документов САИ 10-5
10.8 Рассылка по почте 10-5
10.9 Использование средств автоматизации 10-5

ОБРАЗЕЦ AIP

Глава 1

ВВЕДЕНИЕ

1.1 НАЗНАЧЕНИЕ СЛУЖБЫ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ (САИ)

Потребности эксплуатантов

1.1.1 Эксплуатанты воздушных судов любого типа, от легких частных до тяжелых транспортных воздушных судов, должны иметь возможность получить разнообразную информацию об аэронавигационных средствах и службах, которыми им, возможно, потребуется воспользоваться. Например, эксплуатант должен знать правила входа в воздушное пространство и транзита для каждого государства, в котором будут выполняться полеты, а также, какие аэродромы, вертодромы, навигационные средства, метеорологическое обслуживание, связь и виды обслуживания воздушного движения он может использовать, а также связанные с ними процедуры и правила. Эксплуатант должен также получить информацию, часто в очень сжатые сроки, о любом изменении, затрагивающем функционирование этих средств и служб; и он должен знать о любых ограничениях в воздушном пространстве или опасностях, которые могут влиять на полеты. Несмотря на то, что такая информация почти всегда может быть предоставлена перед взлетом, в некоторых случаях она должна предоставляться в ходе полета.

Обязанность командира воздушного судна

1.1.2 Об обязанности командира воздушного судна ознакомиться со всей имеющейся информацией, относящейся к предстоящему полету, говорится в главе 2 Приложения 2. В отношении международного коммерческого воздушного транспорта существуют жесткие требования ИКАО, соблюдение которых можно обеспечить лишь путем предоставления такой информации, которая обычно подготавливается САИ. Пилоты должны быть знакомы с правилами и процедурами всех государств, которые они будут пролетать. В части I Приложения 6 указано, что на борту воздушного судна должны иметься определенные конкретные виды информационных материалов и что ни один полет не может выполняться до тех пор, пока не будет обоснованной уверенности в том, что необходимые для полета средства и обслуживание имеются в наличии и находятся в рабочем состоянии. Обеспечить соблюдение требований в отношении международной авиации общего назначения и полетов вертолетов (соответственно части II и III Приложения 6) также можно лишь путем обеспечения такой информации, которая предоставляется службой аэронавигационной информации. Таким образом, способность выполнить указанные требования Приложения 6 зависит от наличия хорошо организованной и эффективно работающей САИ, укомплектованной специалистами надлежащей квалификации.

Обязанность службы аэронавигационной информации
[3.1]

1.1.3 В Приложении 15 указано, что каждое Договаривающееся государство должно создать САИ для сбора и распространения аэронавигационной информации, предназначенной для использования при выполнении полетов воздушных судов всех типов. Это базовая обязанность. Государство может также:

a) заключать с одним или несколькими Договаривающимися государствами соглашение о создании совместной САИ или

b) передавать полномочия на создание службы неправительственному учреждению при условии соблюдения им Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 15.

1.1.4 В Приложении 15 указано также, что соответствующее государство остается ответственным за публикуемую аэронавигационную информацию. Аэронавигационная информация, публикуемая от имени государства, должна сопровождаться четкой ссылкой на то, что она опубликована с санкции данного государства.

1.1.5 В основу Приложения 15 положен вытекающий из статьи 28 Конвенции о международной гражданской авиации принцип о том, что каждое государство несет ответственность за предоставление для нужд гражданской авиации любой и полной информации, которая необходима и требуется для выполнения полетов воздушных судов, задействованных в международной гражданской

авиации, в пределах его территории, а также в находящихся за пределами его территорий районах, в которых данное государство отвечает за предоставление диспетчерского или другого обслуживания.

1.1.6 Хотя Конвенция и Приложения к ней касаются главным образом выполнения международных полетов, следует отметить, что обслуживание аэронавигационной информацией в такой же степени требуется и для полетов по внутренним линиям.

Необходимость единообразия

1.1.7 В соответствии со статьей 37 Конвенции Приложение 15 призвано способствовать достижению единообразия при сборе и распространении аэронавигационной информации в интересах безопасности полетов, эффективности и экономичности гражданской авиации.

Международный обмен аэронавигационной информацией
[3.1]

1.1.8 Хотя САИ каждого государства в первую очередь отвечает за предоставление информации в отношении средств и служб, действующих на территории своего государства, обмен такой информацией с САИ других государств позволяет обеспечивать полетное информационное обслуживание, необходимое для международных полетов, проходящих над этими государствами, и предоставлять информацию, требующуюся связанным с ними органам обслуживания воздушного движения для обеспечения воздушных судов в полете. Очевидно, что будут существовать значительные различия по объему и характеру обрабатываемой САИ информации в разных государствах.

1.2 ИНФОРМАЦИЯ, ОБРАБАТЫВАЕМАЯ САИ

Источники аэронавигационной информации

1.2.1 САИ, как правило, не является источником информации, которую она обрабатывает и впоследствии выпускает. "Сырые данные" должны поступать от органов, ответственных за эксплуатацию различных аэронавигационных средств и служб. Поскольку САИ является одной из нескольких служб, находящихся обычно под контролем авиационной администрации государства, и поскольку эффективность ее работы в значительной степени зависит от поступления необходимой информации от других служб, крайне важно хорошо понимать место САИ в общей системе и ответственность других служб за предоставление необходимой информации. Основное назначение САИ заключается в предоставлении информации, необходимой для обеспечения безопасности, регулярности и эффективности полетов гражданской авиации, и независимо от эффективности ее организационной структуры ее способность выполнять эту важную функцию будет во многом зависеть от адекватности, точности и своевременности необходимых исходных данных, предоставляемых каждой службой данного государства, связанной с производством полетов воздушных судов. Для достижения этого необходимо установить простую и эффективную связь между САИ и другими смежными службами. Кроме того, следует тщательно определить статус САИ в авиационной администрации и разместить ее таким образом, чтобы обеспечить необходимые приоритеты и связи.

Объем и тип информации

1.2.2 Обрабатываемая САИ информация может широко различаться с точки зрения срока ее применимости. К примеру, информация, касающаяся аэропортов и их средств, может оставаться действительной в течение многих лет, в то время как сведения об изменении рабочего состояния этих средств (например, из-за производства строительных работ или ремонта) могут оставаться действительными в течение сравнительно непродолжительного периода времени. Срок действительности информации может быть непродолжительным и составлять дни или часы.

1.2.3 Информация может также различаться по срочности и по сфере ее применимости с точки зрения количества эксплуатантов или затрагиваемых ею типов операций. Информация может быть объемной или краткой и включать графические материалы.

1.2.4 Поэтому отношение к аэронавигационной информации также разное в зависимости от ее срочности, эксплуатационного значения, сферы действия, объема и продолжительности времени, в течение которого она остается действительной и важной для пользователей. В Приложении 15 указывается, что аэронавигационная информация публикуется в виде объединенного пакета аэронавигационной информации, который состоит из следующих элементов: сборника аэронавигационной информации (AIP), включая поправки к нему; дополнений к AIP; NOTAM, предполетных информационных бюллетеней (PIB), циркуляров аэронавигационной информации (AIC); контрольных перечней и перечней действующих NOTAM. Каждый элемент используется для распространения конкретных видов аэронавигационной информации.

1.3 СИСТЕМА КАЧЕСТВА
[3.2]

1.3.1 С развитием систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM)

необходимость в аэронавигационной информации/данных, ее роль и значение претерпели существенные изменения. В результате внедрения зональной навигации (RNAV), требуемых навигационных характеристик (RNP) и бортовых автоматизированных навигационных систем стали предъявляться жесткие требования к качеству (точности, дискретности и целостности) аэронавигационной информации/данных.

1.3.2 О зависимости пользователей от качества некоторых видов аэронавигационной информации/данных свидетельствует п 3.2.8 а) Приложения 15, где при описании критически важных данных говорится: "Существует большая вероятность того, что при использовании искаженных критических данных безопасное продолжение полета и посадка воздушного судна будут сопряжены со значительным риском и возможностью катастрофы".

1.3.3 Поскольку искаженная или ошибочная аэронавигационная информация/данные может отрицательно влиять на безопасность аэронавигации ввиду того, что от нее напрямую зависят как бортовые, так и наземные системы, важно, чтобы каждое государство обеспечивало пользователей (авиационную отрасль, органы обслуживания воздушного движения и т. д.) своевременной и качественной аэронавигационной информацией/данными на весь период, в течение которого ее предполагается использовать.

1.3.4 Для достижения этого и для демонстрации пользователем требуемого качества информации/данных государства должны создавать систему обеспечения качества и вводить в действие на всех этапах работы с аэронавигационной информацией/данными (получении, составлении, проверке, компоновке, редактировании, форматировании, публикации, хранении и распространении) процедуры управления качеством. Система обеспечения качества должна быть задокументирована и продемонстрирована для каждого функционального этапа для создания организационной структуры, процедур, процессов и ресурсов, позволяющих обнаруживать и устранять любые аномалии или ошибки в информации/данных на этапах выпуска, ведения и эксплуатационного использования. Важное место в такой системе управления качеством занимает способность отслеживать всю информацию/данные из любого пункта по всем предыдущим процессам вплоть до ее источника.

1.3.5 Частью системы обеспечения качества являются частые проверки на соответствие предъявляемым требованиям. В случае обнаружения несоответствия должны предприниматься действия по установлению его причины и устранению аномалии. Неотъемлемой частью этого процесса являются отчеты, регистрация сведений и ведение документации.

1.3.6 Международная организация по стандартизации (ИСО) разработала серию международных стандартов по управлению качеством и гарантии качества (серия ИСО 9000), которые широко используются в различных сферах деятельности во всем мире. Многие государства кладут стандарты серии ИСО 9000 в основу своих систем обеспечения качества. Аккредитация на соответствие ИСО 9000 является одним из способов, с помощью которого САИ государства может продемонстрировать наличие системы качества, которая позволяет обеспечивать соответствие предъявляемым пользователями требованиям.

1.3.7 При составлении программы обеспечения качества организации не следует сосредоточиваться только на процессах и процедурах, связанных с предоставлением обслуживания. Не менее важным является то, чтобы персонал, являющийся неотъемлемой частью всей системы, обладал и умел пользоваться знаниями и умениями, необходимыми для работы в рамках системы обеспечения качества. В контексте системы обеспечения качества задачи управления в сфере навыков и компетентности должны включать:

a) определение подлежащих выполнению функций;

b) определение знаний и умений, требующихся на каждом этапе каждого процесса;

c) обеспечение гарантий того, что персонал, назначенный для выполнения определенных функций, обладает необходимыми знаниями и умениями и компетентен выполнять эти функции.

1.3.8 Кроме того, в соответствии с требованиями системы обеспечения качества необходимо вести соответствующие записи с данными об умениях, подтверждающие квалификацию персонала, назначенного для выполнения конкретных функций. Необходимо также проводить периодические проверки с целью убедиться в постоянном соответствии персонала установленным требованиям, а в случае обнаружения пробелов в знаниях, умениях или компетентности принимать меры по их устранению.

1.4 ОБЩИЕ СИСТЕМЫ ОТСЧЕТА ДЛЯ ЦЕЛЕЙ АЭРОНАВИГАЦИИ

[3.7]

Система отсчета в горизонтальной плоскости

1.4.1 Для целей международной аэронавигации в качестве системы отсчета (геодезической) в горизонтальной плоскости должна использоваться Всемирная геодезическая система – 1984 (WGS-84). В этой связи опубликованные аэронавигационные географические координаты (обозначающие широту и долготу) выражаются относительно геодезической базы отсчета (WGS-84).

1.4.2 Подробный инструктивный материал, касающийся WGS-84, содержится в Руководстве по Всемирной геодезической системе – 1984 (WGS-84) (Doc 9674).

1.4.3 Требования, касающиеся определения и сообщения (точность полевой съемки и целостность данных) связанных с WGS-84 аэронавигационных координат географических позиций, установленных службами воздушного движения, приводятся в главе 2 и таблице 1 добавления 5 Приложения 11, а позиций, связанных с аэродромами/вертодромами, – в главе 2 и таблицах A5-1 и 1 добавлений 5 и 1 томов I и II Приложения 14 соответственно.

1.4.4 Звездочкой (*) должны помечаться географические координаты, которые преобразованы в координаты WGS-84 и точность полевой съемки которых не отвечает требованиям главы 2 Приложения 11 и главы 2 томов I и II Приложения 14.

1.4.5 Степень разрешающей способности публикуемых географических координат должна соответствовать требованиям, указанным в добавлении 1 Приложения 15 и таблице A7-1 добавления 7, а степень разрешающей способности географиических координат на карте должна соответствовать указанной в таблице 1 добавления 6 к Приложению 4.

1.4.6 В случае точных геодезических и некоторых аэронавигационных видов применения следует моделировать и оценивать изменение с течением времени движения тектонических плато и влияния приливов и отливов на земную кору. Для учета влияния фактора времени в любой перечень абсолютных координат станции следует включать начало периода отсчета.

1.4.7 Началом периода отчета последней обновленной опорной системы WGS-84 (G1150), которая включает модель движения плато, является 2001.0. Буква G указывает на то, что координаты получены с помощью глобальной системы определения местоположения (GPS), а стоящее за G число указывает номер недели по GPS, когда эти координаты были включены в используемый Национальным геокосмическим информационным (NGA) агентством Соединенных Штатов Америки процесс точной оценки эфемерид.

1.4.8 Другой точной всемирной системой земных координат является земная система отсчета (ITRS) Международной службы вращения Земли (IERS), и практической реализацией ITRS является земная опорная система (ITRF) IERS. Инструктивный материал, касающийся ITRS, приведен в добавлении C к Doc 9674. Последняя реализация WGS-84 (G1150) привязана к началу периода отсчета ITRF 2000. WGS-84 (G1150) согласуется с ITRF 2000, и в практических реализациях различие межу этими двумя системами составляет порядка 1–2 см для мира в целом, что означает по существу идентичность WGS-84 (G1150) и ITRF 2000.

1.4.9 Краткое описание используемой (геодезической) системы отсчета в горизонтальной плоскости должно приводиться в AIP, как предусмотрено п. GEN 2.1.3 добавления 1 Приложения 15.

Система отсчета в вертикальной плоскости

1.4.10 Для целей международной аэронавигации в качестве системы отсчета в вертикальной плоскости должен использоваться принятый за базу средний уровень моря (MSL), который обеспечивает связь зависящих от гравитации относительных высот (превышений) с поверхностью, называемой геоидом.

1.4.11 В глобальном плане геоид наиболее близко соответствует MLS. Он определяется как эквипотенциальная поверхность в гравитационном поле Земли, совпадающая с невозмущенным MSL и его продолжением под материками.

1.4.12 Зависящие от гравитации относительные высоты (превышения) также называются ортометрическими высотами, а расстояния до точки над эллипсоидом называются высотами относительно эллипсоида.

1.4.13 В международной аэронавигации в качестве глобальной модели гравитации должна использоваться гравитационная модель Земли – 1996 (EGM-96), содержащая данные о поле длинных гравитационных волн через градус до 360°.

1.4.14 В тех географических пунктах, где точность EGM-96 не соответствует требованиям к точности превышений и волны геоида, указанным в томах I и II Приложения 14, на основе данных EGM-96 должны разрабатываться и использоваться региональные или местные модели геоида, содержащие данные о гравитационном поле с высокой разрешающей способностью (короткие волны). В тех случаях, когда используется другая модель геоида вместо модели EGM-96, в сборнике аэронавигационной информации (AIP) должно приводиться описание используемой модели, включая необходимые параметры для преобразования относительных высот при переходе от этой модели к EGM-96. (См. п. GEN 2.1.4 добавления 1 Приложения 15).

1.4.15 Требования, касающиеся определения и сообщения (точность полевой съемки и целостность данных) значений превышения и волны геоида для конкретных позиций на аэродромах/вертодромах, приведены в главе 2 и таблицах A5-2 и 2 добавлений 5 и 1 томов I и II Приложения 14 соответственно.

1.4.16 В дополнение к значениям превышения относительно MSL (геоида) конкретных съемочных наземных

позиций для позиций, указанных в добавлении 1 Приложения 15, должна также публиковаться информация о волне геоида (относительно поверхности эллипсоида WGS-84) в AIP.

1.4.17 Степень разрешающей способности публикуемых значений превышения и волны геоида должна соответствовать указанной в добавлении 1 Приложения 15 и таблице A7-2 добавления 7, а степень разрешающей способности значений превышения и волны геоида на карте должна соответствовать указанной в таблице 2 добавления 6 к Приложению 4.

1.4.18 Краткое описание используемой системы отсчета в вертикальной плоскости должно приводиться в AIP, как предусмотрено п. GEN 2.1.4 добавления 1 Приложения 15.

Система отсчета времени

1.4.19 Для целей международной гражданской авиации в качестве системы отсчета времени должен использоваться григорианский календарь и всемирное координированное время (UTC).

1.4.20 Всемирное координированное время (UTC) представляет собой шкалу времени, которая предоставляется Международным бюро времени (BIH) и IERS, и обеспечивает основу координированного распространения стандартных частот и сигналов времени. См. дополнение D к Приложению 5 в отношении инструктивного материала, касающегося UTC.

1.4.21 Стандарт 8601 ИСО определяет использование григорианского календаря и 24-часового местного времени или UTC при обмене информацией, а стандарт 19108 ИСО предусматривает использование григорианского календаря и UTC в качестве основной системы отсчета времени применительно к географической информации.

1.4.22 В тех случаях, когда для некоторых видов применения используется иная система отсчета времени, каталог элементов или метаданные, связанные соответственно со схемой применения или массивом данных, должны включать либо описание этой системы, либо ссылку на документ с описанием этой системы отсчета времени. В приложении D к стандарту 19108 ИСО описываются некоторые аспекты календарей, которые могут использоваться при таком описании.

1.4.23 Описание используемой системы отсчета времени (календарь и система времени), вместе с указанием на то, используется или не используется перевод часовой стрелки на час вперед, должно приводиться в AIP, как предусмотрено п. GEN 2.1.2 добавления 1 Приложения 15.

1.5 СООБРАЖЕНИЯ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА

[3.6.8]

В организационной структуре САИ и при составлении, определении содержания, обработке и распространении аэронавигационной информации необходимо учитывать аспекты человеческого фактора, способствующие их оптимальному использованию. Инструктивный материал по связанным с человеческим фактором принципам содержится в *Руководстве по подготовке в области человеческого фактора* (Doc 9683).

1.6 ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СРЕДСТВ АВТОМАТИЗАЦИИ

[3.6.6]

Везде, где это практически целесообразно, следует внедрять в САИ автоматизацию в целях повышения качества обслуживания конечных пользователей. Более подробно вопрос автоматизации САИ рассматривается в главе 9.

1.7 АВТОРСКОЕ ПРАВО И ВОЗМЕЩЕНИЕ ЗАТРАТ

[3.3, 3.4 и 3.5]

Авторское право

1.7.1 В целях компенсации некоторых расходов, связанных с сбором, компоновкой, обновлением, публикацией и распространением аэронавигационной информации/данных и обеспечением контроля за ее использованием, некоторые государства устанавливают авторские права на свою продукцию САИ в соответствии с национальным (и международным) законодательством. В соответствии с Приложением 15 любой продукт САИ государства, который это государство защищает авторскими правами и который передается другому государству в соответствии с положениями Приложения, может передаваться третьей стороне только при условии, если эта третья сторона ставится в известность о том, что данный продукт защищен авторскими правами, и если на нем имеется соответствующую надпись. Кроме того, государства могут решить применять авторскими права на продукты своих САИ для того, чтобы гарантировать, что аэронавигационная информация/данные, выпущенная для использования через поставщика информации/данных "второго поколения", происходит из законного источника и защищена в рамках соответствующей системы обеспечения качества.

1.7.2 Применение авторских прав не сказывается на требовании о том, что государства должны обеспечивать

свободный обмен аэронавигационной информацией/данными между государствами в соответствии с статьями 28 c) и 37 Конвенции.

Возмещение расходов

1.7.3 Несмотря на то, что в Приложении 15 предусматривается, что обмен аэронавигационной информацией/данными должен осуществляться между Договаривающимися государствами ИКАО на безвозмездной основе, могут иметь место случаи, когда аэронавигационную информацию/данные и другие аэронавигационные документы захотят приобрести другие государства или коммерческие и частные организации. В таких случаях САИ может заключать с соответствующей стороной отдельное соглашение, касающееся условий и цен (если таковые будут установлены), по которым эта информация/данные будут предоставляться.

1.7.4 Эксплуатанты могут приобретать свою аэронавигационную информацию/данные либо у САИ соответствующего государства, либо у коммерческой фирмы. Однако предоставление аэронавигационной информации/данных связано со значительными расходами: во-первых, накладные расходы по обеспечению функционирования САИ; затем расходы, связанные со сбором, проверкой, компоновкой и брошюровкой информации/данных; и, наконец, расходы, связанные с публикацией и распространением информации/данных. Государства могут решить возмещать эти расходы путем взимания с пользователей платы за предоставляемую эронавигационную информацию/данные. В соответствии с принципами, содержащимися в документе Doc 9082 *"Политика ИКАО в отношении сборов за аэропортовое и аэронавигационное обслуживание"* рекомендуется, если это уместно, включать такие расходы в стоимостную основу платы за аэропортовое и аэронавигационное обслуживание.

Глава 2

ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ИСХОДНЫХ ДАННЫХ

2.1 РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ОБЯЗАННОСТЕЙ ПО ПОДГОТОВКЕ ИСХОДНЫХ ДАННЫХ

2.1.1 Авиационный полномочный орган государства должен распределить между техническими отделами своего центрального аппарата обязанности по подготовке исходных данных, которые требуются службе аэронавигационной информации (САИ) для включения в сборники аэронавигационной информации (AIP), дополнения к AIP, NOTAM, предполетные информационные бюллетени (PIB) и циркуляры аэронавигационной информации (AIC). Поэтому технические отделы должны обеспечить надежные и скоростные каналы связи с САИ. По получении исходных данных САИ обязана проверить, зарегистрировать и редакционно обработать их для того, чтобы распространить их в стандартной форме. Исходные данные могут включать информацию как постоянного, так и временного характера, и их следует представлять по форме уведомления об аэронавигационной информации (см. рис. 2-1).

2.1.2 В идеальном смысле цель заключается в том, чтобы в распоряжении САИ имелась вся регулярно обновляемая информация, которая требуется или может потребоваться национальным эксплуатантам, вылетающим из данного государства, и международным эксплуатантам, пролетающим через данное государства при надлежащем учете и нерегулярных рейсах, выполняемых чартерными эксплуатантами.

2.2 ОСНОВНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

К основной информации, как правило, относится материал более постоянного или долгосрочного характера, предназначенный для включения в AIP, и поэтому желательно, чтобы она утверждалась на уровне отделов центрального органа, занимающихся выработкой общей политики, для того чтобы обеспечить единообразие и соответствие осуществляемому и планируемому общему подходу. Всю основную информацию следует представлять в САИ заблаговременно, с тем чтобы имелось достаточно времени на ее обработку и рассылку, что позволит достаточно заблаговременно уведомлять эксплуатантов.

2.3 ИНФОРМАЦИЯ ВРЕМЕННОГО И КРАТКОСРОЧНОГО ХАРАКТЕРА

2.3.1 От технических отделов и секции центральных органов может также исходить информация временного и краткосрочного характера, например, в тех случаях, когда в основную информацию вносятся временные изменения, когда вводятся в действие специальные процедуры кратковременного характера, когда выпускаются некоторые навигационные предупреждения.

2.3.2 Однако ответственность за подготовку информации такого рода, которая касается, например, текущих работ в аэропортах/вертодромах и на радиосредствах, нерабочего состояния средств, временного прекращения и возобновления работы эксплуатационных средств и служб, следует возлагать на местные органы, которым должны быть предоставлены средства прямой связи с САИ, с тем чтобы обеспечить возможно более оперативное предпринятие необходимых действий.

2.4 ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ

2.4.1 Для обеспечения оперативной и точной рассылки аэронавигационной информации в каждой службе, отвечающей за снабжение САИ исходными данными, следует назначать лиц, отвечающих за поддержание прямой и постоянной связи с САИ.

2.4.2 Кроме того, следует наладить связь и, при необходимости, заключить местные соглашения между аэродромными/вертодромными органами САИ и местными органами, ведающими вопросами аэродромов, связи, метеорологии, обслуживания воздушного движения, поиска и спасания и упрощения формальностей и отвечающими за предоставление текущей информации об условиях и средствах на аэродроме/вертодроме. Эта информация должна включать данные о функционировании и рабочем состоянии визуальных и невизуальных средств и о состоянии площади маневрирования. Это необходимо для того, чтобы САИ могла оперативно распространять информацию временного характера, требующуюся на этапах захода на посадку, посадки и вылета.

2.5 ВИДЫ СВЯЗИ

Виды связи, необходимые для представления исходных данных в САИ, должны включать:

a) *службу посыльных* – во всех случаях, когда такая служба существует и когда позволяет время. (Такие данные необходимо иметь отпечатанными на бланке уведомления об аэронавигационной информации, подлежащей распространению, поскольку это позволит иметь их достоверную регистрацию.);

b) *почтовую службу* – во всех случаях, когда служба посыльных не используется;

c) *авиационную фиксированную службу* – во всех случаях, когда фактор времени не позволяет воспользоваться службой посыльных или почтовой службой. (Вслед за этим следует передавать заполненный бланк уведомления об аэронавигационной информации, подлежащей распространению.);

d) *телефакс;*

e) *телефонную связь* – только в экстренных случаях. (Переданные телефонограммы должны подтверждаться заполненным уведомлением об аэронавигационной информации, подлежащей распространению.);

f) *сеть ЭВМ;*

g) *Интернет (электронную почту и веб-сайты).*

2.6 РЕГЛАМЕНТАЦИЯ И КОНТРОЛИРОВАНИЕ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ (AIRAC)

Необходимость контроля

2.6.1 Информация, касающаяся изменений в отношении средств, служб или правил, в большинстве случаев требует внесения поправок в имеющиеся в авиакомпаниях наставления по производству полетов или другие документы, разрабатываемые различными авиационными учреждениями. Организации, отвечающие за обновление таких документов, как правило, работают в соответствии с заранее установленной программой выпуска. Если бы поправки к AIP или дополнения к AIP, касающиеся информации такого рода, выпускались бессистемно с разными датами вступления в силу, обновлять наставления и другие документы было бы невозможно. И наоборот, если установить заранее определенные даты вступления изменений в силу в течение года, появится возможность учитывать эти даты при разработке программы выпуска или привязывать программу выпуска к этим датам.

Система регулирования
[6.1.1, 6.1.2, 6.1.4, 6.2.1]

2.6.2 Поскольку о многих изменениях, касающихся средств, служб или правил, может быть известно заранее и они вступают в силу в соответствии с предварительно установленным графиком дат вступления в силу, п. 6.1 Приложения 15 предусматривает использование системы регулирования, предназначенной для того, чтобы во всех случаях, кроме тех, когда это нецелесообразно по эксплуатационным соображениям, обеспечивались следующие условия:

a) издание в виде поправок к AIP или дополнений к AIP информации, касающейся любых обстоятельств, указанных в добавлении 4 к Приложению 15 (см. рис. 2-1). Эти поправки и дополнения должны обозначаться сокращением "AIRAC" и рассылаться по крайней мере за 42 дня до вступления в силу обычных изменений и 58 дней до вступления в силу значительных изменений, с тем чтобы адресаты получили обычные изменения по крайней мере за 28 дней и значительные изменения по крайней мере за 44 дня до дат вступления их в силу;

b) даты вступления в силу по системе AIRAC должны соответствовать предварительно установленному согласованному на международном уровне графику вступления в силу, основанному на интервале в 28 дней, включая 29 января 1998 года;

c) разосланная информация не подлежит дальнейшему изменению по крайней мере в течение следующих 28 дней после даты вступления в силу, исключая случаи, когда обстоятельство, о котором сообщается, носит временный характер и не сохраняется в течение всего периода.

2.6.3 В целом для введения заранее запланированных, важных для эксплуатации изменений, требующих картографических работ и/или обновления баз навигационных данных, **не должны использоваться** даты, отличные от дат вступления в силу по системе AIRAC.

2.6.4 В соответствии с циклом обработки бортовых баз аэронавигационных данных требуется, чтобы база данных предоставлялась по крайней мере за 7 дней до даты вступления в силу. Для подготовки данных, включаемых в базу, необходимо по крайней мере 8 дней; следовательно, хранилище аэронавигационных данных обычно закрывается за 20 дней до даты вступления в силу, с тем чтобы обеспечить соблюдение последующих

контрольных сроков. Данные, представленные после 20-дневного закрытия базы, обычно не будут включаться в базу данных следующего цикла (см. рис. 2-2).

2.6.5 Помимо использования предварительно установленного AIRAC графика вступления в силу должно также использовать Всемирное координированное время (UTC) для указания времени, с которого информация AIRAC вступит в силу. Поскольку в п. 3.2.3 Приложения 15 определяется, что для целей международной гражданской авиации в качестве системы отсчета времени используются григорианский календарь и всемирное координированное время (UTC), в дополнение к датам AIRAC необходимо указывать точное время вступления в силу информации AIRAC, если оно отличается от 00:00 UTC.

Перечень дат вступления в силу по системе AIRAC

2.6.6 Перечень согласованных на международном уровне предварительно установленных дат вступления в силу по системе AIRAC на период с 2009 по 2018 год включительно приводится в таблице 2-1.

Координация

2.6.7 Для обеспечения эффективной работы системы AIRAC важно, чтобы технические подразделения авиационных полномочных органов государств, которым поручено снабжать САИ исходными данными, были

Таблица 2-1. Перечень установленных дат вступления в силу по системе AIRAC на 2009–2018 годы

2009	*2010*	*2011*	*2012*	*2013*
15 января	14 января	13 января	12 января	10 января
12 февраля	11 февраля	10 февраля	9 февраля	7 февраля
12 марта	11 марта	10 марта	8 марта	7 марта
9 апреля	8 апреля	7 апреля	5 апреля	4 апреля
7 мая	6 мая	5 мая	3 мая	2 мая
4 июня	3 июня	2 июня	31 мая	30 мая
2 июля	1 июля	30 июня	28 июня	27 июня
30 июля	29 июля	28 июля	26 июля	25 июля
27 августа	26 августа	25 августа	23 августа	22 августа
24 сентября	23 сентября	22 сентября	20 сентября	19 сентября
22 октября	21 октября	20 октября	18 октября	17 октября
19 ноября	18 ноября	17 ноября	15 ноября	14 ноября
17 декабря	16 декабря	15 декабря	13 декабря	12 декабря

2014	*2015*	*2016*	*2017*	*2018*
9 января	8 января	7 января	5 января	4 января
6 февраля	5 февраля	4 февраля	2 февраля	1 февраля
6 марта	5 марта	3 марта	2 марта	1 марта
3 апреля	2 апреля	31 марта	30 марта	29 марта
1 мая	30 апреля	28 апреля	27 апреля	26 апреля
29 мая	28 мая	26 мая	25 мая	24 мая
26 июня	25 июня	23 июня	22 июня	21 июня
24 июля	23 июля	21 июля	20 июля	19 июля
21 августа	20 августа	18 августа	17 августа	16 августа
18 сентября	17 сентября	15 сентября	14 сентября	13 сентября
16 октября	15 октября	13 октября	12 октября	11 октября
13 ноября	12 ноября	10 ноября	9 ноября	8 ноября
11 декабря	10 декабря	8 декабря	7 декабря	6 декабря

хорошо знакомы с системой AIRAC. В частности, они должны знать не только даты вступления в силу, но также и крайние сроки, к которым исходные данные должны поступить в САИ, с тем чтобы поправку или дополнение к AIP можно было опубликовать и довести до сведения получателей по крайней мере за 28 дней до даты вступления в силу. Определение таких крайних сроков, позволяющих опубликовать поправки/дополнения таким образом, чтобы обеспечить соблюдение соответствующих дат вступления в силу по системе AIRAC, входит в обязанности САИ. Для удобства информирования технических подразделений о таких сроках их можно печатать на обратной стороне бланка уведомления о подлежащей распространению информации (см. рис. 2-1). Кроме того, САИ ежегодно публикует, как правило в виде AIC, перечень дат вступления в силу по системе AIRAC, даты публикаций и крайние сроки, к которым материал должен поступить в САИ. Технические подразделения должны стремиться к тому, чтобы направлять исходные данные в САИ как можно раньше и не дожидаться крайнего срока. Это особенно касается объемных и сложных текстов. В случае заблаговременного поступления данных САИ может обработать их в нормальные сроки, а при позднем их поступлении обработка обычно производится ускоренными темпами, в результате чего возможность появления ошибок возрастает.

Важные даты
[6.1, 6.2, 6.3]

2.6.8 В системе AIRAC имеются три важные даты:

a) дата вступления в силу;

b) дата публикации;

c) крайняя дата поступления исходных данных в САИ.

2.6.9 Промежуток времени между датой публикации и датой вступления в силу должен составлять 42 дня. При таком интервале остается не менее 14 дней на рассылку **при помощи самых скоростных средств**, с тем чтобы информация дошла до получателей по крайней мере за 28 дней до даты вступления в силу.

2.6.10 В тех случаях, когда планируются значительные изменения (т. е. значительное изменение процедур или служб, которое окажет влияние на международный воздушный транспорт) и заблаговременное уведомление желательно и практически осуществимо, следует использовать дату рассылки за 56 дней (или даже раньше) до даты вступления в силу. Примерами значительных изменений являются:

a) введение в эксплуатацию нового аэродрома;

b) введение новых схем захода на посадку и/или вылета на международных аэродромах;

c) введение новых маршрутов ОВД.

2.6.11 В том случае, если от соответствующих органов/учреждений в САИ никакого материала по системе AIRAC для публикации на следующую запланированную дату вступления в силу по системе AIRAC не поступает, САИ должно выпустить уведомление NIL, которое распространяется посредством NOTAM (или других средств) не позднее чем за один цикл (28 или более дней) до соответствующей даты вступления в силу по системе AIRAC.

Использование системы AIRAC в праздничные дни
[6.1.5]

2.6.12 В некоторых районах мира возникают трудности с соблюдением дат вступления в силу по системе AIRAC, совпадающих с основными праздниками (например, Рождество/Новый год, Хадж, Марди Гра, период летних отпусков), так как обработку поступающего материала в этот период приходится производить в отсутствие основного персонала. Кроме того, в связи с перегруженностью почтовых служб в эти периоды доставка материалов AIRAC часто задерживается, что вызывает большие проблемы у пользователей.

2.6.13 В целях улучшения положения в период праздничных дней в конце года рекомендуется не использовать дату цикла AIRAC, выпадающую на 28-дневный период с 21 декабря по 17 января, в качестве даты вступления в силу по системе AIRAC для важных с эксплуатационной точки зрения изменений. Государства, сталкивающиеся с аналогичными проблемами в период других праздников, могут принять такую же систему.

2.6.14 Следует, однако, подчеркнуть, что систему AIRAC можно применять достаточно гибко благодаря возможности выбора 13 дат вступления в силу в течение каждого календарного года. Учитывая, что многие значительные изменения, касающиеся средств, служб и правил, можно планировать достаточно заблаговременно, можно выбрать подходящую дату вступления в силу, на которую большие праздники не будут оказывать никакого влияния. Кроме того, можно выбрать такую дату публикации, которая позволяет обеспечить возможно более раннее уведомление. В п. 6.2.1 Приложения 15 говорится, что материал AIRAC должен поступать к получателям по крайней мере за 28 дней до даты вступления в силу по системе AIRAC. Желательно, чтобы такой материал поступал к получателям более чем за 28 дней до даты вступления в силу (к примеру, за 42, 56 или более дней). В системе AIRAC большое значение имеет максимально возможный период предварительного уведомления. При

таком подходе пользователи имеют достаточно времени для обработки изменений к важной информации даже в том случае, когда дата вступления в силу приходится на период больших праздников.

Предоставление аэронавигационной информации в распечатанном виде и в электронном формате
[6.2, 6.3]

2.6.15 Система AIRAC зарекомендовала себя как эффективное средств регулирования и контроля предоставления аэронавигационной информации, касающейся эксплуатации воздушных судов. Кроме того, система AIRAC используется в качестве базового источника информации для обновления компьютеризированных навигационных систем. В последнее время государства ввели или активно вводят автоматизацию для повышения скорости, точности, эффективности и рентабельности служб аэронавигационной информации. Вполне может быть, что скоро аэронавигационная информация будет предоставляться пользователям в онлайновом режиме и в реальном времени, что может повлечь за собой изменения в системе AIRAC. Однако значительной части авиационного сообщества будет по-прежнему требоваться аэронавигационная информация (документация) в распечатанном виде, и государства, вводящие рассылку аэронавигационной информации в электронном формате, должны и впредь предоставлять ее также и в распечатанном виде. Поэтому система AIRAC должна распространяться на предоставление аэронавигационной информации как в распечатанном, так и в электронном виде.

2.6.16 Учитывая вышесказанное, информация в системе AIRAC должна всегда публиковаться в распечатанном виде и распространяться САИ по крайней мере за 42 дня до даты вступления в силу по системе AIRAC, с тем чтобы она достигала получателей не менее чем за 28 дней до даты вступления в силу.

2.6.17 Государства, обладающие автоматизированными системами САИ, должны обеспечивать, чтобы даты вступления в силу информации в базе данных соответствовали датам вступления в силу по системе AIRAC для предоставления информации в распечатанном виде. САИ должна обеспечивать, чтобы материал AIRAC, предоставляемый в электронном формате, поступал к пользователю по крайней мере за 28 дней до даты вступления в силу по системе AIRAC. В тех случаях, когда планируются значительные изменения и заблаговременное уведомление желательно и практически осуществимо, информацию, предоставляемую в электронном формате, следует выпускать по крайней мере за 56 дней до даты вступления в силу по системе AIRAC.

Пример

2.6.18 Ниже приводится пример, иллюстрирующий применение системы AIRAC:

a) 1 января 2003 года полномочный орган авиационной администрации одного из государств принимает решение о введении в эксплуатацию в течение последующих трех месяцев нового средства обеспечения полета на конечном этапе захода на посадку на конкретном аэродроме;

b) этот полномочный орган изучает перечень дат вступления в силу по системе AIRAC и решает, что самой подходящей датой будет 15 мая 2003 года;

c) он также принимает к сведению, что соответствующей датой публикации является 3 апреля 2003 года и что информация, которую он хочет опубликовать, должна поступить в САИ не позднее 27 марта 2003 года, т. е. за неделю до даты публикации;

d) информация поступает в САИ 15 марта 2003 года, 3 апреля 2003 года она публикуется вместе с другой аналогичной информацией, и соответствующая поправка или дополнение к AIP начинает действовать с одной даты вступления в силу, т. е. с 15 мая 2003 года;

e) регулярные получатели поправок и дополнений к AIP будут знать, что в нормальных условиях материал AIRAC будет опубликован 3 апреля 2003 года, что на доставку его к ним обычно уходит одна неделя и что они могут планировать внесение необходимых поправок в свой сборник где-то на 10 апреля 2003 года. Если такого порядка придерживаются несколько государств, получатели смогут подготовить одну поправку, которая включает информацию, поступающую из всех этих государств.

Значение

2.6.19 Из приведенного примера видно, что успешное функционирование такой системы почти полностью зависит от того, насколько точно соблюдаются и в каком объеме используются даты вступления в силу по системе AIRAC различными полномочными органами, ответственными за подготовку информации, касающейся средств, служб и правил. Эти полномочные органы должны заблаговременно планировать такие изменения и подбирать даты вступления в силу из перечня дат вступления в силу по системе AIRAC достаточно заблаговременно для того, чтобы соответствующую информацию можно было опубликовать в соответствии с установленным порядком. При необходимости даты вступления в силу по системе AIRAC используются ИКАО в качестве дат начала применения поправок к Стандартам, Рекомендуемой практике и Правилам ИКАО.

Позднее поступление публикаций AIRAC

2.6.20 В тех случаях, когда поправки или дополнения к AIP, предоставляемые в системе AIRAC, не получены по крайней мере за 28 дней до даты вступления в силу по системе AIRAC, получатель САИ несет ответственность за выяснение того, обусловлено ли позднее получение местными почтовыми, таможенными или административными задержками, и, в случае наличия таковых, получатель должен предпринять необходимые меры по исправлению положения. В противном случае получатель САИ сообщит об этом САИ, выпустившей данный материал, которая должна будет установить и устранить причину задержки.

Отсрочка вступления в силу изменений к аэронавигационной информации

2.6.21 Отсрочка вступления в силу изменений в обстоятельствах, перечисленных в добавлении 4 к Приложению 15, вынуждает аннулировать информацию, переданную по системе AIRAC, и восстановить ранее действующую информацию. Действуя таким образом посредством выпуска NOTAM менее чем за 28 дней до даты вступления в силу изменений к обстоятельствам, перечисленным в частях 1 и 3 добавления 4, обычно не имеется достаточного времени для восстановления ранее действующей информации в бортовых базах аэронавигационных данных, в результате чего летным экипажам будет предоставляться ошибочная информация. Кроме того, поскольку карты, используемые летными экипажами и диспетчерами УВД, обновляются по другому графику, чем бортовые базы аэронавигационных данных, существует вероятность того, что достоверная информация, не отраженная в бортовой базе данных, может, тем не менее, появиться на картах. Такое несоответствие информации обусловит риск существенных эксплуатационных трудностей и потенциальных угроз безопасности полетов. В наихудшем случае схемы RNAV, требующие наличия базы аэронавигационных данных, могут не выполняться (использоваться).

2.6.22 Для того чтобы избежать негативных последствий для безопасности и эффективности полетов, следует принять все возможные меры для обеспечения того, чтобы изменения к обстоятельствам, перечисленным в частях 1 и 3 добавления 4 к Приложению 15, осуществлялись на дату уведомления по системе AIRAC. Для этого потребуется тщательное планирование внесений изменений в аэронавигационную информацию и сотрудничество всех заинтересованных сторон, включая САИ.

2.6.23 Важно иметь в виду, что изменение даты вступления в силу (или отсрочка) является информацией, которая должна сообщаться системой AIRAC и следовательно представляет собой "отмену", о которой говорится в добавлении 4 Приложения 15. Информация об отсрочке посредством NOTAM должна выпускаться более чем за 28 дней от ранее указанной даты вступления в силу, если только обстоятельства не носят временный характер и не сохраняются в течение всего периода.

ДЕПАРТАМЕНТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

ПОПРАВКИ К AIP, ДОПОЛНЕНИЯ К AIP И NOTAM

При заполнении данной формы пропуски не допускаются. По каждому затрагиваемому разделу AIP (например, GEN, ENR, AD) следует представлять отдельный экземпляр.

Кому: САИ
.....
.....
Телефон: .....
Копия направляется: .....

Составитель: .....
.....
Отдел: .....
Телефон: .....
Дата: .....

Исходящий номер	*Ссылка на AIP (если применимо)*				*Текст NOTAM, поправки и/или дополнения к AIP*	*Дата вступления в силу*	*Для опубликования †*
	*Страница (дата)**	*Пункт*	*Строка*	*Колонка*			

* Следует указывать все страницы AIP, к которым относится данная поправка.

† Указать соответственно "a", "b" или "c", где: a – дополнение к AIP с последующим воспроизведением на перепечатанной странице AIP;
b – страница AIP при очередной перепечатке (дополнение к AIP не требуется);
c – только дополнение к AIP (т. е. временная информация).

AIRAC – если подлежит использованию, но не применяется, просьба указать причины:
.....
.....
.....

Проведены консультации со следующими управлениями/отделами и т. д. относительно:

a) общей политики ..... b) точности информации .....

Подпись ..... Начальник .....
(подразделение составителя)

Дата .....

Приведенные выше данные и/или прилагаемый проект разрешены для публикации в указанном виде.

Подпись ..... Начальник ..... (Управление/отдел) ..... Дата .....

Рис. 2-1. Форма уведомления о подлежащей распространению аэронавигационной информации

ИНФОРМАЦИЯ, РАСПРОСТРАНЯЕМАЯ ПО СИСТЕМЕ AIRAC

(См. главу 6 и добавление 4 Приложения 15)

Часть 1

1. Установление, отмена и запланированные значительные изменения (включая эксплуатационные проверки):

1.1 Границ (горизонтальных и вертикальных), правил и процедур в отношении:

a) районов полетной информации;

b) диспетчерских районов;

c) диспетчерских зон;

d) консультативных зон;

e) маршрутов ОВД;

f) постоянных опасных зон, запретных зон и зон ограничения полетов (включая виды и продолжительность осуществляемой деятельности, когда это известно) и опознавательных зон ПВО (ADIZ);

g) постоянных зон, маршрутов или их участков, где существует возможность перехвата.

1.2 Местоположения, частот, позывных, идентификаторов, известных отклонений, периодов технического обслуживания радионавигационных средств, средств связи и наблюдения.

1.3 Схем полетов в зоне ожидания, захода на посадку, прибытия и вылета, эксплуатационных приемов снижения шума и любых других соответствующих правил ОВД.

1.4 Эшелонов перехода, абсолютных высот перехода и абсолютных минимальных высот в секторе.

1.5 Метеорологических средств (включая радиовещательные передачи) и правил.

1.6 ВПП и концевых полос торможения.

1.7 РД и перронов.

1.8 Наземных эксплуатационных процедур на аэродроме (включая процедуры на случай ограниченной видимости).

1.9 Светосигнального оборудования приближения и ВПП.

1.10 Эксплуатационных минимумов аэродрома, если они публикуются государством.

Часть 2

2. Установление, отмена и запланированные значительные изменения:

2.1 Местонахождения, высоты и подсветки препятствий для навигации.

2.2 Часов работы аэродромов, средств и служб.

2.3 Таможенных, иммиграционных и санитарных служб.

2.4 Временных опасных зон, запретных зон и зон ограничения полетов, а также в отношении опасности для навигации военных учений и массовых полетов воздушных судов.

2.5 Временных зон, маршрутов или их участков, где существует возможность перехвата.

Часть 3

3. Установление и запланированные значительные изменения:

3.1 Новых аэродромов, предназначенных для выполнения международных полетов по ППП.

3.2 Новых ВПП, предназначенных для выполнения полетов по ППП на международных аэродромах.

3.3 Схем и структуры сети маршрутов обслуживания воздушного движения.

3.4 Состава и структуры комплекта аэродромных схем (включая изменения пеленга на схемах в связи с изменением магнитного склонения).

3.5 Обстоятельств, перечисленных в части 1, если затрагивается государство в целом или его любая значительная часть или если требуется трансграничная координация.

Предварительно установленные даты для системы AIRAC

Информация об эксплуатационных изменениях, подпадающих под действие системы регламентации (AIRAC), публикуется в виде поправок или дополнений к AIP.

Ниже в таблице в качестве примера показаны крайние сроки, к которым материал должен поступить в САИ для распространения в один из установленных сроков публикации. Материал следует, по возможности, всегда отправлять задолго до этих сроков. Для обеспечения того, чтобы в картах и руководствах по маршрутам на день публикации не было ошибок, важно не указывать дату вступления их в силу до тех пор, пока не будет твердой уверенности в том, что она будет соблюдена. Полный перечень дат вступления в силу по системе AIRAC на период с 2009 по 2018 год приводится в главе 2 документа Doc 8126.

Дата, к которой информация о значительных изменениях должна поступить в САИ	Дата публикации значительных изменений*	Дата, к которой информация об обычных изменениях должна поступить в САИ	Дата публикации обычных изменений (четверг)	Дата вступления в силу (четверг)
5 февраля 2009 г.	12 февраля 2009 г.	19 февраля 2009 г.	26 февраля 2009 г.	9 апреля 2009 г.
5 марта 2009 г.	12 марта 2009 г.	19 марта 2009 г.	26 марта 2009 г.	7 мая 2009 г.
2 апреля 2009 г.	9 апреля 2009 г.	16 апреля 2009 г.	23 апреля 2009 г.	4 июня 2009 г.
30 апреля 2009 г.	7 мая 2009 г.	14 мая 2009 г.	21 мая 2009 г.	2 июля 2009 г.
28 мая 2009 г.	4 июня 2009 г.	11 июня 2009 г. и т. д.	18 июня 2009 г.	30 июля 2009 г.

* Эти даты установлены с учетом времени, необходимого для обработки информации и пересылки ее по почте пользователям для того, чтобы обеспечить достаточно заблаговременное уведомление; они могут корректироваться с учетом фактических условий.

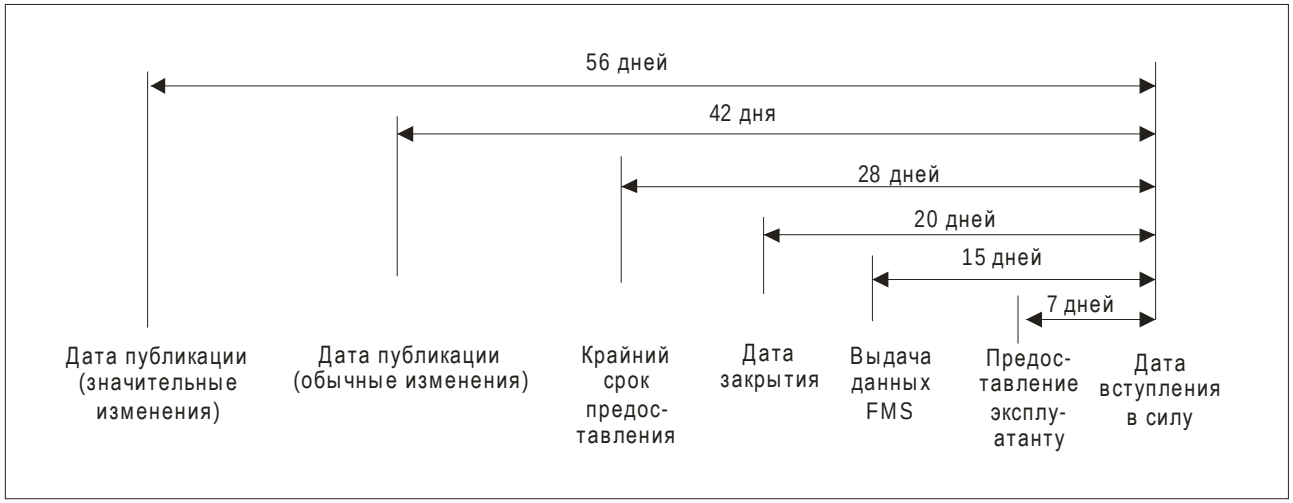


Рис. 2-2. Цикл обработки бортовых баз аэронавигационных данных

Глава 3

ОРГАНИЗАЦИЯ СЛУЖБЫ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ (САИ)

3.1 СТАТУС САИ В СИСТЕМЕ АВИАЦИОННОЙ АДМИНИСТРАЦИИ

[Глава 1]

Задача службы аэронавигационной информации (САИ)

3.1.1 Задача служб аэронавигационной информации, как указано в Приложении 15, заключается в обеспечении потока информации, необходимой для обеспечения безопасности, регулярности и эффективности полетов международной гражданской авиации.

Техническая ориентация, статус и создание

3.1.2 Очевидно, что основным потребителем аэронавигационной информации является пилот. Эта информация требуется также службам авиакомпаний, осуществляющим оперативный контроль, учреждениям, издающим карты и документацию, а также органам обслуживания воздушного движения. Таким образом, техническая ориентация САИ соответствует характеру предоставляемого ею обслуживания.

3.1.2.1 В этой связи необходимо подчеркнуть, что:

a) за предоставляемую САИ аэронавигационную информацию несет ответственность государство;

b) роль и значение аэронавигационной информации претерпели значительные изменения с внедрением зональной навигации (RNAV), требуемых навигационных характеристик (RNP) и компьютеризированных бортовых навигационных систем; и

c) искаженная или ошибочная аэронавигационная информация может отрицательно сказаться на безопасности аэронавигации.

3.1.2.2 Следовательно, важно обеспечить высокий уровень технической подготовки персонала САИ. Кроме того, САИ следует придать соответствующий статус в системе администрации гражданской авиации, соответствующий ее важной роли в предоставлении точной аэронавигационной информации.

3.1.2.3 САИ должна создаваться в виде отдельного органа в рамках администрации гражданской авиации. Этот орган может непосредственно подчиняться главе администрации гражданской авиации или занимать такое же положение, как и другие аэронавигационные службы, такие, как управление аэродромов, управление связи, управление обслуживания воздушного движения. САИ не должна создаваться как часть какого-либо из этих управлений. Кроме того, оклады сотрудников САИ не должны быть ниже окладов сотрудников других управлений.

3.1.2.4 Предложения относительно места САИ в административной структуре представлены на рис. 3-1.

3.2 ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА

Штаты и круг обязанностей САИ в государстве

3.2.1 Штаты и круг обязанностей САИ в государстве определяются интенсивностью полетов воздушных судов и уровнем оснащенности гражданской авиации средствами и службами. Объем обрабатываемой информации в разных государствах может быть разным, однако характер решаемых задач в основном одинаков.

Организация работы

3.2.2 В основе эффективной организации работы в отдельных государствах лежит ряд общих факторов, способствующих созданию четкой организационной основы. К числу основных факторов относится координация деятельности между центральным органом САИ и:

a) смежными техническими службами;

b) органом международных NOTAM (NOF);

c) аэродромными/вертодромными органами САИ;

d) картографическими службами;

e) типографскими службами и службами рассылки;

а также обеспечение эффективных средств связи, особенно каналов телетайпной и факсимильной связи и подключения к сети Интернет (электронной почте), для того, чтобы можно было успешно осуществлять такую координацию (см. рис. 3-2).

Связь со смежными службами
[3.1, 3.3]

3.2.3 Для того чтобы САИ могла успешно выполнять двуединую задачу по сбору информации из всех соответствующих источников и предоставлению ее всем заинтересованным сторонам, она должна установить и поддерживать прямую и постоянную связь со следующими смежными службами:

a) САИ других государств, от которых необходимо получать информацию для удовлетворения эксплуатационных потребностей в предполетной информации в своем государстве;

b) техническими службами своего государства, непосредственно отвечающими за обеспечение различных аэронавигационных средств, обслуживания и правил, что, в свою очередь, необходимо для обеспечения своевременного распространения всей важной информации как в своем государстве, так и, при необходимости, среди других государств;

c) военными органами в своем государстве, по мере необходимости, для того, чтобы получать и распространять информацию, касающуюся навигационных предупреждений (учений и т. д.) или любых специальных военных средств и процедур, которые может использовать гражданская авиация или которые затрагивают ее деятельность;

d) органами обслуживания воздушного движения в своем государстве для обеспечения незамедлительной передачи этим органам всей информации, требующейся им для целей управления воздушным движением и предоставления полетной информации;

e) всеми летно-эксплуатационными агентствами, выполняющими полеты в данное государство или над его территорией, для надлежащего удовлетворения потребностей в предполетной информации; и

f) любыми другими службами, которые могут быть либо источниками информации, имеющей значение для гражданской авиации, либо имеют законные основания запрашивать информацию о гражданской авиации.

Орган международных NOTAM
[3.3.3, глава 9]

3.2.4 В Приложении 15 орган международных NOTAM определяется как "орган, учрежденный государством для международного обмена сообщениями NOTAM". Далее в нем говорится: "При необходимости для удовлетворения эксплуатационных потребностей служба аэронавигационной информации организует выпуск и получение NOTAM, рассылаемых с помощью электросвязи". С точки зрения организации, это обычно означает, что необходимо обеспечивать круглосуточную работу органа международных NOTAM, поскольку он является основным местом в государстве, из которого NOTAM направляются в другие государства и в которое поступают NOTAM из других государств.

3.2.5 Каждый орган международных NOTAM должен быть подсоединен к авиационной фиксированной службе (AFS) и к следующим пунктам, находящимся на обслуживаемой им территории:

a) к районным диспетчерским центрам и центрам полетной информации; и

b) к аэродромам/вертодромам, на которых организовано информационное обслуживание в соответствии с положениями главы 8 Приложения 15.

Такое подключение должно обеспечивать обмен печатными сообщениями.

3.2.6 В организационном смысле это обычно означает, что NOF должен функционировать круглосуточно, поскольку он является в государстве центральным пунктом, осуществляющим выпуск NOTAM для других государств и их получение из других государств.

Наличие обслуживания
[3.1.1.3, 3.1.2, 3.3.3]

3.2.7 Положения Приложения 15 применимы ко всем видам международной гражданской авиации, включая международную авиацию общего назначения, имеющую особые потребности. Служба аэронавигационной информации не может удовлетворить потребности в информации, предоставляемой в полете (см. Приложение 15, п. 3.1.2), если она не обеспечивает обслуживание в то время, когда воздушное судно выполняет полет в ее районе ответственности. Далее, требование п. 3.3.3 Приложения 15 о том, что для удовлетворения эксплуатаци-

онных потребностей служба аэронавигационной информации организует выпуск и получение NOTAM, рассылаемых с помощью электросвязи, подразумевает расширение рамок обслуживания в целях удовлетворения эксплуатационных потребностей, когда это необходимо. Поэтому в тех случаях, когда круглосуточная работа не обеспечивается, обслуживание должно предоставляться в течение всего времени полета воздушного судна в районе ответственности службы аэронавигационной информации, а также в течение по крайней мере двух часов до входа воздушного судна в этот район ответственности и в течение двух часов после выхода из этого района.

3.2.8 Кроме того, такое обслуживание должно обеспечиваться в любое другое время по просьбе любой наземной организации, которой на законных основаниях требуется аэронавигационная информация для обеспечения безопасности, регулярности и эффективности международных полетов, при условии, что запрашиваемая информация входит в сферу компетенции данной службы и относится к этапу маршрута, начинающемуся на аэродроме/вертодроме в ее районе ответственности. Такое увеличение часов работы затрагивает обычно такие подразделения службы, как NOF и любой аэродромный/вертодромный орган САИ, имеющий отношение к производству таких полетов.

Линейная структура и прохождение информации

3.2.9 Для целей решения организационных вопросов на рис. 3-2 показаны общие принципы линейной структуры и схема прохождения информации. Их следует применять с учетом местных условий. К примеру, авиационные администрации небольших государств могут решить, что все подразделения САИ целесообразнее и экономичнее разместить в основном международном аэропорте. Совместное размещение центрального органа САИ с органом международных NOTAM (NOF) облегчает процесс приема, проверки и передачи информации. При этом сокращается число отдельно управляемых подразделений, а также объем подлежащей обработке архивной и справочной документации. Такое совместное размещение позволяет экономить средства. К тому же типографские службы и службы рассылки обычно работают более оперативно и экономично, если они напрямую подчинены САИ либо путем включения в организационную структуру САИ, либо путем заключения местного договора.

3.3 РЕСУРСЫ

Необходимые ресурсы

3.3.1 Как и для любой другой аэронавигационной службы, для САИ важно иметь необходимые ресурсы. Необходимой предпосылкой для своевременного обеспечения точной аэронавигационной информации является наличие достаточного штата высококвалифицированных и компетентных сотрудников, подходящих помещений и необходимого оборудования.

Подготовка кадров

3.3.2 Несмотря на то, что условия работы персонала САИ и задачи, которые он выполняет, могут быть различными в разных государствах, необходимо установить единые нормы на глубину и объем знаний, навыки и умения, которым должны соответствовать все сотрудники САИ. В части E-3 документа Doc 7192 (*Руководство по обучению*) содержится программа подготовки технических сотрудников САИ и приводятся рекомендации для государств, касающиеся разработки ими собственных учебных программ для курсов подготовки сотрудников САИ.

Минимальные потребности в кадрах и помещениях

3.3.3 В приводимой ниже таблице указаны ориентировочные минимальные потребности в кадрах и помещениях:

	Технические специалисты	*Технические сотрудники*	*Площадь в м² (фут²)*
Центральный орган			
крупный	3	3–6	28–93+ (300–1000+)
небольшой	2	1–2	14 (150)
Орган NOTAM (круглосуточная работа)			
крупный	5–6	3	28–37 (300–400)
небольшой	4	1	14 (150)
Аэродромный/вертодромный орган САИ			
крупный аэропорт (круглосуточная работа)	5–6	5–6	28+ (300+)
аэропорт (ограниченные часы работы)	2+	2+	14 (150)

Минимальные потребности в средствах и оборудовании

3.3.4 Помимо основной мебели и канцелярских принадлежностей, каждый центральный орган САИ и каждый NOF и аэродромный/вертодромный орган САИ должен, как минимум, обеспечиваться следующими средствами и оборудованием:

Центральный орган САИ

- персональными компьютерами (ПК) на каждом рабочем месте, принтером и подключением к Интернету;
- фотокопировальным оборудованием;
- телетайпным терминалом (подключенными к сети AFS/AFTN);
- телефонами;
- оборудованием факсимильной связи;
- часами.

NOF и аэродромный/вертодромный орган САИ

- столами/стойками необходимой площади для обработки информации;
- необходимыми системами для хранения документов и картотек;
- полным обслуживанием телетайпной связи (для приема и передачи сообщений) с подключением к AFS;
- компьютерным терминалом, принтером, подключением к Интернету и телетайпом (при необходимости);
- фотокопировальным оборудованием для подготовки предполетных бюллетеней;
- телефоном;
- оборудованием факсимильной связи;
- точными часами и часами с регистрацией времени (для NOF), которые показывают всемирное координированное время (UTC) и, там, где это целесообразно, еще одними часами, показывающими местное время;
- картами и документами для справок, необходимыми для проведения консультаций и предполетных инструктажей.

3.4 ОРГАНИЗАЦИЯ ОБМЕНА АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИЕЙ С ДРУГИМИ ГОСУДАРСТВАМИ

[3.1.5, 3.3.1, 3.3.4, 3.3.5]

3.4.1 Согласно требованиям Приложения 15 САИ государства незамедлительно предоставляет САИ других Договаривающихся государств любую требующуюся им аэронавигационную информацию.

3.4.2 Существует требование о том, чтобы каждое государство назначало орган, которому должны направляться все элементы объединенного пакета аэронавигационной информации, составляемые другими государствами. Эти органы должны указываться в разделе GEN публикуемого государством сборника аэронавигационной информации (AIP). Такой(ие) орган(ы) должен быть наделен полномочиями и быть соответствующим образом оснащен для обработки заявок на информацию, поступающих от других государств. По крайней мере один экземпляр всех элементов объединенного пакета аэронавигационной информации в напечатанном виде или электронном формате, или в обеих формах предоставляется службам САИ других Договаривающихся государств бесплатно по запросу. Для того чтобы заказать необходимое количество сборников AIP, поправок и дополнений к AIP, циркуляров аэронавигационной информации (AIC), контрольных перечней и списков действующих NOTAM, договориться о включении в перечень рассылки NOTAM другого государства, обычно достаточно обратиться непосредственно в САИ соответствующего Договаривающегося государства.

3.4.3 В целом цель должна заключаться в том, чтобы:

a) установить уровни и источники, из которых может надежно поставляться информация;

b) обеспечить, чтобы новая или измененная информация незамедлительно поступала в центральный орган САИ на обработку и распространение с должным учетом требований системы AIRAC к предварительному уведомлению; и

c) обеспечить точность предоставляемых САИ "сырых данных", а также немедленное уведомление об ошибках или пропусках в опубликованной аэронавигационной информации.

Выделение каналов

3.4.4 Соглашения с другими государствами должны предусматривать установление одного канала для предоставления всей требующейся информации. Такая информация должна включать, к примеру, топографические данные, необходимые для подготовки аэронавигационных карт. Однако элементы объединенного пакета аэронавигационной информации, предоставляемой иностранным подписчикам, должны направляться непосредственно в адрес этих подписчиков. Обмен сообщениями NOTAM между органами NOTAM осуществляется по каналам AFS.

Сохранение каналов связи

3.4.5 Обмен аэронавигационной информацией должен, по возможности, продолжаться даже в том случае, если между двумя государствами возникают временные разногласия по дипломатической линии. Следует иметь в

виду, что эта информация требуется не только национальным авиакомпаниям соответствующих государств, но также и международным эксплуатантам, выполняющим полеты по маршрутам, соединяющим эти государства. Такие эксплуатанты, по всей вероятности, не будут иметь никакого отношения к разногласиям, и нет никаких оснований лишать их информации, которая необходима для обеспечения безопасности выполняемых ими полетов. В таких случаях к САИ следует относиться так же, как к метеорологическим службам или службам Всемирной организации здравоохранения, при этом сохранение существующих каналов связи САИ следует обеспечивать с учетом международных обязательств.

Альтернативные источники

3.4.6 В том случае, когда требуется информация от государств, еще не опубликовавших свои сборники AIP, необходимо найти другой источник информации. Многое можно получить путем умелого использования NOTAM, если они публикуются. Если администрация гражданской авиации не выпускает никаких публикаций, полезную информацию зачастую можно получить из военных справочников или руководств, выпускаемых частными агентствами по аэронавигационному обслуживанию или авиакомпаниями. Однако следует иметь в виду, что такая информация может быть отрывочной и предназначаться лишь для выполнения полетов определенного вида. Кроме того, вполне вероятно, что эта информация будет содержать мало сведений (или вообще их не содержать) относительно формальностей и процедур, связанных с международными перевозками, и поэтому к ней следует относиться с осторожностью.

3.5 РЕГИСТРАЦИЯ, ХРАНЕНИЕ И РАСПРОСТРАНЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ

Общие положения

3.5.1 Основное требование заключается в том, чтобы входящие и исходящие материалы можно было легко найти по серийному номеру и дате и чтобы можно было аналогичным образом проверять дополнительную информацию и, при необходимости, устанавливать ее подлинность.

3.5.2 Исходные данные, собранные на территории государств для публикации в сборнике AIP или дополнении к AIP, следует хранить в хронологическом порядке в соответствующих папках вместе с записями о принятых мерах и экземпляром опубликованного материала. Возможно, что по каждой теме, части, разделу или подразделу сборника AIP понадобится вести отдельную папку. В зависимости от объема обрабатываемой информации и действующей организационной структуры могут оказаться полезными дубликаты основных папок. Информацию временного характера можно хранить таким же образом, но для краткосрочной информации, например о неработающих средствах, распространяемой посредством NOTAM, более удобной и подходящей может оказаться система картотек. По каждому средству или аэродрому/вертодрому целесообразно иметь отдельную карточку (см. рис. 3-3). Время хранения всей внутренней информации, даже той, которая уже недействительна, должно определяться соответствующим полномочным органом каждого государства с учетом возможного ее использования в целях планирования или статистического анализа.

Перечни рассылки

3.5.3 Как правило, за распространение необходимой информации среди всех аэродромных/вертодромных органов САИ для того, чтобы они они могли обновлять и иметь в наличии самую последнюю информацию, отвечает центральный орган САИ. Проблемы административного характера, связанные с необходимостью выборочного распространения поступающей информации, особенно материалов NOTAM, возможно, не столь сложны, как это может показаться. Самым простым решением является принятие системы, основанной на перечнях множественной рассылки. Часть поступающих материалов требуется всем аэродромным/вертодромным органам САИ. Для таких материалов составляется перечень № 1. Другие элементы, необходимые большинству аэродромов/вертодромов, включаются в перечень № 2. Материалы, требующиеся отдельным группам аэродромов/вертодромов, распределяются по последующим спискам до тех пор, пока не будет учтена вся поступающая информация. В такой системе при получении материалов необходимо лишь определить, к какому перечню они относятся, а затем разослать их по адресам соответствующего перечня.

NOTAM из других государств

3.5.4 NOTAM, поступающие из других NOF, следует регистрировать в журнале приходящих сообщений немедленно. В журнале следует указывать:

a) страну составителя;

b) индекс составителя;

c) серию и номер;

d) время приема;

e) время последующей рассылки; и

f) адресаты рассылки.

3.5.5 Это минимальные данные, которые требуются для успешной работы и для разбора жалоб в случае

задержки или непоступления информации. После обработки NOTAM следует подшивать в папку, причем к оригиналу можно приложить экземпляр разосланного варианта. Для отдельных государств следует завести отдельные папки, а в случае больших объемов движения из какого-либо одного государства может оказаться целесообразным распределять NOTAM по отдельным предметным папкам для информации о средствах и службах в этом государстве. Там, где это целесообразно, NOTAM следует также использовать для внесения записей в соответствующий сборник AIP. Такая запись должна включать серию, номер и дату выпуска NOTAM.

3.5.6 Система, которая предлагается в пп. 3.5.4 и 3.5.5, требует больших затрат времени и может быть пригодна только для крупной организации, где можно осуществлять тщательную проверку поступающих NOTAM перед последующим распространением. Небольшой орган может использовать следующие системы:

a) На станции связи, обслуживающей NOF, на каждом поступающем сообщении следует немедленно проставлять время его приема. После последующей рассылки на станции связи на копии сообщения следует также проставлять время отправки.

b) Каждое поступающее сообщение со словом "NOTAM" в начале текста должно быть затем немедленно передано оператором телетайпа на станции связи в орган NOTAM, органы САИ на аэродромах/вертодромах и эксплуатантам воздушных судов по телетайпу или телексу, используя для этого ретрансляционную ленту без изменения адресной части NOTAM. При последующей отправке всех NOTAM в NOF осуществляется определенная проверка. NOF может передать обязанности по проверке обслуживающей его станции связи или отдельному аэродромному/вертодромному органу САИ. Поскольку сообщение ретранслируется на всем пути от станции отправителя до NOF, аэродромных/вертодромных органов САИ, эксплуатантов воздушных судов и т. д. с помощью ленты, источник ошибок при передаче устраняется. В NOF и аэродромных/вертодромных органах САИ на всех сообщениях следует проставлять время их приема.

c) При отсутствии номера NOTAM, наличии искажений в тексте NOTAM или при необходимости получить какие-либо разъяснения NOF должны принять необходимые меры по устранению несоответствия, а результат этих действий следует автоматически передать всем заинтересованным сторонам. Если органу САИ требуются разъяснения, NOF может либо сам ответить на запрос, либо запросить составителя сообщения.

d) В NOF и в аэродромных/вертодромных органах САИ для NOTAM следует завести обычные папки, по одной на каждого органа-составителя, а содержимое папки разбить на подходящие разделы (в соответствии с распределением информации, включаемой в бюллетени предполетной информации). В каждой папке должен находиться контрольный перечень с указанием лишь серий и номеров NOTAM и разделов папки, в которых можно найти данное сообщение. По этому Контрольному перечню легко установить отсутствие какого-либо NOTAM. После отмены NOTAM соответствующий номер следует вычеркнуть, а сам NOTAM изъять из папки. При таком порядке в перечне будут всегда указаны номера только действующих NOTAM, и в папке будут находиться только действующие NOTAM.

Выверка и проверка точности поступающих NOTAM

3.5.7 Все поступающие NOTAM должны в обязательном порядке проверяться на точность, поскольку при их передаче не исключена возможность наложения или случайного искажения цифр или групп данных. Когда поступает, например, NOTAM в отношении ВПП на иностранном аэродроме/вертодроме, следует проверить данные по сборнику AIP государства, в котором находится этот аэродром/вертодром, с тем чтобы до последующего распространения NOTAM убедиться в его соответствии опубликованной информации. Такой NOTAM следует также проверять после передачи для того, чтобы убедиться в том, что аналогичные ошибки не допущены в нем в ходе передачи. (См. также главу 6.)

Поправки к AIP, дополнения к AIP и циркуляры аэронавигационной информации из других государств

3.5.8 В центральном органе САИ следует вести учет поправок к AIP, дополнений к AIP и циркуляров аэронавигационной информации, а также проходящих через этот орган заявок на предоставление недостающих материалов. Дополнения к AIP и циркуляры аэронавигационной информации (AIC) следует регистрировать в журнале с указанием соответственно:

a) государства составителя;

b) серийного номера и года;

c) серии (если имеется);

d) даты получения;

e) адресатов рассылки; и

f) даты отправки.

3.5.9 После регистрации их следует подшить в папки по государствам в соответствующем порядке согласно серии и/или последовательности. Отмененные дополнения к AIP и AIC следует вычеркнуть из журнала и изъять из папки. В журнале регистрации должны проставляться инициалы сотрудника, уполномоченного вносить или вычеркивать записи, и дату произведенной операции. Записи и вычеркивания можно производить чернилами разного цвета. Поправки к сборнику AIP следует регистрировать с указанием:

a) государства составителя;

b) номера и даты;

c) даты получения;

d) адресатов, которым они были разосланы;

e) даты отправки.

3.6 ОСНОВНОЙ СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ (ИЗДАНИЯ ИКАО И ДРУГИХ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ)

Издания ИКАО

3.6.1 Поскольку национальные правила, нормы и процедуры, а также характеристики технических средств и обслуживания основаны на нормативном и инструктивном материале ИКАО, в центральном органе САИ и в органах аэронавигационной информации на аэродромах/вертодромах целесообразно иметь определенные документы ИКАО для использования в справочных целях.

3.6.2 Необходимо иметь, как минимум, Приложения к Конвенции, касающиеся вопросов обеспечения средств и служб, и правила аэронавигационного обслуживания, а именно:

Стандарты и Рекомендуемая практика

Приложение 2. *Правила полетов*.
Приложение 3. *Метеорологическое обеспечение международной аэронавигации.*
Приложение 4. *Аэронавигационные карты*.
Приложение 5. *Единицы измерения, подлежащие использованию в воздушных и наземных операциях*.
Приложение 6. *Эксплуатация воздушных судов.*
Часть I. *Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты*.
Часть II. *Международная авиация общего назначения. Самолеты*.
Часть III. *Международные полеты. Вертолеты*.
Приложение 9. *Упрощение формальностей*.
Приложение 10. *Авиационная электросвязь*.
Том I. *Радионавигационные средства.*
Том II. *Правила связи, включая правила, имеющие статус PANS.*
Том III, часть I. *Системы передачи цифровых данных*.
Приложение 11. *Обслуживание воздушного движения.*
Приложение 12. *Поиск и спасание.*
Приложение 14. *Аэродромы*.
Том I. *Проектирование и эксплуатация аэродромов*.
Том II. *Вертодромы*.
Приложение 15. *Службы аэронавигационной информации*.
Приложение 16. *Охрана окружающей среды*.
Том I. *Авиационный шум*.
Том II. *Эмиссия авиационных двигателей.*
Приложение 17. *Безопасность*.
Приложение 18. *Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху*.

Правила аэронавигационного обслуживания

Doc 4444. *Организация воздушного движения* (PANS-ATM).
Doc 7030. *Дополнительные региональные правила* (SUPPS).
Doc 8168. *Производство полетов воздушных судов* (PANS-OPS).
Том I. *Правила полетов.*
Том II. *Построение схем воздушных полетов и полетов по приборам.*
Doc 8400. *Сокращения и коды ИКАО* (PANS-ABC).

Указатели и индексы

Doc 7910. *Указатели местоположения*.
Doc 8585. *Условные обозначения летно-эксплуатационных агентств, авиационных полномочных органов и служб.*
Doc 8643. *Условные обозначения типов воздушных судов*.

Руководства

Doc 8126. *Руководство по службам аэронавигационной информации*.
Doc 8697. *Руководство по аэронавигационным картам*.
Doc 8896. *Руководство по авиационной метеорологии*.
Doc 9674. *Руководство по Всемирной геодезической системе – 1984 (WGS-84).*

3.6.3 Кроме этого, в ИКАО можно получить ряд документов международного значения по вопросам технических средств и служб, а также аэронавигационные планы для каждого региона ИКАО. В этих планах содержится полезная информация об основных средствах, запланированных для обеспечения международной аэронавигации, а также даются общие сведения о средствах, требующих межгосударственной координации, например о сетях высокочастотной радиотелефонной связи.

Документы по вопросам средств и служб

Doc 7100. *Руководство по сборам за пользование аэропортовыми и аэронавигационными средствами*.
Doc 7101. *Каталог аэронавигационных карт*.
Doc 7383. *Обслуживание аэронавигационной информацией, предоставляемое государствами*.

Аэронавигационные планы

Doc 7474. *Регион Африки и Индийского океана*.
Doc 7754. *Европейский регион*.
Doc 8733. *Карибский и Южноамериканский регионы*.
Doc 8755. *Североатлантический, Североамериканский и Тихоокеанский регионы*.
Doc 9634. *Североатлантический регион*.
Doc 9635. *Документ о внедрении средств и служб (FASID). Североатлантический регион*.
Doc 9673. *Регион Азии и Тихоокеанский регион*
Doc 9708. *Ближневосточный регион*.

Прочие издания

3.6.4 Ценный справочный материал содержится также в ряде изданий других международных организаций по некоторым аспектам авиации, например:

Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)/"Интернэшнл аэрадиолимитед" (IAL)

Таблицы расстояний по ортодромии (ИАТА/IAL).

Международный союз электросвязи (МСЭ)

Перечень радиовещательных станций, работающих на частотах менее 5950 кГц.

Перечень радиостанций для определения места и станции специального назначения (перечень VI МСЭ).

Радиорегламент.

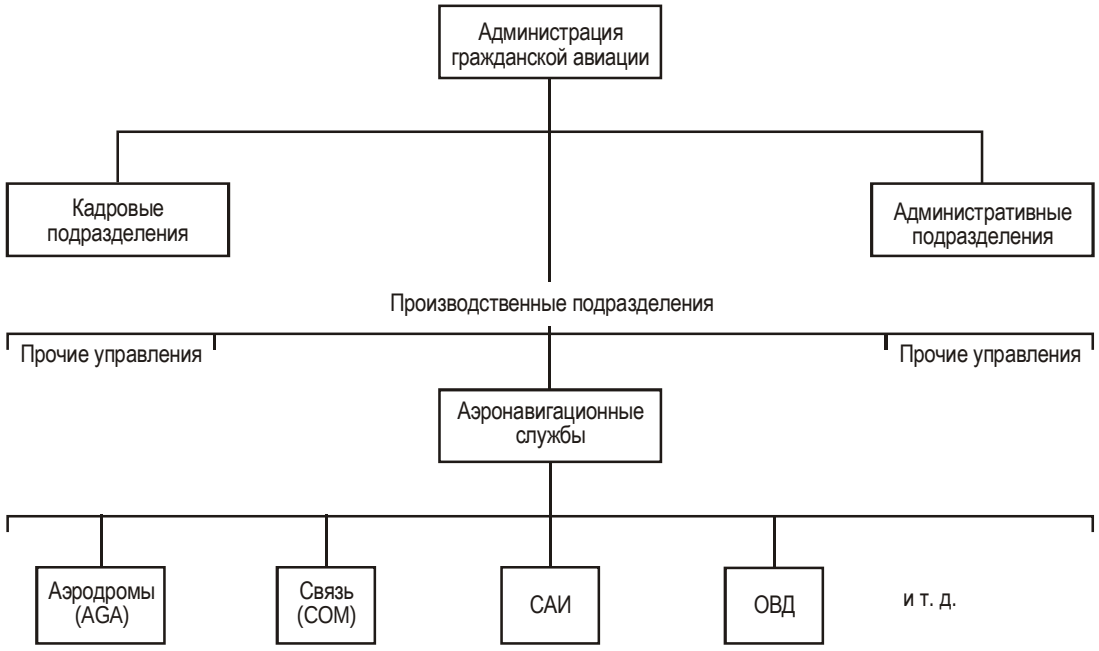
Регламент телеграфной связи.

Всемирная метеорологическая организация (ВМО)

Метеосводки, № 9, ТП. 4. *ВМО*.
Том А. *Метеостанции.*
Том С. *Передача метеосводок.*

Руководство по кодам.
Том I. *Международные коды.*
Часть А. *Буквенно-цифровые коды*. ВМО, № 306.

Вариант 1



Вариант 2

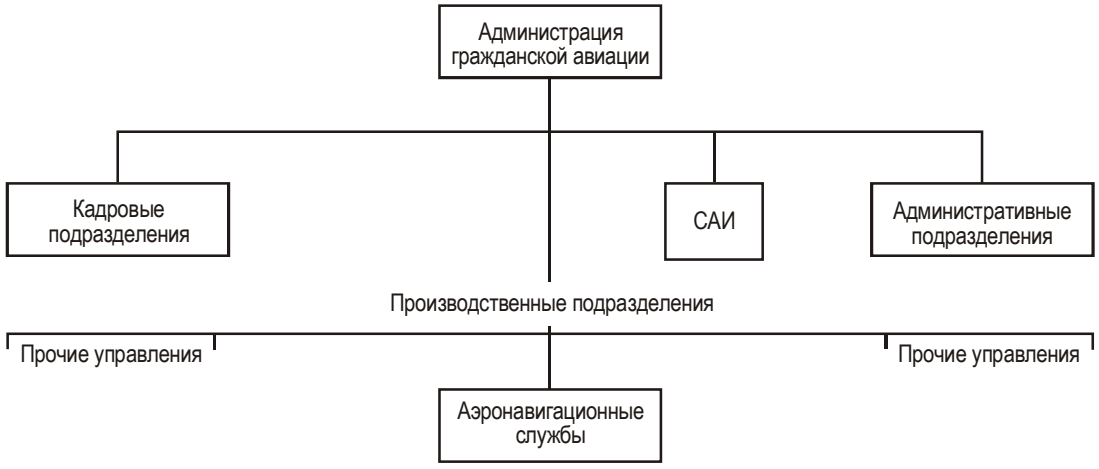


Рис. 3-1. Место САИ в системе администрации гражданской авиации

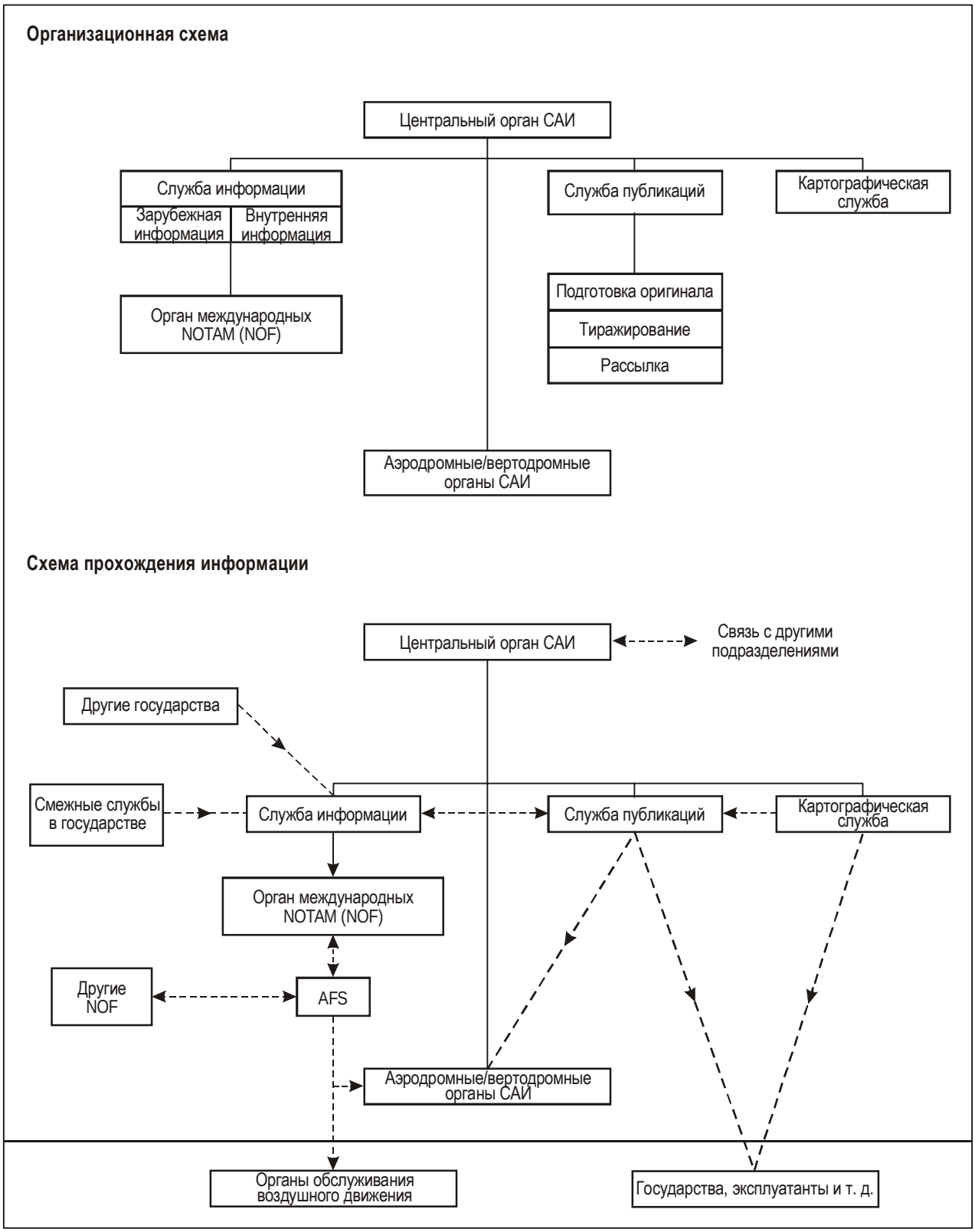


Рис. 3-2. Организационная схема и схема прохождения информации

Название средства или аэродрома/вертодрома				
Номер NOTAM	*Дата*	*Текст NOTAM*	*Отменено (C)/Заменено(R)*	
			Номер NOTAM	*Дата*
A0121/03	030602	Огни приближения ВПП 27 не работают	C A0123/03	030603
A0130/03	030607	РПС обзора летного поля на испытании		

Рис. 3-3. Образец карточки для регистрации информации NOTAM временного характера

Глава 4

ОБЪЕДИНЕННЫЙ ПАКЕТ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ

4.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

[3.1.7, 3.6.1]

4.1.1 Материалы, которые должны предоставляться и которыми государства должны обмениваться, публикуются в виде объединенного пакета аэронавигационной информации (т. е. сборника аэронавигационной информации (AIP), включая поправки к нему; дополнений к AIP; NOTAM; бюллетеней предполетной информации (PIB); циркуляров аэронавигационной информации (AIC); контрольных перечней и перечней действующих NOTAM). Описание элементов объединенного пакета информации приводится ниже и на рис. 4-1.

4.1.2 При распространении аэронавигационной информации используются различные элементы объединенного пакета аэронавигационной информации, тем не менее в Приложении 15 приводятся конкретные критерии использования каждого элемента. Эти критерии касаются "срока годности" информации, объема изменений к существующей информации и предварительного уведомления об этой информации. Указания по работе с информацией различных видов приводятся на рис. 4-2.

4.1.3 Каждый элемент объединенного пакета аэронавигационной информации, предназначенный для международного распространения, должен включать английский текст тех частей, которые даются открытым текстом.

4.2 ЭЛЕМЕНТЫ ОБЪЕДИНЕННОГО ПАКЕТА АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ

Сборник аэронавигационной информации (AIP)

[3.1, 4.1 и добавление 1]

4.2.1 Информация некоторых видов, обрабатываемая САИ, не подвергается частым изменениям, и ее лучше всего выпускать в форме руководства. Сюда относится информация, касающаяся физических характеристик аэродрома и связанных с ним средств, типа и места расположения навигационных средств на маршрутах, организации воздушного движения, связного и метеорологического обеспечения и основных процедур, относящихся к этим средствам и службам. В главе 3 Приложения 15 содержится требование о выпуске такого руководства, известного как сборник аэронавигационной информации, в качестве основного элемента объединенного пакета аэронавигационной информации. Виды включаемой в него информации указаны в главе 4 и в добавлении 1 Приложения 15. (См. также главу 5 данного руководства.)

Поправки к AIP

[4.3]

4.2.2 Поправки к AIP выпускаются в том случае, когда новая информация вызывает необходимость внесения изменения и дополнения к уже содержащейся в AIP информации.

Дополнения к AIP

[4.4]

4.2.3 Временные изменения долгосрочного характера (3 мес или более) или изменения, требующие выпуска обширного текста и/или графического материала, сказывающихся на содержании AIP, публикуются и распространяются в виде дополнений к AIP.

NOTAM

[3.1, 4.2, 5.1, 5.2]

4.2.4 Некоторые виды информации касаются изменений в работе средств и служб, которые носят временный или непродолжительный характер. К тому же иногда о важных с эксплуатационной точки зрения изменениях временного или постоянного характера необходимо сообщить без предварительного уведомления. Например, может возникнуть необходимость закрыть ВПП в связи с проведением строительных работ на аэродроме, отключить на день-два какое-либо радионавигационное средство на модернизацию или техническое обслуживание или же полностью снять с эксплуатации какое-либо визуальное средство. Информация такого рода выпускается в форме извещения, которое называется "NOTAM" и распространяется по каналам авиационной фиксированной службы (AFS). Виды информации, распространяемой в форме NOTAM, указаны в главе 5 Приложения 15. (См. также главу 6 данного руководства.)

Циркуляры аэронавигационной нформации (AIC)
[7.1, 7.2]

4.2.5 На случай возникновения необходимости в распространении такой информации, которая не подходит для включения в AIP или NOTAM, в Приложение 15 включены требования о циркулярах аэронавигационной информации (AIC). Они затрагивают такие вопросы, как предварительное уведомление о значительных изменениях, касающихся процедур или средств и служб, предоставление информации пояснительного или консультативного характера, информации по административным вопросам. (См. также главу 7 данного руководства.)

Бюллетени предполетной информации (PIB)
[Глава 8]

4.2.6 Бюллетени предполетной информации содержат составленную по действующим NOTAM информацию о состоянии средств и служб, которая предоставляется летным экипажам. (См. также главу 8 данного руководства.)

Контрольные перечни и списки действующих NOTAM
[5.2.8.3]

4.2.7 Периодически (по крайней мере один раз в месяц) по каналам AFS должны распространяться контрольные перечни действующих NOTAM. Кроме того, контрольные перечни должны включать ссылки на последние поправки к AIP, дополнения к AIP и, по крайней мере, на AIC международной рассылки. Помимо этого, всем получателям объединенного пакета аэронавигационной информации должен направляться печатаемый ежемесячно открытым текстом список Действующих NOTAM с указанием ссылок на последние поправки к AIP, выпущенные AIC и контрольный перечень дополнений к AIP. (См. также главу 6 данного руководства.)

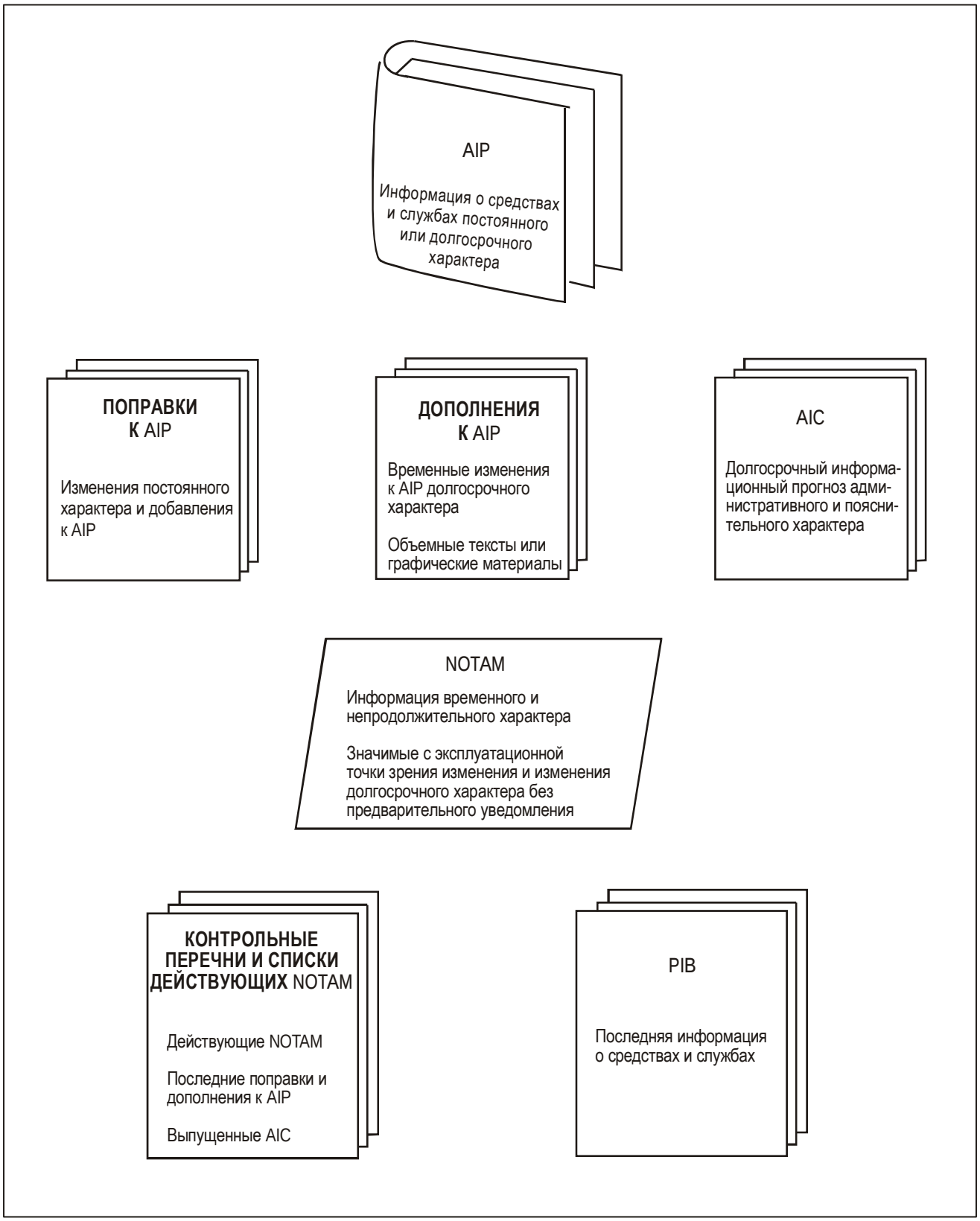
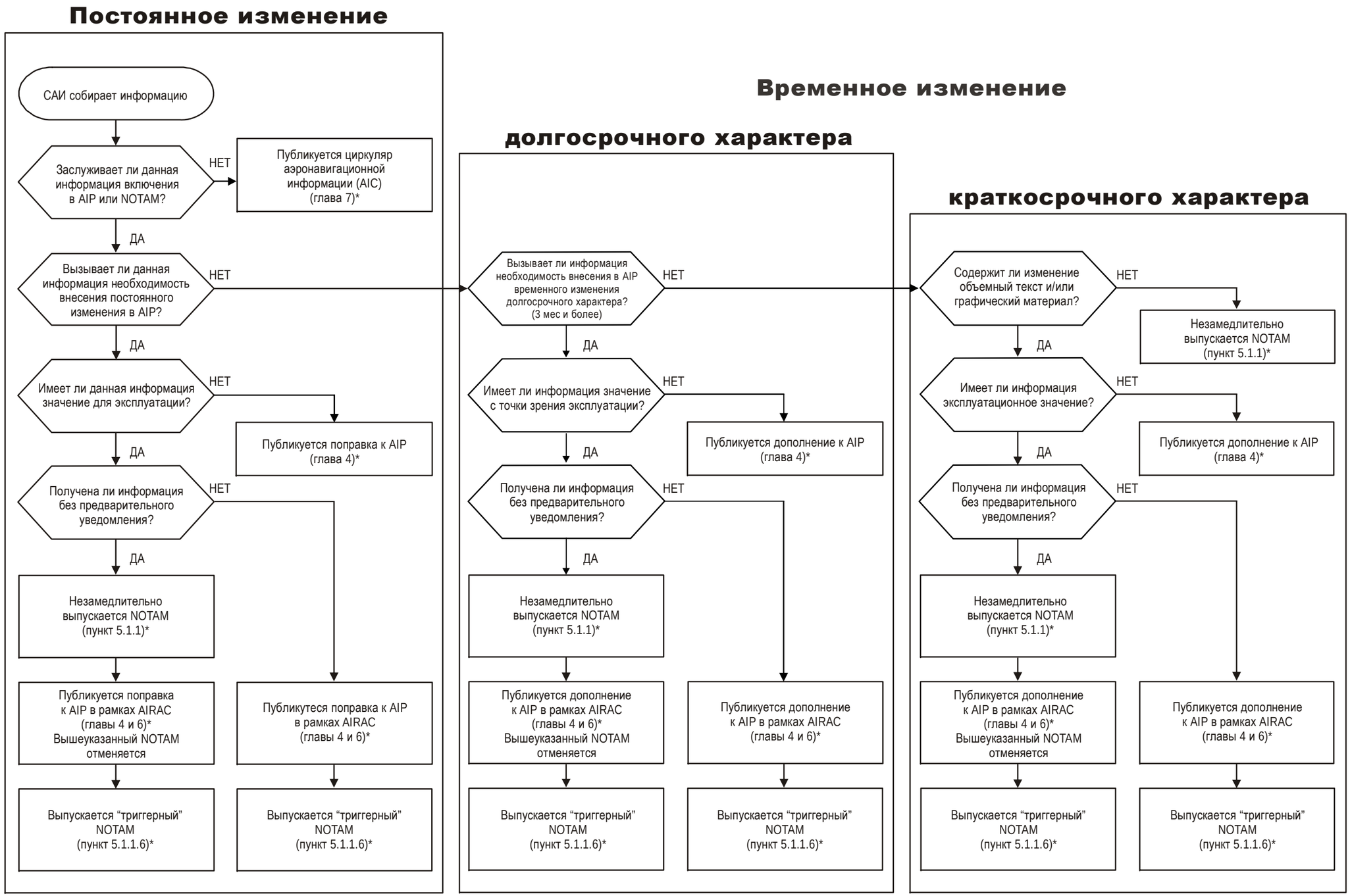


Рис. 4-1. Объединенный пакет аэронавигационной информации



*См. Приложение 15. *Службы аэронавигационной информации*.

Рис. 4-2. Работа с информацией постоянного и временного характера

Глава 5

СБОРНИК АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ (AIP)

5.1 ВВЕДЕНИЕ
[4.1, 4.2]

5.1.1 AIP является основным элементом объединенного пакета аэронавигационной информации. Он содержит аэронавигационную информацию постоянного характера и временные изменения к этой информации долгосрочного характера. Задача каждой САИ заключается в подготовке всеобъемлющего документа, поддержании его актуальности и обеспечении удобства пользования им.

5.1.2 Содержание AIP определяется положениями пп. 4.1, 4.2 и добавления 1 Приложения 15, дополненными инструктивным материалом данного руководства, касающимся того, как наилучшим образом выполнить указанные требования. С учетом возрастающего применения в САИ средств автоматизации содержащаяся в AIP информация организована таким образом, чтобы можно было использовать средства автоматизации как для издания "бумажного" AIP, так и для создания базы данных, позволяющей осуществлять поиск этой информации. Кроме того, было устранено дублирование информации. AIP также разработан таким образом, чтобы в максимально возможной степени облегчить пользование им в полете.

5.1.3 AIP должен содержать изложенную в кратком виде последнюю информацию по разделам, названия которых приведены в добавлении 1 к Приложению 15. Это позволяет находить информацию по конкретным заголовкам и осуществлять хранение/поиск информации с помощью автоматизированных средств обработки. Если какие-либо средства или виды обслуживания не обеспечиваются, либо отсутствует информация для публикации по одной из категорий, указанных в добавлении 1 Приложения 15, следует указывать, какое из этих обстоятельств имеет место (например, "NIL" или "Not AVBL").

5.1.4 Основная структура и система перекрестной ссылки должны быть общими для всех AIP, но в то же время они должны позволять учитывать конкретные требования отдельных государств к объему и характеру включаемой информации. Каждая конкретная "обязательная" ссылка на номер раздела и/или подраздела должна относиться к одной и той же теме в каждом AIP, за исключением того, что в одних случаях она может иметь пометку "неприменимо", а в других – содержать больший или меньший объем информации. Включение факультативных дополнительных ссылок оставлено на усмотрение каждого государства для того, чтобы оно могло добавлять информацию, отражающую свои конкретные обстоятельства.

5.2 СОДЕРЖАНИЕ И ФОРМАТ
[3.1.7, 4.1, 4.2 и добавление 1]

5.2.1 AIP должен быть самостоятельным документом и включать оглавление. Его следует издавать в виде публикации с заменяемыми страницами, если вся публикация в целом не переиздается через краткие интервалы времени.

5.2.2 AIP разделен на три части:

ЧАСТЬ 1 "ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ (GEN)", состоящая из пяти разделов и содержащая информацию административного и пояснительного характера, которая по своему значению/важности не заслуживает включения в NOTAM;

ЧАСТЬ 2 "МАРШРУТЫ (ENR)", состоящая из семи разделов и содержащая информацию, касающуюся воздушного пространства и его использования;

ЧАСТЬ 3 "АЭРОДРОМЫ (AD)", состоящая из четырех разделов и содержащая информацию, касающуюся аэродромов/вертодромов и их использования.

5.2.3 Многие государства могут издавать однотомный вариант AIP. Там, где это практически неосуществимо и AIP издается и рассылается в нескольких томах, к каждому тому должны выпускаться отдельные поправки и дополнения, кроме того каждый том должен содержать следующие отдельные разделы:

- предисловие,
- таблицу регистрации поправок к AIP,
- таблицу регистрации дополнений к AIP,
- контрольный перечень страниц AIP,
- перечень текущих поправок, внесенных от руки.

5.2.4 Если AIP издается в одном томе, вышеуказанные подразделы включаются только в часть 1 "GEN", а на месте каждого из этих подразделов в частях 2 и 3 должно быть примечание "неприменимо".

5.2.5 Если AIP издается в двух или более томах, в каждом томе следует указывать, какую дополнительную информацию можно найти в другом(их) томе(ах).

5.2.6 Если необходимо включить небольшое количество карт и их размер не превышает 210 × 297 мм или их можно сложить так, чтобы они не превышали указанные размеры, то их следует помещать в AIP. Если же имеется большое количество карт и в них часто вносятся изменения, то может оказаться удобным выпустить их в отдельном томе с организацией отдельной подписки.

5.2.7 На обложке должно четко указываться название государства и издающего полномочного органа. Если два или несколько государств издают AIP совместно, это также необходимо четко указывать как на обложке, так и в оглавлении.

5.2.8 Каждый AIP должен датироваться. Если AIP издается с заменяемыми листами, то на каждой странице должна указываться дата. Этой датой, состоящей из дня, месяца (название) и года, должна быть дата публикации или дата вступления в силу (в системе AIRAC) соответствующей информации.

5.3 ОБРАЗЕЦ AIP И ПОЯСНИТЕЛЬНЫЕ ПРИМЕЧАНИЯ

5.3.1 В конце данного руководства приводится образец AIP (голубые страницы). В нем даны примеры страниц, таблиц и карт, иллюстрирующих формат и **требующуюся** структуру, разбивку на части и классификацию. В пояснительных примечаниях по каждой части образца AIP, приводимых в добавлении к настоящей главе, даются инструктивные указания по отбору информации, которую необходимо включать, и, где это уместно, по форме ее представления.

5.3.2 Формат и структура AIP должны в максимально возможной степени соответствовать образцу AIP. Помимо обеспечения необходимого единообразия формы представления материала, такая мера позволит уменьшить нагрузку на органы, обрабатывающие большое количество AIP, и в целом упростить и ускорить поиск нужной информации пользователями.

5.3.3 Особенно внимательно необходимо отнестись к использованию указанной в образце AIP системы ссылок для того, чтобы упростить внедрение систем электронного поиска информации AIP.

5.3.4 Указанные в образце заголовки дают представление об организации материала и используются при поиске информации. Однако в тех случаях, когда AIP или его отдельный том предназначен конкретно для упрощения оперативного использования в полете, его структура и компоновка могут быть разными, при условии наличия соответствующего оглавления.

5.4 СОСТАВЛЕНИЕ И РЕДАКТИРОВАНИЕ
[3.2.1, 3.6.1, 4.2.1.1]

5.4.1 Совершенно очевидно, что к составлению AIP необходимо подходить со всей тщательностью. В первую очередь следует внимательно проверить информацию на достоверность. Затем информацию следует отредактировать и подготовить к выпуску в максимально простой форме, с тем чтобы объем помещаемого в AIP материала не превышал минимума, необходимого для достижения поставленных целей и вместе с тем обеспечивалась возможность понимания и интерпретации информации теми, кто не владеет в совершенстве используемой терминологией. В AIP не должна дублироваться включаемая в него или поступающая из других источников информация. Если информация считается сомнительной, необходимо четко указывать степень ее надежности.

Язык

5.4.2 Те части AIP, которые даны открытым текстом, должны включать перевод на английский язык. Необходимость использования местных языков, несомненно, признается. Если сборник издается на нескольких языках, обычно экономичнее публиковать двуязычное или многоязычное издание, а не отдельные издания на каждом языке. Наличие возможности сравнивать оба текста облегчает понимание мест, вызывающих сомнение. Особенно это относится к AIP, издаваемым не в англоязычных государствах, где перевод на английский язык может быть недостаточно точным.

Особенности оформления

5.4.3 Подготовка AIP в целом не отличается от подготовки большинства изданий с вкладными листами, однако авиационному изданию такого рода присущ ряд особенностей, которые следует учитывать, а именно:

a) текст печатается на обеих сторонах листа;

b) ни один лист не используется лишь для печатания заголовка раздела; на той же странице следует размещать любой пояснительный материал;

c) твердые прокладки, применяемые для отделения разделов, следует использовать умеренно и лишь в тех случаях, когда отделяемые части AIP содержат большое количество страниц;

d) поскольку большинство страниц будет довольно часто заменяться, не следует использовать бумагу высших сортов;

e) поскольку оперативность важнее, чем качество воспроизведения, не следует использовать способы печати, снижающие оперативность;

f) при подготовке таблиц необходимо предусматривать свободные места для включения в будущем дополнительного материала, с тем чтобы при добавлении материала не пришлось перепечатывать/заменять несколько страниц сразу;

g) выбирайте папку таким образом, чтобы она была прочной, простой в использовании при работе за столом и позволяла легко заменять листы.

5.5 ФОРМА ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ИНФОРМАЦИИ

5.5.1 Следует использовать такой порядок нумерации страниц, который позволяет добавлять или изымать листы. На каждой странице должны иметься:

– обозначение части AIP;
– раздел;
– подраздел, если это уместно.

Это позволяет иметь отдельную нумерацию страниц по каждой теме (например, GEN 2.1-3, ENR 4.1-1 или AD 2.2-3). Такая система использована в образце AIP, и ее следует придерживаться как можно ближе, так как указанная там нумерация зарезервирована для страниц, на которых приводится соответствующая информация/таблицы. Любые пропуски в последовательности страниц учитываются в контрольном перечне страниц, который следует приводить на странице GEN 0.4-1 (или ENR 0.4-1 и AD 0.4-1, если AIP издается в трех отдельных томах). Нумерация страниц с картами и схемами осуществляется так же, как и в остальном материале.

5.5.2 В пояснительных примечаниях по каждому вопросу не упоминается обычная практика, которой руководствуются при представлении информации, а именно:

a) Во всех случаях, когда это практически осуществимо, следует использовать сокращения ИКАО, поскольку это позволяет сократить объем печатного материала и упростить пользование документом теми, кто не знаком с английским языком.

b) При перечислении местоположений названия городов и населенных пунктов следует давать заглавными буквами, после чего в том случае, если речь идет об аэродроме/вертодроме или службе, находящейся на аэродроме/вертодроме, через косую линию прописными буквами меньшего размера или строчными буквами дается название аэродрома/вертодрома. Если не оговаривается иное, пункты следует перечислять в алфавитном порядке.

c) Названия пунктов следует писать, как это принято в данном месте, и при необходимости транслитерировать их буквами латинского алфавита (см. п. 3.6.2 главы 3 Приложения 15). При передаче названий с идеограмм, латинского алфавита, силлабических алфавитов или нелатинского алфавита следует использовать единую систему перевода на конкретный язык для того, чтобы названия при написании и произношении искажались как можно меньше. В основе этой системы должна лежать стандартная система (если таковая принята в качестве международной) передачи буквами латинского алфавита географических названий государства. Поскольку знаки ударения и диакритические знаки, с которыми пишутся латинские буквы во многих языках, являются неотъемлемой частью орфографии этих языков и используются для обозначения таких характеристик, как тоновое ударение, долгота и степень открытости гласных и других существенных аспектов произношения и значения, все географические названия, официальное написание которых в соответствующих государствах дается буквами таких алфавитов, следует при международном применении оставлять без изменений с сохранением отличительных знаков даже при написании прописными буквами.

d) при указании географических координат какого-либо места следует:

– вначале указывать широту;

– опускать символы градусов, минут и секунд;

– указывать две цифры во всех случаях, когда приводятся значения менее 10° широты; и

– всегда использовать три цифры при указании значений менее 100° долготы.

Например, "050735N 0652542W" означает 5 градусов, 7 минут, 35 секунд северной широты, 65 градусов, 25 минут и 52 секунды западной долготы).

С 1 января 1998 года географические координаты, обозначающие широту и долготу, должны выражаться в геодезических координатах Всемирной геодезической системы – 1984 (WGS-84). Географические координаты, которые преобразованы в координаты WGS-84 и точность полевой

съемки которых не отвечает требованиям главы 2 Приложения 11 и главы 2 томов I и II Приложения 14, должны помечаться звездочкой.

e) Часы работы различных средств и служб следует указывать по всемирному координированному времени (UTC) или с помощью одного из следующих сокращений:

HJ – от восхода до захода солнца;
HN – от захода по восхода солнца;
HO – обслуживание предоставляется в соответствии с эксплуатационными потребностями;
HS – обслуживание предоставляется в часы выполнения регулярных полетов;
HX – конкретные часы работы не установлены;
H24 – круглосуточное обслуживание.

f) При описании периодов активности, работы и функционирования следует избегать использования термина "рабочий день" и конкретно указывать соответствующий день или дни; если используется термин "выходные дни", то для того, чтобы исключить сомнения, следует одновременно указывать конкретные даты/дни и время.

g) Применяемые в AIP единицы изменения, например, для обозначения размеров аэродрома, расстояний, превышений, высот, следует использовать последовательно с соблюдением требований Приложения 5.

В измерениях и расчетах следует указывать по крайней мере на один десятичный знак больше, чем требуется для окончательного публикуемого значения. Если окончательное значение используется в нескольких ситуациях, то измеренная или рассчитанная дискретность должна обеспечивать более критическое значение (например, предпочтение отдается участку подхода, а не участку полета по маршруту). Получаемое в итоге число дополнительного десятичного знака используется затем для получения дискретности публикации в соответствии со следующим принципом округления:

1) если число дополнительного десятичного знака соответствует 5, 6, 7, 8 и 9, окончательное публикуемое значение округляется вверх на одну единицу;

2) если число дополнительного десятичного знака менее пяти, оно, а также любые другие числа, следующие по результатам расчетов за дополнительным десятичным знаком, исключаются.

Следует избегать двойного округления. Двойное округление может иметь место тогда, когда для различных ситуаций используется одно и то же рассчитанное значение, при этом каждая ситуация требует разной дискретности публикаций. К примеру, протяженность участка подхода обычно рассчитывается до второго десятичного знака и округляется до публикуемой дискретности в одну десятую морской мили на картах. Во многих случаях расчеты для такого участка подхода применяются также к оверлейному участку трассы, для которого дискретность публикуемой карты дается с округлением до ближайшей морской мили. В ходе таких расчетов иногда получают числа со значениями от ,45 до ,49, которые для участка подхода округляются до следующего десятичного значения (например, 12,46 округляется до 12,5). Следует внимательно следить за тем, чтобы значение для участка полета по маршруту с первоначальными двумя десятичными знаками округлялось вниз, а не в вверх от значения для участка подхода.

5.6 ТРЕБОВАНИЯ К СБОРНЫМ ЛИСТАМ КАРТ И СХЕМАМ

[4.1.4]

Во всех случаях, когда это представляется возможным, карты, схемы и диаграммы следует заменять таблицами и текстом. При необходимости их также следует использовать для пояснения и дополнения таблиц и текстового материала. Включаемые в AIP сборные листы карт и диаграммы должны соответствовать следующим требованиям:

Карта-основа. В качестве карты-основы следует использовать контурную карту района, составленную с учетом существующего материала с деталями общего характера. Координатная сетка, топографические и другие элементы должны быть максимально простыми, чтобы карты можно было воспроизводить и обновлять. Следует показывать границы государств. Карту следует издавать в одном цвете.

Размер листа и масштаб. Общие размеры должны быть 210×297 мм. Если требуется карта большего размера, ее следует складывать так, чтобы она соответствовала этому требуемому размеру. Когда это практически осуществимо, на всех картах одной серии и других картах следует использовать единый масштаб.

Название и зарамочные пояснения. Название следует указывать по верхнему обрезу карты, и оно должно быть как можно короче и проще.

Окраска. Следует использовать минимальное количество цветов. Если используются несколько цветов,

то они должны обеспечивать достаточную контрастность.

Символы. По мере практической возможности символы должны соответствовать приведенным в добавлении 2 к Приложению 4 символам для карт ИКАО. Основными символами общего назначения для индексных карт AIP являются заштрихованный (●) и незаштрихованный (○) круг. За исключением случаев, когда используемые символы не требуют пояснений, на карте следует давать легенду. Для обозначения элементов, для которых не предусмотрено никакого символа ИКАО, можно выбрать любой подходящий символ при условии, что он не противоречит какому-либо символу ИКАО.

5.7 КАРТЫ, ПОДЛЕЖАЩИЕ ВКЛЮЧЕНИЮ В AIP

Перечисленные ниже карты для аэродромов/вертодромов, указанные в части 3 "Аэродромы (AD)", включаются в AIP, если они не рассылаются отдельно по подписке. Если эти карты включены в AIP, то они должны находиться в подразделе 24 раздела 2 части 3 "Аэродромы (AD)" для аэродромов или в подразделе 23 раздела 3 для вертодромов сразу же после таблиц по соответствующему аэродрому или вертодрому. Карты следует размещать в следующей последовательности:

- карта аэродрома/вертодрома (ИКАО);
- карта стоянок/постановки на стоянку (ИКАО);
- карта наземного аэродромного движения (ИКАО);
- карта аэродромных препятствий (ИКАО), тип А (для каждой ВПП);
- карта местности для точного захода на посадку (ИКАО) (ВПП для точного захода на посадку по категории I и III);
- карта района (ИКАО) (маршруты вылета и транзитные маршруты);
- карта минимальных радиолокационных абсолютных высот (ИКАО);
- карта стандартного вылета по приборам (SID) (ИКАО);
- карта стандартного прибытия по приборам (STAR) (ИКАО);
- карта захода на посадку по приборам (ИКАО) (для каждой ВПП и каждой схемы);
- карта визуального захода на посадку (ИКАО);
- концентрация птиц в окрестностях аэродрома.

5.8 УВЕДОМЛЕНИЕ О РАЗЛИЧИЯХ В СБОРНИКАХ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ (AIP)

[4.1.2 и добавление 1]

5.8.1. Основная цель уведомления о различиях заключается в поощрении обеспечения безопасности и эффективности аэронавигации; уведомление является гарантией того, что до сведения правительственных и других органов, включая эксплуатантов, связанных с деятельностью международной гражданской авиации, доведены все национальные правила и практика, которые отличаются от правил, предписанных в Приложениях ИКАО, Правилах аэронавигационного обслуживания и в дополнительных региональных правилах. Указанные в AIP существенные различия позволяют пользователям данного документа не только ясно видеть оперативное значение различий, но также ускорить процесс выявления и устранения тех из них, которые не являются важными с точки зрения безопасности аэронавигации или не соответствуют целям положений ИКАО.

5.8.2 В Приложении 15 содержится требование о том, чтобы Договаривающиеся государства указывали в своих AIP любые существенные различия между своими национальными правилами и практикой и соответствующими положениями ИКАО. Такие различия включаются в часть GEN 1.7 AIP. Это делается для того, чтобы в AIP были включены последние данные, касающиеся выполнения Стандартов, Рекомендуемой практики и Правил (SARPS) и особенно положений, касающихся полетов воздушных судов и предоставления средств и обслуживания. Любое различие с SARPS, которое необходимо принимать во внимание при полетах воздушных судов, как это указано ниже, является "существенным различием".

5.8.3 Все сообщенные в ИКАО существенные различия должны также быть включены в AIP в форме, позволяющей пользователю без затруднений проводить различие между национальными правилами и практикой государства и соответствующими положениями ИКАО. К ним относятся различия с:

a) любыми международными стандартами;

b) Рекомендуемой практикой, которая является важной с точки зрения обеспечения безопасности аэронавигации или в случае упрощения формальностей, быстрого обслуживания и очистки воздушных судов и перевозимых ими грузов в таможенной, иммиграционной и других службах;

c) Правилами аэронавигационного обслуживания (PANS), которые являются важными с точки зрения безопасности аэронавигации; и

d) Дополнительными региональными правилами (SUPPS), которые являются важными с точки зрения безопасности аэронавигации.

5.8.4 Отсюда следует, что положения Приложений ИКАО, являющиеся Стандартами, считаются существенными и что любые различия между национальными правилами и практикой государства и соответствующими Стандартами ИКАО являются различиями, о которых

необходимо уведомлять. Это обязательство вытекает из статьи 38 Конвенции. Что касается Рекомендуемой практики, PANS и SUPPS, то существенными являются лишь те различия, которые важны для обеспечения безопасности аэронавигации или, в случае упрощения формальностей, для быстрого обслуживания и очистки воздушных судов и их грузов в таможенной, иммиграционной и других службах. В силу своего характера большая часть Рекомендуемой практики в Приложениях ИКАО имеет отношение к повышению безопасности аэронавигации.

5.8.5 Различия с положениями документа PANS-ABC (Doc 8400) не являются "существенными различиями". Однако в GEN 2.2 добавления 1 к Приложению 15 содержится требование о включении в AIP перечня сокращений и их соответствующих значений, используемых государством в своем AIP и при распространении аэронавигационной информации. В этом перечне соответствующим образом следует выделить все сокращения и/или значения, которые отличаются от соответствующих сокращений или значений ИКАО. В остальных разделах документа Doc 8400 рассматриваются сигналы, обозначения и коды, которые используются повсеместно.

5.8.6 Уведомления о существенных различиях, как правило, представляются лишь в тех случаях, когда национальные правила или национальная практика какого-либо государства отличаются от Стандартов, Рекомендуемой практики и Правил ИКАО. Если национальные правила или практика в основном совпадают с положениями ИКАО, но не являются идентичны им или если они соответствуют положениям ИКАО, но местами имеются некоторые различия, то уведомления о различиях представлять не следует, поскольку информация о существующих правилах и средствах подлежит публикации в AIP. В целом при определении целесообразности представления уведомления необходимо руководствоваться следующими критериями (исходя из того, является ли знание этих различий необходимым для безопасности международной аэронавигации):

a) накладывает ли данное различие какое-либо обязательство:

   – в пределах круга вопросов Приложения, PANS или SUPPS, которое не учтено в каком-либо положении ИКАО; или

   – которое по существу отличается от соответствующего положения ИКАО; или

b) является ли действующее национальное правило или практика более жестким или обеспечивающим меньшую защиту по сравнению с соответствующими положениями ИКАО.

5.8.7 Если национальные правила или практика налагают более жесткие ограничения по сравнению с положениями ИКАО, представлять уведомление о каких-либо "различиях" не следует, поскольку в государственном AIP должна отражаться фактическая ситуация. Аналогичные действия следует предпринимать в отношении правил, которые не были отклонены государством, но еще не введены или вводятся поэтапно.

5.8.8 В уведомлениях о различиях необходимо в ясной форме изложить намерение (если таковое имеется) соблюдать соответствующие правила или (если такого намерения нет) указать различие или различия, которые будут иметь место. Такое заявление следует сделать в отношении всех положений соответствующего Приложения или документа ИКАО, включая любые относящиеся к этим документам поправки, а также в отношении как существующих, так и новых установок. Кроме того, если имеется намерение соблюдать правила, то следует в общих чертах оговорить случаи, когда в течение определенного периода времени средства и службы не будут предоставляться согласно положениям какого-либо Приложения, не раскрывая деталей таких различий, поскольку о них будет уведомлено в AIP. Если в SARPS предусматривается какой-либо альтернативный порядок действий, следует указывать, какой сделан выбор.

5.8.9 Вопрос уведомления о различиях с такими Приложениями, как Приложение 11, которое касается обеспечения обслуживания воздушного движения, может решить лишь заинтересованное государство, хотя в этом ему могут помочь рекомендации региональных аэронавигационных совещаний. В случае с Приложением 11 различия будут подразделяться на две основные категории:

a) непринятие правил обслуживания воздушного движения, содержащихся в данном Приложении; и

b) непредставление средств обслуживания воздушного движения,

хотя в данном Приложении разделение между средствами и правилами является менее четким, чем в других Приложениях. Количество различий типа a), скорее всего, будет превышать количество различий типа b).

5.8.9.1 Что касается различий типа b) (непредоставление средств), то они, скорее всего, связаны с ответом на вопрос о том, обеспечивается ли физически оборудование, оговоренное в Приложении. Наиболее частые случаи "непредоставления средств" могут быть связаны с необеспечением связной и регистрирующей аппаратуры, необходимой для выполнения требований главы 6 Приложения 11.

5.8.10 Что касается Приложения 3, то подлежащее уведомлению различие будет иметь место в том случае, если порядок обработки, расчета или предоставления имеющейся метеорологической информации для вылетающих и прилетающих воздушных судов будет существенно отличаться от требуемого положениями данного При-

ложения (когда пилот не знает о нестандартном характере метеорологической информации). Например, согласно п. 4.7.13 Приложения 3 все значения наблюдаемой дальности видимости на ВПП, которые не соответствуют действующей шкале измерения дальности, следует "округлять в сторону уменьшения до ближайшей кратной величины данной шкалы"; аналогичным образом, согласно пп. 4.11.4 и 4.11.5, значение QNH или QFE следует "округлять в меньшую сторону до ближайшего целого гектопаскаля". Если такие значения округляются в большую сторону или указываются не в гектопаскалях, а в других единицах измерения, то это приводит к предоставлению нестандартных данных, которые могут вызвать путаницу, и о таких вещах следует сообщать. Однако такие случаи весьма редки. В большинстве случаев в AIP следует указывать (и это обычно делается), какие из предусматриваемых в Приложении 3 разных форматов, методов и средств предоставления метеорологической информации выбраны и используются в данном государстве. Например, в AIP следует указывать, какие из видов перечисленной в главе 9 Приложения 3 полетной документации предоставляются, а также порядок и средства предоставления этой документации эксплуатантам или членам летного экипажа.

5.8.11 Существенные различия с томом I Приложения 14, как правило, имеют место, когда:

a) *Кодовое буквенное обозначение (глава 1):* используется иной метод классификации аэродромов. Но о незначительных различиях, которые могут логически вытекать из национальной практики классификации аэродромов уведомлять не следует;

b) *Данные аэродрома (глава 2):* используется иной метод определения или предоставления данных аэродрома;

c) *Количество и ориентация ВПП (глава 3):* используемые критерии или метод определения количества и ориентации ВПП значительно отличаются от указанных в Приложении;

d) *Физические характеристики (глава 3):*

1) практика государства не обеспечивает степени защиты, предусматриваемой требованиями Приложения;

2) практика государства принципиально отличается от требований тома I Приложения 14. (Следует отметить, что приведенные в главе 3 размеры и расстояния между различными аэродромными средствами в большинстве случаев являются минимально требуемыми, а значения уклонов – максимально требуемыми);

e) *Ограничение и устранение препятствий (глава 4):*

1) практика государства, касающаяся установления поверхностей ограничения препятствий, принципиально отличается от практики, изложенной в томе I Приложения 14;

2) размеры и наклоны поверхности ограничения препятствий не обеспечивают степени защиты, предусматриваемой в томе I Приложения 14;

3) практика государства не обеспечивает ограничения размеров или устранения какого-либо объекта, как это требуется согласно положениям тома I Приложения 14;

f) *Визуальные средства (главы 5, 6 и 7):*

1) правила государства не требуют обеспечения средства, которое предоставляется согласно критериям тома I Приложения 14;

2) характеристики (цвет, интенсивность, частота проблесков и т. д.) или схема размещения (длина, ширина, расстояние между огнями и т. д.) отличаются от характеристик и схемы размещения, предписанных в томе I Приложения 14;

g) *Резервный источник электроснабжения (глава 8):*

1) государство не обеспечивает резервного источника электроснабжения для предписываемых условий или средств;

2) максимальное время переключения превышает время, указанное в таблице 8-1;

h) *Службы (глава 9):*

1) практика государства не обеспечивает наличие на аэродроме одной из указанных в томе I Приложения 14 служб;

2) предоставляемое обслуживание не соответствует практике, рекомендуемой в томе I Приложения 14.

5.8.12 Ниже приводится пример уведомления о различиях:

Положения пунктов ….. настоящего дополнения продолжают применяться. Остальные пункты дополнения следует исключить. Кроме того, в дополнение к тому I Приложения 14 следует включить следующие различия:

Глава 3, п. 3.1.1. Для кодовых букв D или E коэффициент использования можно уменьшить до 92% (вместо 95%).

Глава 5, п. 5.2.2.4. Наша администрация не использует ноль перед однозначным номером маркировки ВПП.

Глава 5, п. 5.2.7. Не обеспечивается. Вопрос маркировки краев ВПП рассматривается нашей администрацией.

Глава 8, п. 8.1.3. На ВПП, оборудованных для точного захода на посадку, имеется резервный источник электроснабжения. Однако время переключения превышает указанное в таблице 8-1.

5.9 ПОПРАВКИ К AIP
[4.2.4, 4.2.8, 4.2.9, 4.3.2]

5.9.1 Постоянные изменения и дополнения к содержащейся в AIP информации выпускаются в виде поправок к AIP. Любая информация, содержащаяся в NOTAM или дополнениях к AIP, обусловливающая необходимость внесения поправки в AIP, должна с минимальной задержкой выпускаться в виде официальной поправки к AIP. Каждой поправке к AIP должен присваиваться порядковый номер в последовательной нумерации. Поправки или записки от руки должны сводиться к минимуму. Обычным способом внесения поправок является замена вкладных листов. AIP должен исправляться или переиздаваться с такими регулярными интервалами времени, которые требуются для обеспечения полноты и актуальности информации. В этой связи следует отметить, что любые важные с эксплуатационной точки зрения изменения к AIP должны публиковаться в соответствии с процедурами AIRAC и ясно помечаться в качестве таковых. Образцы обложек поправок к AIP приводится на рис. 5-1 и 5-2. В ежемесячном напечатанном открытым текстом списке действующих NOTAM указываются также последние поправки к AIP.

Установление регулярных интервалов времени для выпуска поправок

5.9.2 Каждое государство может по своему усмотрению устанавливать регулярный интервал времени для выпуска поправок к своему AIP, который следует выбирать с учетом конкретных потребностей, обстоятельств и возможностей государства, принимая во внимание:

a) район, охватываемый данным AIP, и количество средств и служб в нем;

b) предполагаемую частоту изменения информации; и

c) имеющиеся в распоряжении САИ ресурсы, такие, как кадры, множительная и печатающая техника.

5.9.3 Одно государство может решить выпускать поправки к своему AIP первого числа каждого месяца, а другое государство может посчитать достаточным выпускать одну поправку в год. Следует, однако, иметь в виду, что поправки к AIP публикуются в целях поддержания актуальности информации. Наличие в AIP устаревшей информации может создать угрозу для безопасности воздушной навигации.

5.9.4 Некоторые государства могут предпочесть выпускать поправки к AIP каждые три, четыре, шесть месяцев или более. Например, если решено выпускать три поправки в год, в качестве дат публикации можно установить 1 января, 1 мая и 1 сентября или 31 марта, 31 июля и 30 ноября. Если считается, что достаточно выпускать две поправки в год, то в качестве дат публикации можно установить 1 января и 1 июля или 1 марта и 1 сентября. Можно использовать любую комбинацию дат.

5.9.5 Если в качестве дат публикации отдается предпочтение единым датам по системе AIRAC, можно выбирать из 13 дат в год (см. п. 2.6.5). Может быть решено, что для поддержания актуальности AIP достаточно одной поправки в три или шесть периодов AIRAC. Если взять в качестве примера даты вступления в силу материалов в системе AIRAC за 2003 год (см. таблицу 2-1 в главе 2), датами публикации могли бы быть:

a) для поправки, выпускаемой каждые три периода системы AIRAC:

   20 февраля, 15 мая, 7 августа, 30 октября;

b) для поправки, выпускаемой через каждые шесть периодов системы AIRAC:

   20 февраля, 7 августа.

5.9.6 Государство может решить, что для поддержания актуальности своего AIP ему недостаточно даже одного периода в системе AIRAC, и может принять решение выпускать поправки каждые 14 дней. Другие государства могут решить выпускать поправки ежегодно только в одну дату системы AIRAC. Исходя из того, что важные с эксплуатационной точки зрения изменения к AIP должны публиковаться в соответствии с процедурами AIRAC, государства могут счесть более удобным привязать выпуск поправок к своим AIP к датам в системе AIRAC. В том случае, когда поправки к AIP выпускаются в соответствии с процедурами AIRAC, на титульном листе поправки и в номере поправки на каждой вкладной странице указывается сокращение "AIRAC". Более подробно об этом говорится в п. 2.6.

Публикация информации о регулярном интервале

5.9.7 Если государство установило регулярный интервал или даты для выпуска поправок к своему AIP, эти интервалы или даты выпуска должны публиковаться в AIP в части 1 "Общие положения (GEN)". К примеру, в п. 3.1.3 "Аэронавигационные издания" в подразделе GEN 3.1 "Службы аэронавигационной информации" можно включить абзац, который гласит: "Поправки к AIP выпускаются первого числа каждого месяца", или "1 января, 1 апреля, 1 июля и 1 октября", или "В каждую дату вступления в силу материалов в системе AIRAC", или "В каждую четвертую дату вступления в силу материалов в системе AIRAC, включая 29 января 1998 года", либо указывается любой другой установленный график или выбранные даты публикации.

"Нулевое" извещение в случае, если поправка к AIP в установленный срок публиковаться не будет
[4.3.7]

5.9.8 Если по истечении установленного регулярного интервала времени или в дату публикации поправка к AIP опубликовываться не будет, выпускается "нулевое" (NIL) извещение. Такое извещение следует включать в печатаемый открытым текстом ежемесячный список действующих NOTAM (см. п. 6.1.11).

Публикация поправок к AIP между установленными интервалами или датами публикации

5.9.9 Независимо от установленных для выпуска поправок к AIP регулярных интервалов или дат публикации, САИ может выпустить дополнительную поправку. Однако выпускать такие поправки следует исключительно в экстренных случаях.

Обозначение изменений
[4.2.7]

5.9.10 Любая содержащаяся на вкладных листах AIP новая или измененная информация должна каким-то образом помечаться на полях. Для обозначения изменений достаточно жирной вертикальной линии черного цвета, а в том случае, если изменение касается лишь одной строки или части строки, – жирной горизональной стрелки черного цвета.

Дата публикации/вступления в силу
[4.3.3, 4.3.4]

5.9.11 На каждой странице поправки к AIP, включая титульный лист, должна указываться дата публикации. На каждой странице поправки к AIP по системе AIRAC, включая титульный лист, должна указываться дата публикации и дата вступления в силу.

Ссылки и затрагиваемые вопросы
[4.3.5, 4.3.6]

5.9.12 Выпускаемая поправка к AIP должна включать ссылки на порядковые номера любых элементов объединенного пакета аэронавигационной информации, которые включены в данную поправку. На титульном листе поправки к AIP должно даваться краткое описание затрагиваемых ею вопросов.

Контрольный перечень страниц

5.9.13 Каждая поправка должна включать контрольный перечень с указанием текущей даты каждой вкладной страницы в AIP, за исключением случаев, когда заменяются только два или три листа, а также перечень любых необходимых исправлений к тексту. На контрольном перечне должны проставляться номер страницы и дата.

5.10 ДОПОЛНЕНИЯ К AIP
[4.2.8, 4.4.1]

5.10.1 Поскольку AIP является эксплуатационным документом, подверженным частым изменениям, установлен порядок его постоянного обновления. Кроме того, в AIP часто требуется вносить изменения временного характера, обусловленные неожиданными обстоятельствами, а в некоторых случаях и запланированными изменениями режима работы служб и средств. Назначение дополнения к AIP заключается в том, чтобы довести до сведения пользователей информацию о временных изменениях долгосрочного характера (три месяца и более) и информацию краткосрочного характера с объемным текстом и/или графическими материалами, затрагивающую одну или несколько частей AIP. Информация о важных с эксплуатационной точки зрения изменениях к AIP, выпускаемая в виде дополнения к AIP, должна публиковаться согласно процедурам AIRAC (см. п. 2.6).

Требования в отношении дополнений к AIP
[4.4.2, 4.4.3, 4.4.6, 4.4.7]

5.10.2 Каждому дополнению к AIP должен присваиваться порядковый номер, последовательно возрастающий в течение календарного года (например, 2/03). Для того чтобы страницы были заметными, их следует печатать на цветной бумаге (предпочтительно желтой). Эти страницы должны оставаться в AIP до тех пор, пока их содержание в целом или частично остается в силе. Несмотря на то, что страницы поправок к AIP рекомендуется помещать в самом начале папки AIP, государства могут счесть более

целесообразным выпускать дополнения с разбивкой по конкретным частям (например, GEN, ENR, AD и т. д.) и помещать каждую часть в соответствующее место. Такой порядок позволяет избегать необходимости постоянно обращаться за требующейся информацией в начало AIP в тех случаях, когда поправкой затрагивается несколько страниц AIP. На каждой странице дополнения к AIP должна указываться дата публикации. На каждой странице дополнения к AIP по системе AIRAC должна указываться дата публикации и дата вступления в силу Образцы дополнений к AIP приводятся на рис. 5-3 и 5-4.

Дополнение к AIP, заменяющее NOTAM

5.10.3 Информация об изменениях временного характера с ожидаемым сроком действия менее трех месяцев считается кратковременной информацией, которая распространяется с помощью NOTAM. Когда этот срок истекает и предполагается, что информация будет действительной еще в течение трех месяцев или более, выпускается дополнение к AIP, заменяющее NOTAM. Во всех случаях, когда дополнение к AIP заменяет NOTAM, в нем следует указывать серию и номер соответствующего NOTAM.

Контрольный перечень дополнений к AIP
[4.4.5]

5.10.4 Не реже одного раза в месяц должен выпускаться контрольный перечень действующих дополнений к AIP. Эта информация включается в печатаемый открытым текстом ежемесячный список действующих NOTAM (см. п. 6.1.11).

5.11 РАСПРОСТРАНЕНИЕ
[4.5, 5.1.1.6]

5.11.1 Все AIP, поправки и дополнения к AIP должны распространяться среди получателей объединенного пакета аэронавигационной информации самым быстрым из имеющихся способов.

5.11.2 Если поправка или дополнение к AIP публикуется в соответствии с процедурами AIRAC, должен составляться и рассылаться "тригерный" NOTAM. Назначение такого NOTAM заключается в том, чтобы служить напоминанием в бюллетене предполетной информации (PIB) о предстоящем вступлении в действие важных с эксплуатационной точки зрения постоянных или временных изменений в AIP, информируя тем самым пользователей об изменениях, которых могут затрагивать их полеты. Он также служит напоминанием сотрудникам САИ, отвечающим за обновление AIP, о необходимости включения новой поправки к AIP или дополнения к AIP в соответствующий AIP в их дату вступления в силу. Инструкцию по составлению и распространению "тригерных" NOTAM см. в добавлении А к главе 6.

TEL: 0123 697 3464
FAX: 0123 697 3474
Telex: 99 1236
AFS: EADDYAYX
E-mail: AIS@donc.xx

REPUBLIC OF DONLON
DEPARTMENT OF CIVIL AVIATION
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE
P.O. BOX 744
DONLON CITY

AIP

Amendment 10
1 April 2003

1. *Insert* the attached replacement pages.
   (New information should be identified on these pages by a distinctive symbol or annotation.)

2. *Destroy* the following pages: . . . . . .
   (Only obsolete pages which are not being replaced need be mentioned here.)

3. Record entry of Amendment on page 0-2.

4. This amendment incorporates information contained in the following AIP Supplements and NOTAM which are hereby cancelled:

   AIP Supplement: 1/03, 3/03.

   NOTAM: A0101/03, A0305/03.

Рис. 5-1. Образец первой страницы поправки к AIP

TEL: 0123 697 3464
FAX: 0123 697 3474
Telex: 99 1236
AFS: EADDYAYX
E-mail: AIS@donc.xx

REPUBLIC OF DONLON
DEPARTMENT OF CIVIL AVIATION
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE
P.O. BOX 744
DONLON CITY

AIRAC
AIP

Amendment 11
1 May 2003

EFFECTIVE DATE: 12 June 2003

1. Contents

   AD Donlon/International – Additions to SID and STAR

2. On 12 June 2003 remove and insert the following papes:

   AD 2-31

   AD 2-35

3. Record entry of Amendment on page 0-2.

4. This amendment incorporates information contained in the following AIP Supplements and NOTAM which are hereby cancelled:

   NOTAM A0350/03

Рис. 5-2. Образец первой страницы поправки к AIP AIRAC

TEL: 0123 697 3464
FAX: 0123 697 3474
Telex: 99 1236
AFS: EADDYAYX
E-mail: AIS@donc.xx

REPUBLIC OF DONLON
DEPARTMENT OF CIVIL AVIATION
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE
P.O. BOX 744
DONLON CITY

AIP

Supplement 15
1 April 2003

OPERATIONAL HOURS OF ATS, COM AND MET UNITS

1. The operational hours of ATS, COM and MET units at Donlon aerodromes from 26 June 2003, 0100 UTC to 4 September 2003, 0100 UTC are given on pages 3-4.

   At some aerodromes the operational hours are subject to frequent changes. Consult latest NOTAM.

2. **Abbreviations:**

   H24 = Continuous day and night service

   HO = Service available to meet operational requirements

   MON.SUN = Days of the week

   O/R = On request

3. **Remarks**

3.1 Requests concerning ATC, COM and MET services and rescue and fire fighting services required for aircraft outside the promulgated operational hours should be directed to the aerodrome concerned during office hours.

   In urgent cases the the request can be inserted in item 18 RMK of the flight plan form. The request shall, however, be confirmed by the aerodrome concerned.

3.2 The Department of Civil Aviation guarantees the appropriate rescue and fire fighting services at its airports during the operational hours of ATC and AFIS units primarily during the hours of scheduled services.

   Operators of charter flights, etc. are requested to ascertain the rescue/fire fighting standard from the airport concerned in advance.

Рис. 5-3. Образец страницы дополнения к AIP

TEL: 0123 697 3464
FAX: 0123 697 3474
Telex: 99 1236
AFS: EADDYAYX
E-mail: AIS@donc.xx

REPUBLIC OF DONLON
DEPARTMENT OF CIVIL AVIATION
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE
P.O. BOX 744
DONLON CITY

AIRAC AIP

Supplement 15
1 May 2003

EFFECTIVE DATE: 12 June 2003

TEMPORARY DISRUPTION OF AIR TRAFFIC SERVICES IN DONLON FIR AND NOVA OCEANIC FIR

From 12 June 2003, 0001 UTC till 20 June 2003, 2400 UTC air traffic services will be disrupted in the Donlon Flight Information Region (FIR) and Nova Oceanic FIR.

Due to the disruption of air traffic services, no international operations will be permitted in the Donlon FIR.

In the Nova Oceanic FIR the following will apply:

a) international operations will be provided with flight information service only;

b) aircraft fitted with serviceable TCAS and transponder equipment shall have that equipment selected at all times;

c) Traffic Information Broadcast by Aircraft (TIBA) procedures shall apply. Position reports and AIREP information shall continue to be provided to Nova Radio on HF. SELCAL is permitted. Pilots shall make TIBA reports and maintain continuous listening watch on 128.95MHz;

d) approved flights shall operate on designated ATS routes only;

e) international flights within the Nova Oceanic FIR above FL 245 shall cruise at a flight level appropriate for the direction of flight. Flights shall maintain level flight en-route. Climb and descent procedures are not authorized;

f) lights entering Nova Oceanic FIR above FL 245 from adjacent FIR will be vertically separated or horizontally separated at 20 minutes apart when operating on same direction tracks.

Reference AIP ENR 2.1, ENR 3.1 and ENR 3.2.

Рис. 5-4. Образец страницы дополнения к AIP AIRAC

Добавление к главе

ПОЯСНЕНИЯ К ОБРАЗЦУ AIP

1. Приводимый в конце настоящего руководства образец AIP подготовлен в соответствии с положениями Приложения 15. Он разбит на три части:

a) часть 1 "Общие положения (GEN)", содержащую информацию административного и пояснительного характера, которая не настолько важна, чтобы нужно было выпускать NOTAM;

b) часть 2 "Маршрут (ENR)", содержащую информацию в отношении воздушного пространства и его использования; и

c) часть 3 "Аэродромы (AD)", содержащую информацию об аэродромах и вертодромах и их использовании.

2. Образец AIP вместе с приводимыми в настоящем добавлении пояснениями по каждому элементу предназначен для освещения проблем, связанных с подбором необходимой информации для включения в AIP, формы представления материала и использования правильной терминологии, что необходимо для обеспечения единообразия при публикации информации. В образце AIP невозможно учесть все обстоятельства, особенно если принять во внимание, что авиационные администрации в разных государствах по своему характеру существенно различаются.

3. Перечисленные в пояснительных примечаниях номера пунктов соответствуют пунктам в добавлении 1 к Приложению 15. Если эти пункты указываются в заголовках подразделов или таблиц, можно использовать краткое описание.

4. Карты и диаграммы, дополняющие или заменяющие табличный материал, приводятся в ограниченном количестве. Однако схемы следует использовать всякий раз, когда они позволяют представить требуемую информацию в простой форме (см. пп. 4.1.3 и 4.1.4 главы 4 Приложения 15).

5. В большинстве таблиц имеется колонка для примечаний. Если особо не оговаривается иное, то эта колонка предназначена для дополнительных и специальных данных, относящихся к информации, приведенной в других колонках таблицы. Если неясно, к какому пункту относится информация в колонке для примечаний, то соответствующий элемент следует каким-то образом обозначить.

ЧАСТЬ 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ (GEN)

GEN 0.

GEN 0.1 Предисловие

Краткое описание сборника аэронавигационной информации (AIP), включая следующее:

1) Название издательского полномочного органа:

   Название полномочного органа, ответственного за издание AIP.

2) Применяемые документы ИКАО:

   Перечень документов ИКАО, относящихся к изданию AIP, и указание на местонахождение в AIP тех мест, в отношении которых имеются различия (если таковые имеются).

3) Структура AIP и установленный период регулярных изменений:

   Описание структуры AIP, включая краткий перечень содержания его основных компонентов. Кроме того, следует указать установленный период внесения регулярных изменений.

4) Служба, к которой следует обращаться в случаях обнаружения ошибок и пропусков в AIP:

   Название и адрес службы/учреждения, куда следует обращаться при обнаружении ошибок и/или пропусков в содержании AIP и при осуществлении обычной переписки в отношении САИ.

GEN 0.2 Регистрация поправок к AIP

Регистрация поправок к AIP и поправок в соответствии с AIRAC AIP (которые являются поправками, опубликованными в соответствии с системой AIRAC). Должны иметься две отдельные таблицы с четырьмя колонками каждая, где указывается:

1) номер поправки:

   номер является последовательным серийным номером;

2) дата публикации;

3) дата внесения:

   дата внесения в AIP (для регулярных поправок к AIP) или дата вступления в силу для поправок по системе AIRAC AIP;

4) кто внес поправку:

   инициалы сотрудника, который внес поправку.

GEN 0.3 Регистрация дополнений к AIP

Регистрация дополнений к AIP осуществляется в таблице из пяти колонок, в которых указывается:

1) номер дополнения:

   номер и год дополнения к AIP;

2) содержание дополнения:

   вопрос, изложенный в дополнении к AIP;

3) соответствующий раздел (разделы) AIP:

   разделы AIP, к которым относится указанное дополнение к AIP;

4) срок действия:

   период времени, в течение которого будет действовать информация, содержащаяся в дополнении к AIP;

5) регистрация отмены:

   указывается информация/публикация, на основе которой отменяется дополнение к AIP.

GEN 0.4 Контрольный перечень страниц AIP

Контрольный перечень страниц AIP, содержащий:

1) номер страницы;

2) дату (день, месяц, год) опубликования или вступления в силу аэронавигационной информации.

GEN 0.5 Перечень поправок к AIP, внесенных от руки

Перечень действующих поправок к AIP, внесенных от руки. Данный подраздел AIP представляет собой таблицу с перечнем любых изменений к содержащейся в AIP информации, внесенных в ожидании последующего перевыпуска соответствующих страниц. В нем в трех колонках указывается:

1) соответствующая страница (страницы) AIP:

   ссылка на/номер страницы (страниц), на которой внесено исправление;

2) текст исправления:

   подробное описание исправления, которое необходимо внести;

3) номер поправки к AIP, в соответствии с которой была внесена правка от руки.

GEN 0.6 Содержание части 1

Перечень разделов и подразделов, содержащихся в части 1 "Общие положения (GEN)"

Указать номера разделов/подразделов, их заголовки и номера страниц.

GEN 1. НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА И ТРЕБОВАНИЯ

GEN 1.1 Назначенные полномочные органы

Перечень адресов назначенных полномочных органов, ведающих вопросами содействия международной аэронавигации. Должны быть включены адреса следующих полномочных органов:

1) органа гражданской авиации,

2) метеорологической службы,

3) таможенной службы,

4) иммиграционной службы,

5) санитарной службы,

6) органа по взиманию маршрутных и аэропортовых/вертодромных сборов,

7) сельскохозяйственного карантина,

8) органа по расследованию авиационных происшествий.

Адрес каждого полномочного органа должен включать:

1) назначенный полномочный орган,

2) название полномочного органа,

3) почтовый адрес,

4) номер телефона,

5) номер телефакса,

6) номер телекса,

7) адрес авиационной фиксированной службы (AFS).

GEN 1.2 Прилет, транзит и вылет воздушных судов

Правила и требования к предварительному уведомлению и заявкам на разрешение в отношении прилета, транзита и вылета воздушных судов, осуществляющих международные рейсы. (См. также Приложение 9.)

1) Общие положения

   Информация о применяемых ко всем видам полетов правилах часто бывает полезной, и ее следует, где это уместно, включать согласно приведенной в примере схеме.

2) Регулярные рейсы

   Общие положения. Предоставить информацию, которая позволит любому эксплуатанту определить условия, в соответствии с которыми может осуществляться регулярный рейс на территорию данного государства или пролет через его территорию. Указать, является ли данное государство участником Соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях или Международного соглашения по международному транспорту.

   Требования к документации по очистке воздушных судов. Перечислить все документы, требующиеся для очистки воздушных судов, с разбивкой на "прибытие", "транзит"[1] и "вылет". Указать требуемое количество экземпляров каждого документа и правительственные учреждения, в ко-

торые они должны представляться. Если ваше правительство требует предоставления информации сверх или отличающейся от той, которая предусматривается в соответствующих стандартных документах согласно Приложению 9 ИКАО, или требует предоставления дополнительных или иных документов, связанных с очисткой, следует указать эту необходимую информацию. Кратко изложить правила, относящиеся к заполнению документов, связанных с очисткой воздушного судна. Что касается очистки загрузки воздушного судна, то под соответствующими заголовками (пп. 3 и 4 ниже) следует перечислить правительственные требования.

3) Нерегулярные (коммерческие) полеты

Процедуры. Указать процедуры, которых должен придерживаться эксплуатант нерегулярных (коммерческих) рейсов. Указать случаи, когда необходимо предварительное разрешение[2] для взятия на борт пассажиров, груза или почты или для их выгрузки. Указать название и адрес правительственного учреждения, куда должны представляться заявки, предельный срок получения заявки до прибытия воздушного судна, а также информацию, которую необходимо указать в заявке, и т. д.

Требования к документам по очистке воздушных судов. Если данные требования не отличаются от требований, применяемых к регулярным рейсам, достаточно сделать ссылку на информацию, представленную в соответствии с пунктом GEN 1.2 выше.

4) Частные рейсы

Предварительное уведомление о прибытии. Предоставить информацию о предварительном уведомлении о прибытии, в частности, принята ли информация, содержащаяся в плане полета пол номочными органами в качестве надлежащего предварительного уведомления о прибытии, и указать максимальное время, необходимое соответствующим полномочным органам для получения предварительного уведомления. Если по причинам безопасности полета необходимо получить специальное разрешение в дополнение к представлению плана полета, указать минимальное время, необходимое для подачи заявки заранее, а также название и адрес учреждения, выдающего разрешение.

Требования к документам по очистке воздушных судов. Предпринять действия, которые изложены под таким же заголовком в п. 3) выше. Кроме того, указать, допускаются ли иностранные воздушные суда без обеспечения таможенных пошлин, или альтернативно указать необходимую форму гарантии (например, "carnet de passages en douane"), продолжительность разрешенного пребывания и т. д.

5) Санитарные меры, применяемые к воздушным судам

Предоставить описание санитарных мер (если таковые имеются), применяемых к воздушным судам (см. раздел G главы 2 Приложения 9). В частности, необходимо указать, признается ли дезинсекция (если она подписывается), выполняемая перед прибытием; если дезинсекция производится непосредственно после прибытия, указать, разрешается ли производить высадку пассажиров и экипажа перед проведением дезинсекции воздушного судна.

GEN 1.3 Прибытие, транзит и убытие пассажиров и экипажа

Правила (включая таможенные, иммиграционные и карантинные правила, а также требования к предварительному уведомлению и заявке на разрешение) в отношении прибытия, транзита и убытия пассажиров, не являющихся иммигрантами, и экипажа. (См. также Приложение 9.)

1) Таможенные требования

Дать информацию о таможенных требованиях (отдельно для прибытия, транзита и вылета, где это требуется), касающихся, в частности, приемлемости устных заявлений или формальностей, связанных с сопровождаемым багажом пассажиров и членов экипажа, освобождением от налогов, где это пока требуется, и т. д.

---

1. Требования под этим заголовком должны быть ограничены случаями, когда не осуществляется посадка или высадка пассажиров и не производится загрузка или выгрузка товаров; во всех других случаях данное требование следует указывать в разделах "прилет" или "вылет" соответственно.

2. В п. 1 статьи 5 Конвенции о международной гражданской авиации говорится, что воздушные суда Договаривающихся государств имеют право осуществлять нерегулярные, коммерческие, транзитные полеты через территорию или совершать посадки с некоммерческими целями на территорию другого Договаривающегося государства без необходимости получения предварительного разрешения.

2) Иммиграционные требования

Кратко перечислить документы, необходимые для выдачи разрешений, и соответствующие формальности (отдельно для прибытия, транзита и вылета, где это требуется), включая требования к наличию виз (въездных/выездных), карточки посадки и высадки, паспорта, приемлемость документов, удостоверяющих личность, вместо действующих паспортов, а также удостоверений членов экипажа, лицензий и сертификатов вместо паспортов и виз. Указать конкретно, требуются ли другие или дополнительные формы разрешений к тем, которые упоминаются в Приложении 9, и требуется ли дополнительная информация помимо той, которая упомянута в образцах соответствующих добавлений к Приложению 9.

3) Карантинные требования

Дать информацию о карантинных требованиях в отношении пассажиров и членов экипажа, включая требования в отношении наличия сертификата о вакцинации или ревакцинации.

GEN 1.4 Ввоз, транзит и вывоз груза

Правила (включая таможенные правила и требования к предварительному уведомлению и заявкам на разрешение) в отношении ввоза, транзита и вывоза груза. (См. также Приложение 9.)

1) Таможенные требования в отношении груза и других предметов (включая бортприпасы, почту и несопровождаемый багаж и т. д.)

Включить информацию о формальностях (накладные, удостоверения, лицензии на импорт/экспорт, консульские формальности, если это применимо), связанных с таможенной очисткой авиационных грузов (отдельно по импорту, экспорту и транзитным перевозкам). Если для упрощения формальностей установлен предельный вес или стоимость провозимых грузов, указать эти ограничения веса и стоимость. Указать также требования к оформлению документов для получения таможенного разрешения на бортприпасы, почту и т. д.

2) Требования к сельскохозяйственному карантину

Указать любые медицинские свидетельства или соответствующие документы, которые могут потребоваться в связи с получением разрешения на провоз конкретных животных и растений, а также другие санитарно-карантинные требования, связанные с такими перевозками.

Примечание. Положения по упрощению процедур прилета и вылета в отношении операций по поиску, спасанию, эвакуации, расследованию, ремонту или удалению, связанных с потерей или повреждением воздушного судна, подробно излагаются в разделе GEN 3.6 "Поиск и спасание".

GEN 1.5 Оборудование, приборы и полетная документация воздушного судна

Краткое описание приборов, оборудования и полетной документации, находящихся на борту воздушного судна, включая:

1) приборы, оборудование (включая связное и навигационное оборудование воздушного судна) и полетная документация, которые должны находиться на борту воздушного судна, включая любые специальные требования в дополнение к положениям, указанным в главах 6 и 7 части I Приложения 6;

2) аварийный приводной передатчик (ELT), сигнальные устройства и аварийно-спасательное оборудование в соответствии с п. 6.6 части I и п. 6.4 части II Приложения 6, где это определено региональными аэронавигационными совещаниями, для полетов над специально обозначенными районами суши.

GEN 1.6 Краткое изложение национальных правил и международных соглашений/конвенций

Перечень названий и ссылок и, при необходимости, краткое изложение национальных правил, касающихся аэронавигации, вместе с перечнем международных соглашений/конвенций, ратифицированных государством.

GEN 1.7 Различия со Стандартами, Рекомендуемой практикой и Правилами ИКАО

Перечень существенных различий между национальными правилами и практикой государства и соответствующими положениями ИКАО, включая:

1) соответствующие положения (указываются номер Приложения, его название, номер издания и пункта);

2) полный текст различия.

В этом подразделе должны быть перечислены все существенные различия. Все Приложения должны перечисляться в цифровой последовательности, даже если нет различий с каким-либо Приложением, но в этом случае должно быть помещено слово "NIL" после соответствующего номера Приложения, его названия и номера издания. Национальные различия или степень неприменения Правил аэронавигационного обслуживания (PANS) и Региональных дополнительных процедур (SUPPS) должны быть указаны непосредственно после Приложения, к которому относятся PANS и/или SUPPS.

Уведомление о каждом различии необходимо представлять по следующей форме:

a) *Ссылка*. Указывается пункт или подпункт Приложения, PANS или SUPPS, к которому относится уведомление о различии.

b) *Описание различия*. Приводятся точное описание различия и любая дополнительная информация, необходимая для пояснения его последствия.

c) *Примечания*. Указывается причина различия или, если данное различие предполагается устранить в будущем, дата, когда может быть обеспечено соответствие с положением ИКАО.

Примечание. Разъяснения относительно того, что является существенным различием см. в разделе 5.8 главы 5.

GEN 2. ТАБЛИЦЫ И КОДЫ

GEN 2.1 Система измерения, маркировочные знаки воздушных судов, праздники

1) Единицы измерения

Описание используемых единиц измерения, включая таблицы единиц измерения. С этой целью может быть сделано заявление о том, что единицы измерения, используемые во всех воздушных и наземных операциях, соответствуют Приложению 5, включая перечень обычно используемых количественных единиц и единиц, используемых для их соответствующего измерения.

2) Система отсчета времени

Описание используемой системы отсчета времени вместе с указанием на то, используется или не используется перевод часовой стрелки на час вперед и каким образом данная система отсчета времени отражена в AIP.

3) Система отсчета в горизонтальной плоскости

Краткое описание используемой системы отсчета (геодезической) в горизонтальной плоскости, включая:

a) название/назначение системы отсчета;

b) идентификация проекции;

c) идентификация используемого эллипсоида;

d) идентификация используемой базы;

e) район (районы) применения; и

f) объяснение, при необходимости, звездочки, используемой для обозначения тех координат, которые не отвечают требованиям Приложений 11 и 14, касающимся точности.

4) Система отсчета в вертикальной плоскости

Краткое описание используемой системы отсчета в вертикальной плоскости, включая:

a) название/назначение системы отсчета;

b) описание используемой модели геоида, включая необходимые параметры для преобразования относительных высот при переходе от используемой модели к EGM-96; и

c) объяснение звездочки, используемой для обозначения тех значений превышения/волны геоида, которые не отвечают требованиям Приложения 14, касающимся точности.

5) Национальные и регистрационные знаки воздушных судов

Описание принятых государством национальных и регистрационных знаков воздушных судов.

6) Государственные праздники

Перечень государственных праздников с указанием видов обслуживания, на которые оказывается отрицательное воздействие.

GEN 2.2 Сокращения, используемые в изданиях AIP

Перечень сокращений в алфавитном порядке с их соответствующими значениями, использованных государством в своем AIP и при рассылке аэронавигационной

информации/данных, с указанием соответствующих аннотаций для тех национальных сокращений, которые отличаются от сокращений, содержащихся в документе *"Правила аэронавигационного обслуживания. Сокращения и коды ИКАО"* (PANS-ABC, Doc 8400).

Примечание. Может также включаться перечень определений/глоссарий терминов в алфавитном порядке.

GEN 2.3 Условные знаки на картах

Перечень условных знаков на картах, расположенных в соответствии с серией карт, в которых эти знаки используются.

В перечне условных знаков должны быть определены те условные знаки, которые используются на всех опубликованных сериях карт, за исключением тех условных знаков, которые указаны в легенде карты.

Примечание. Лист с условными знаками может печататься одним цветом.

GEN 2.4 Индексы местоположения

Перечень индексов местоположения в алфавитном порядке, назначенных для местоположений авиационных фиксированных станций, который должен использоваться для целей кодирования и декодирования. Должны быть напечатаны аннотации к местоположениям, не подключенным к AFS.

Индексы местоположений, присвоенные пунктам в системе AFS или другим пунктам, имеющим международное значение, в соответствии с правилами ИКАО следует перечислять как в форме для кодирования, так и в форме для декодирования. Следует соответствующим образом выделять те индексы, которые не должны приводиться в адресе сообщений, передаваемых по сети AFS.

GEN 2.5 Перечень радионавигационных средств

Перечень радионавигационных средств в алфавитном порядке, включая:

1) опознавательный сигнал;

2) название станции;

3) вид средства;

4) указание на то, обслуживает ли средство маршрут (E), аэродром (A) или удовлетворяет обеим целям (AE).

Данный перечень состоит из двух таблиц, каждая из которых содержит 4 колонки. В каждой таблице перечисляется средство по "опознавательному сигналу (ID)" и в другой таблице по "названию станции ", при этом все средства перечисляются в алфавитном порядке.

GEN 2.6 Таблицы перевода

Таблицы перевода:

1) морских миль в километры и наоборот;

2) футов в метры и наоборот;

3) десятичных минут дуги в секунды дуги и наоборот;

4) другие таблицы перевода, при необходимости.

GEN 2.7 Таблицы восхода и захода солнца

В данный подраздел следует включить следующее:

– краткое описание критериев, используемых для определения времени в таблицах восхода/захода солнца;

– алфавитный перечень местоположений, в отношении которых приводится время со ссылкой на соответствующую страницу таблицы восхода/захода солнца;

– таблицы восхода/захода солнца для отдельных станций/местоположений.

Таблицы восхода/захода солнца должны включать:

1) название станции;

2) индекс местоположения ИКАО;

3) географические координаты в градусах и минутах;

4) дата (даты), в отношении которой (которых) приводится время;

5) время начала утренних гражданских сумерек;

6) время восхода солнца;

7) время захода солнца;

8) время окончания вечерних гражданских сумерек.

GEN 3. ОБСЛУЖИВАНИЕ

GEN 3.1 Аэронавигационное информационное обслуживание

1) Ответственная служба

Описание службы аэронавигационной информации (САИ) и ее основных компонентов, включая в отношении каждого компонента:

a) название службы/подразделения,

b) почтовый адрес,

c) номер телефона,

d) номер телефакса,

e) номер телекса и

f) адрес AFS.

Кроме того, должно быть сделано заявление в отношении документов ИКАО, на которых основано предоставляемое обслуживание, включая ссылку на раздел AIP, где приводится перечень различий, если таковые имеются. Кроме того, если аэронавигационное информационное обслуживание не предоставляется круглосуточно, то об этом следует заявить в данном разделе.

2) Район ответственности

Дать описание района ответственности службы аэронавигационной информации.

3) Аэронавигационные издания

Дать описание элементов объединенного пакета аэронавигационной информации, включая:

a) AIP и порядок рассылки соответствующих поправок;

b) дополнения к AIP;

c) AIC;

d) NOTAM и бюллетени предполетной информации (PIB);

e) контрольные перечни и перечни действующих NOTAM и

f) способ получения.

Следует указать вид публикуемой аэронавигационной информации с кратким описанием ее характера и подробным изложением того, каким образом осуществляется ее рассылка, включая адрес (адреса), агентства (агентств) по рассылке, стоимость подписки и наличие обслуживания по рассылке поправок.

Описание действующей службы NOTAM должно, по возможности, включать классификацию ее серий и меры по использованию системы заблаговременного распространения. Сюда может быть включена таблица, в которой показывается международный обмен NOTAM.

Если для рекламы цен изданий используется AIC, то в данном разделе AIP он должен быть соответствующим образом отражен.

4) Система AIRAC

Дать краткое описание действующей системы AIRAC, включая таблицу используемых в настоящее время и в ближайшем будущем дат AIRAC.

5) Предполетное информационное обслуживание на аэродромах/вертодромах

Перечень аэродромов/вертодромов, на которых предоставляется предполетная информация, включая в отноении каждого аэропорта/вертодрома указания на:

a) элементы располагаемого объединенного пакета аэронавигационной информации;

b) располагаемые карты и схемы;

c) общий район охвата предполетной информацией.

6) Электронные данные о местности и препятствиях

Подробная информация о том, каким образом можно получить электронные данные о местности и препятствиях, содержащая:

a) фамилию ответственного лица или название ответственной службы или организации;

b) почтовый адрес и адрес электронный почты ответственного лица или ответственной службы или организации;

c) номер телефакса ответственного лица или ответственной службы или организации;

d) номер телефона ответственного лица или ответственной службы или организации;

e) часы работы (период времени, включая часовой пояс, когда можно установить связь);

f) информацию, которая может использоваться для установления связи с лицом, службой или организацией в онлайновом режиме; и

g) дополнительную, при необходимости, информацию о том, каким образом и когда можно установить связь с лицом, службой или организ .

GEN 3.2 АЭРОНАВИГАЦИОННЫЕ КАРТЫ

1) Ответственная служба (службы)

Описание службы (служб), отвечающих за выпуск аэронавигационных карт, включая:

a) название службы,

b) почтовый адрес,

c) номер телефона,

d) номер телефакса,

e) номер телекса,

f) адрес AFS.

Кроме того, должно быть сделано заявление в отношении документов ИКАО, на которых основано предоставляемое обслуживание, включая ссылку на раздел AIP, где приводится перечень различий, если таковые имеются. Кроме того, если обслуживание картами не предоставляется круглосуточно, то об этом следует указать в данном разделе.

2) Ведение карт

Краткое описание того, каким образом пересматриваются карты и как вносятся в них изменения.

Сюда следует включить описание государственным полномочным органом по изданию системы внесения поправок и исправлений в аэронавигационные карты, включая подробное описание, при необходимости, использования дополнений AIC или AIP для рассылки скорректированных данных или информации о наличии новых карт и схем.

3) Порядок приобретения

Подробное описание того, каким образом можно получить аэронавигационные карты, включая:

a) агентство (агентства) по обслуживанию/ продаже,

b) почтовый адрес,

c) номер телефона,

d) номер телефакса,

e) номер телекса и

f) адрес AFS.

Сюда следует включить необходимую информацию о том, каким образом и где можно получить карты, с перечнем как внутренних, так и иностранных агентств по продаже, при необходимости.

4) Серии имеющихся аэронавигационных карт

Перечень серий имеющихся аэронавигационных карт с общим описанием каждой серии и с указанием их планируемого назначения.

5) Перечень имеющихся аэронавигационных карт

Перечень аэронавигационных карт, включая:

a) название серии,

b) масштаб серий,

c) название и/или номер каждой карты или каждого листа в серии,

d) стоимость листа и

e) дату последнего исправления.

Следует использовать следующие сокращения для обозначения серий карт:

	ADC	Карта аэродрома (ИКАО)
*	ANC/250	Аэронавигационная карта масштаба 1:250 000
	ANC	Аэронавигационная карта (ИКАО), масштаб 1:500 000
	ANCS	Аэронавигационная карта мелкого масштаба (ИКАО)
	AOC	Карта аэродромных препятствий (ИКАО), типы A, B и C

	*APC	Аэронавигационная карта для аэронавигационного планирования
	APDC	Карта стоянки/постановки на стоянку воздушного судна (ИКАО)
	ARC	Карта района
	ENRC	Маршрутная карта (ИКАО)
	GMC	Карта аэродромного наземного движения (ИКАО)
	IAC	Карта захода на посадку по приборам (ИКАО)
	PATC	Карта местности для точного захода на посадку (ИКАО)
*	PC	Карта для прокладки курса (ИКАО)
	RMAC	Карта минимальных радиолокационных абсолютных высот (ИКАО)
	SID	Карта стандартного вылета по приборам (SID) (ИКАО)
	STAR	Карта стандартного прибытия по приборам (STAR) (ИКАО)
	VAC	Карта визуального захода на посадку (ИКАО)
	WAC	Аэронавигационная карта мира (ИКАО), масштаб 1:1 000 000

* Сокращения, которые отличаются или не содержатся в PANS-ABC (Doc 8400).

6) Индекс к аэронавигационной карте мира (WAC) (ИКАО), масштаб 1:1 000 000

Сборный лист карт, отражающий охват и разбивку листов, для WAC (ИКАО) масштаба 1:1 000 000, издаваемый государством. Если вместо WAC (ИКАО) масштаба 1:1 000 000 издается аэронавигационная карта (ИКАО) масштаба 1:500 000, то должны использоваться сборные листы карт, отражающие охват и разбивку листов аэронавигационной карты ИКАО масштаба 1:500 000.

Следует включать индексы карт, состоящие из простых элементов и указывающие рамки листов карт и охват каждой серии карт. Такие индексы, используемые вместе с указанным выше перечнем, позволяют выбрать нужную серию карт или листы в серии карт.

7) Топографические карты

Подробное описание того, каким образом могут приобретаться топографические карты, включая:

a) название службы/агентства (агентств),

b) почтовый адрес,

c) номер телефона,

d) номер телефакса,

e) номер телекса и

f) адрес AFS.

8) Поправки к картам, не включенным в AIP

Перечень поправок к аэронавигационным картам, не включенным в AIP, или указание на то, где такая информация может быть получена.

Если такой перечень публикуется в AIP, то он должен быть представлен в табличной форме, состоящей из трех колонок:

– в первой колонке показывается обозначение карты;

– во второй колонке показывается место на карте, куда должна быть внесена поправка;

– в третьей колонке излагается точное описание поправки, которую необходимо сделать.

GEN 3.3 Обслуживание воздушного движения

1) Ответственная служба

Описание службы воздушного движения, и ее основных компонентов, включая:

a) название органа,

b) почтовый адрес,

c) номер телефона,

d) номер телефакса,

e) номер телекса и

f) адрес AFS.

Кроме того, необходимо сделать заявление в отношении документов ИКАО, на которых основано предоставляемое обслуживание, включая ссылку на раздел AIP, где приводится перечень различий, если таковые имеются. Кроме того, если обслуживание воздушного движения не предоставляется круглосуточно, то в данном разделе следует указать на это.

2) Район ответственности

Краткое описание района ответственности, в отношении которого предоставляется обслуживание воздушного движения.

3) Виды обслуживания

Краткое описание основных видов предоставляемого обслуживания воздушного движения. Данное описание должно включать радиолокационное обслуживание, где оно предусмотрено. По мере необходимости, может быть сделана ссылка на:

– наличие установленных районов или маршрутов, где требуется применение специальных процедур для исключения или уменьшения необходимости в осуществлении перехвата; и

– установление запретных, опасных зон и зон ограничения полетов.

4) Координация между эксплуатантом и ОВД

Общие условия, при которых осуществляется координация между эксплуатантом и службами воздушного движения.

5) Минимальная абсолютная высота полета

Включить заявление о критериях, используемых для определения минимальных абсолютных высот полета.

6) Перечень адресов органов ОВД

Перечень органов ОВД и их адреса в алфавитном порядке в виде таблицы, содержащие:

a) название органа,

b) почтовый адрес,

c) номер телефона,

d) номер телефакса,

e) номер телекса и

f) адрес AFS.

GEN 3.4 Службы связи

1) Ответственная служба

Описание службы, ответственной за обеспечение средствами электросвязи и навигационными средствами, включая:

a) название службы,

b) почтовый адрес,

c) номер телефона,

d) номер телефакса,

e) номер телекса и

f) адрес AFS.

Кроме того, необходимо сделать заявление в отношении документов ИКАО, на которых основано предоставляемое обслуживание, включая ссылку на раздел AIP, где приводится перечень различий, если таковые имеются. Кроме того, если данный вид обслуживания не предоставляется круглосуточно, то в данном разделе следует указать на это.

2) Район ответственности

Краткое описание района ответственности, в отношении которого предоставляется обслуживание электросвязью. Здесь может быть сделана ссылка на полномочный орган, ответственный за повседневное обслуживание.

3) Виды обслуживания

Краткое описание основных видов обслуживания и предоставляемых средств, включая:

a) навигационное обслуживание;

b) подвижную фиксированную службу;

c) радиовещательную службу;

d) используемый язык (языки) и

e) указания на то, где можно получить подробную информацию.

4) Требования и условия

Краткое описание требований и условий, в соответствии с которыми предоставляется связь.

GEN 3.5 Метеорологическое обслуживание

1) Ответственная служба

Краткое описание метеорологической службы, ответственной за предоставление метеорологической информации, включая:

a) название службы;

Укажите назначенный метеорологический полномочный орган или, если это уместно, поставщика(ов) метеорологического обслуживания, которому делегированы эти функции полномочным органом.

b) почтовый адрес;

c) номер телефона;

d) номер телефакса;

e) номер телекса и

f) адрес AFS.

Кроме того, следует сделать заявление в отношении документов ИКАО, на которых основано данное обслуживание, включая ссылку на раздел AIP, где приводится перечень различий, если таковые имеются. Кроме того, если данный вид обслуживания предоставляется круглосуточно, то в данном разделе следует указать на это.

2) Район ответственности

Краткое описание района и/или воздушных маршрутов, в отношении которых предоставляется метеорологическое обслуживание.

3) Метеорологические наблюдения и сводки

Подробное описание метеорологических наблюдений и сводок, предоставляемых для международной аэронавигации, включая:

a) Название (названия) станции (станций) в алфавитном порядке и индекс местоположения ИКАО:

Название (прописными буквами) города или населенного пункта, обслуживаемого аэродромом, за которым через косые линии следует название данного аэродрома. Также следует указать индекс местоположения ИКАО.

b) Вид и частоту наблюдений, включая указание на тип оборудования для автоматического наблюдения:

Указать вид производимых наблюдений и частоту этих наблюдений, например каждый час или каждые полчаса, и проведение особых наблюдений. По возможности следует указывать используемое оборудование для автоматического наблюдения.

c) Типы метеосводок (например, METAR) и наличие прогнозов типа "тренд":

Указать тип метеосводок (например, MET REPORT, SPECIAL, METAR, SPECI) и наличие прогнозов типа "тренд".

d) Конкретные типы систем наблюдения или количество наблюдательных пунктов, используемых для наблюдения и определения приземного ветра, видимости, дальности видимости на ВПП, нижней границы облаков, температуры и вертикального сдвига ветра, если это применимо (анемометр на пересечениях ВПП, трансмиссометр у зоны приземления и т. д.).

e) Часы работы.

f) Наличие аэронавигационной климатологической информации:

Наличие климатологической информации следует показать в соответствии с таблицей, содержащейся в разделе GEN 3.5.3 образца AIP.

4) Виды обслуживания

Краткое описание основных видов предоставляемого обслуживания, включая подробные данные об инструктаже, консультациях, устройствах отображения метеорологической информации, полетной документации, которыми могут пользоваться эксплуатанты и летные экипажи, а также о методах и средствах, используемых для предоставления метеорологической информации.

Укажите, обеспечивается ли продукция ВСЗП, консультативные материалы VAAC и TCAC, а также используемые методы и средства предоставления метеорологической информации; информацию о выпуске местных прогнозов (например, TAF и GAMET, если это применимо) и предупреждений по аэродрому и о сдвиге ветра. Имеется ли информация, поступающая с метеорологических радиолокаторов и спутников.

5) Уведомление, требуемое от эксплуатантов

Требование со стороны полномочного метеорологического органа, касающееся предварительного уведомления эксплуатантами об их минимальных потребностях в инструктаже, консультациях, полетной информации и другой необходимой метеорологической информации.

6) Сводки с борта

При необходимости, требования метеорологического полномочного органа к составлению и передаче сводок с борта. Сюда могут включаться перекрестные ссылки на перечень контрольных пунктов ATS/MET на маршрутах, пересекающих FIR/UIR, за которые несет ответственность государство (см. раздел ENR 3).

7) Служба VOLMET

Описание службы VOLMET, включая следующее:

a) Название передающей станции:

Перечислить в алфавитном порядке названия станций, осуществляющих любыми средствами вещание метеорологической информации для воздушных судов, находящихся в полете (включая VOR, TVOR, если применимо).

b) Позывной или опознавательный сигнал и сокращенное обозначение класса изучения:

Указать радиопозывной или опознавательный сигнал, присвоенный радиовещательной радиостанцией и тип изучения, указанный соответствующим сокращением ИКАО (см. "Обозначение типовых радиоизлучений" в документе Doc 8400).

c) Частоту или частоты, используемые для радиовещательной передачи:

Частоты в килогерцах (кГц) и/или в мегагерцах (МГц).

d) Период радиовещательной передачи:

Для каждой передачи указать либо CNS, что означает "непрерывная радиовещательная передача" (как в случае ОВЧ передач VOLMET и передач VOR), либо минуты с начала часа, когда начинается и заканчивается каждая передача (как в случае передач ВЧ VOLMET), например "H + 20 – H + 25".

e) Часы работы:

Если радиовещание не ведется круглосуточно (H24), то данные о радиовещательной передаче должны четко указывать время первой и последней передачи по UTC, например "02.20–22.55".

f) Индексы местоположения аэродромов/вертодромов и РПИ (если применимо), на которые распространяется действие сводок и/или прогнозов:

Аэродромы/вертодромы, для которых передаются метеосводки и/или прогнозы, перечисляются в той последовательности, в которой для них ведутся передачи.

g) Содержание и форма включаемых сводок и прогнозов и примечания:

Перечень включаемых сводок и/или прогнозов и/или информации SIGMET с использованием соответствующих терминов, например METAR + TREND для обозначения текущей сводки в кодовой форме METAR с прогнозом типа "тренд".

Примечания любого характера в отношении передаваемой информации.

8) Служба SIGMET

Примечание. Следует указывать, обеспечивается ли обслуживание AIR MET, если применимо.

Описание метеорологического слежения, обеспечиваемого в границах районов полетной информации или диспетчерских районов, для которых предусматривается обслуживание воздушного движения, включая перечень органов метеорологического слежения и указывая следующее:

a) Название органа метеорологического слежения, индекс местоположения ИКАО:

Перечислить в алфавитном порядке названия органов метеорологического слежения (MWO).

Следует также указывать индекс местоположения ИКАО.

b) Часы работы:

Часы метеорологического обслуживания по UTC и, где это применимо, название метеорологического органа, ответственного за предоставление информации в другие часы.

c) Обслуживаемый район(ы) полетной информацией или диспетчерские район(ы):

Указать район(ы) полетной информации (FIR) или диспетчерский район(ы), в отношении которых предоставляется информация SIGMET.

d) Тип издаваемой информации SIGMET (SIGMET, SST SIGMET) и сроков действия:

Указать тип(ы) использования информации SIGMET, т. е., например, для дозвуковых (SIGMET) или околозвуковых/сверхзвуковых (SIGMET SST) крейсерских эшелонов, и добавить период действия (например, четыре–шесть часов).

e) Специальные процедуры, применяемые к информации SIGMET (например, о вулканическом пепле, тропических циклонах):

Специальные процедуры для информации SIGMET применяются в отношении вулканического пепла и тропических циклонов и должны

включать указание периода действия и срока прогноза для сообщений SIGMET об облаках вулканического пепла и тропических циклонах.

Следует включать описание процедур, действующих в отношении информации AIRMET (согласно соответствующим региональным аэронавигационным соглашениям), касающейся, например, охватываемых ЭП и РПИ или их частей, регулярности выпуска, срока действия и порядка обмена информацией.

f) Процедуры, действующие в отношении информации AIRMET (согласно соответствующим региональным аэронавигационным соглашениям).

g) Орган(ы) ОВД, который (которые) обеспечивается (обеспечиваются) информацией SIGMET и AIRMET:

Название центра полетной информации, районного диспетчерского центра или координационного центра поиска и спасания, обеспечиваемого информацией SIGMET и AIRMET органом метеорологического слежения (MWO).

h) Дополнительная информация (например, в отношении любого ограничения обслуживания):

Сюда могут быть включены номера телефонов метеорологического органа слежения, обычно обеспечивающего обслуживание, и всех других метеорологических органов, которые предоставляют обслуживание в те периоды времени, когда этот орган не работает. Указываются любые ограничения обслуживания и любое обслуживание, которое до этого не указывалось.

9) Прочие автоматизированные метеорологические службы

Описание имеющихся автоматизированных служб предоставления метеорологической информации (например, автоматизированное предоставление предполетной информации, обеспечиваемое с помощью телефона и/или модема ЭВМ), включая:

a) название службы;

b) предоставляемую информацию;

c) обслуживаемые районы, маршруты и аэродромы;

d) номер (номера) телефона, телекса и телефакса.

Если такие виды обслуживания не предоставляются, под данным заголовком поставить "NIL".

GEN 3.6 Поиск и спасание

1) Ответственная служба (службы)

Краткое описание службы (служб), ответственной за обеспечение поиска и спасания (SAR), включая:

a) название службы/органа,

b) почтовый адрес,

c) номер телефона,

d) номер телефакса,

e) номер телекса и

f) адрес AFS.

Кроме того, следует сделать заявление в отношении документов ИКАО, на основании которых предоставляется данное обслуживание, включая ссылку на раздел AIP, в котором перечисляются различия, если таковые имеются. Кроме того, если данный вид обслуживания предоставляется круглосуточно, то в данном разделе следует поместить соответствующее указание.

2) Район ответственности

Краткое описание района ответственности, в пределах которого предоставляется поиск и спасание.

3) Виды обслуживания

Краткое описание и географическое изображение, при необходимости, видов предоставляемого обслуживания и оборудования, включая указания случаев, когда воздушная зона обеспечения SAR зависит от использования значительного количества воздушных судов.

Здесь следует указать:

a) являются ли воздушные суда поиска и спасания гидросамолетами, сухопутными самолетами или самолетами-амфибиями;

b) имеющиеся спасательные средства и возможности их сбрасывания;

c) частоты для ведения связи воздушных судов SAR, морских судов и наземных спасательных команд;

d) наличие средств самонаведения на воздушных и морских судах SAR.

4) Соглашения по SAR

Краткое описание действующих соглашений по SAR, включая положения по упрощению формальностей, связанных с прибытием и вылетом воздушных судов других государств для осуществления поиска, спасания, эвакуации, ремонта или удаления воздушных судов в связи с потерей или повреждением воздушных судов, с предварительным уведомлением только с борта воздушного судна или с уведомлением после передачи плана полета.

Краткий обзор действующих соглашений по SAR с указанием тех соглашений, в соответствии с которыми разрешается пролет или прибытие воздушных судов других государств с предварительным уведомлением только с борта воздушного судна или с уведомлением после передачи плана полета. Необходимо указать порядок представления заявок на получение разрешения на прибытие (в целях проведения поиска и спасания) воздушных судов, персонала и оборудования из других государств, а также указать полномочный орган, который выдает распоряжение о контроле за полетами таких воздушных судов.

5) Условия предоставления

Краткое описание положений, касающихся поиска и спасания, в том числе общих условий предоставления обслуживания и средств для международного использования, включая информацию о том, специализируются ли предоставляемые для поиска и спасания средства и службы в области SAR с применением методов и функций SAR, или они непосредственно используются в других целях, но приспособлены для поиска и спасания путем соответствующей подготовки или за счет специального оборудования, или же они предоставляются от случая к случаю и специально не подготовлены для поисково-спасательных работ.

6) Применяемые правила и сигналы

Краткое описание правил и сигналов, применяемых спасательными воздушными судами, и таблица сигналов для использования с оставшимися в живых.

Предполагается, что в данный раздел включаются любые правила, сигналы или другие положения, необходимые для выполнения требований Приложения 12, которые должны быть известны и понятны:

a) членам экипажа терпящего бедствие воздушного судна или лицам, пострадавшим в результате авиационного происшествия;

b) персоналу служб поиска и спасания соседних государств, которые могут принять участие в спасательных операциях на территории соответствующего государства;

c) командирам воздушных судов, находящихся на месте происшествия (см. п. 5.8 Приложения 12 и п. 11.1 c) части I Приложения 6); и

d) командирам воздушных судов, перехватившим сигнал бедствия и/или сообщение о бедствии (см. п. 5.9 Приложения 12).

GEN 4. АЭРОДРОМНЫЕ/ВЕРТОДРОМНЫЕ СБОРЫ И СБОРЫ ЗА АЭРОНАВИГАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Можно сделать ссылку на источник, содержащий подробную информацию о фактических сборах, если такая информация не приводится в настоящей главе. Следует указать виды сборов, налагаемых за пользование различными средствами и службами, связанными с использованием аэродромов/вертодромов, и дать полную информацию, как это указано ниже.

GEN 4.1 АЭРОДРОМНЫЕ/ВЕРТОДРОМНЫЕ СБОРЫ

Краткое описание видов сборов, которые могут предусматриваться на аэродромах/вертодромах, предоставляемых для международного пользования, включая:

1) Сборы за посадку воздушного судна:

Указать основу определения размеров сбора: например, максимальный сертифицированный общий вес (посадочный вес и т. д.) воздушного судна; вид перевозки (например, коммерческая, некоммерческая, регулярная, нерегулярная, частный полет); тип воздушного судна; классификацию аэропортов.

Привести таблицу основных сборов и любых дополнительных сборов, например за полеты ночью или в необычные часы работы, за включение огней подхода, огней ВПП или РД.

Подробно описать правила, регулирующие оплату таких сборов.

2) Сборы за стоянку, использование ангаров и длительное хранение воздушного судна:

Стоянка. Привести таблицу сборов за стоянку воздушных судов на открытом пространстве и подробно изложить соответствующие правила.

Пользование ангаром. Привести таблицу сборов за размещение воздушных судов в ангарах, включая любые дополнительные сборы за отопление и т. д., и подробно изложить соответствующие правила.

Сборы за хранение. Указать основу определения размеров сбора за стоянку и пользование ангаром: например, максимальный сертифицированный общий вес (посадочный вес и т. д.); занимаемое воздушным судном пространство (например, длина x размах крыла).

3) Сборы за обслуживание пассажиров:

Привести таблицу любых сборов и подробно изложить соответствующие правила;

4) Сборы за обеспечение безопасности.

5) Сборы за статьи, связанные с шумом.

6) Прочие сборы (таможенные, медицинские, иммиграционные и т. д.):

В дополнение к сборам, если таковые имеются, за таможенное, иммиграционное, медицинское обслуживание, указать любые другие сборы за использование аэропортовых средств и служб, которые не указаны выше; например, за использование аэровокзала, стоянки у перрона, за уничтожение отходов, хранение багажа, оплату носильщика, заправку горючим и маслом.

7) Условия освобождения/уменьшения:

Следует перечислить, при необходимости, любые освобождения, уменьшения, скидки, условия заключения контрактов или другие предпочтительные условия, применяемые к перевозкам.

8) Методы оплаты.

Подробно изложить правила, связанные с методом оплаты.

GEN 4.2 СБОРЫ ЗА АЭРОНАВИГАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Краткое описание сборов, которые могут взиматься за аэронавигационное обслуживание, предоставляемое для международного пользования, в том числе описание:

1) диспетчерского обслуживания подхода;

2) аэронавигационного обслуживания на маршруте;

3) стоимостной основы аэронавигационного обслуживания и условия освобождения/ уменьшения;

4) методов оплаты.

Указать основу и привести таблицу любых сборов за использование аэронавигационных маршрутных средств и служб, таких как средства связи, аэронавигационные средства, диспетчерское и метеорологическое обслуживание.

ЧАСТЬ 2. МАРШРУТ (ENR)

Если AIP издается и рассылается в нескольких томах и для каждого тома предусматривается отдельный выпуск поправок и дополнений, то каждый том должен включать определенное предисловие, регистрацию поправок к AIP, регистрацию дополнений к AIP, контрольный перечень страниц AIP и перечень действующих поправок, внесенных от руки. В том случае, когда AIP публикуется в виде отдельного тома, примечание "не относится" необходимо указать в отношении каждого из упомянутых выше подразделов (см. также образец AIP, часть 2, раздел ENR 0).

В соответствующем подразделе необходимо привести ссылку, указывающую на то, что существуют различия между национальными правилами и SARPS и процедурами ИКАО и что они подробно освещаются в подразделе GEN 1.7.

ENR 0.6 Содержание части 2

Перечень разделов и подразделов части 2 "Маршрут ENR".

Примечание. Подразделы могут перечисляться в алфавитном порядке.

ENR 1. ОБЩИЕ ПРАВИЛА И ПРОЦЕДУРЫ

ENR 1.1 Общие правила

Требуется опубликовать общие правила, применяемые в государстве.

Может быть сделана ссылка на применяемые документы ИКАО или могут быть полностью опубликованы общие правила, применяемые в государстве.

ENR 1.2 Правила визуальных полетов

Требуется опубликовать правила визуальных полетов, применяемых в государстве.

Следует полностью изложить применяемые правила визуальных полетов.

ENR 1.3 Правила полетов по приборам

Требуется опубликовать правила полетов по приборам, применяемые в государстве.

Следует полностью изложить применяемые правила полетов по приборам.

ENR 1.4 Классификация воздушного пространства ОВД

Описание классов воздушного пространства ОВД в форме таблицы классификации воздушного пространства ОВД, приводимой в добавлении 4 Приложения 11, соответствующим образом аннотированной для указания тех классов воздушного пространства, которые не используются государством.

ENR 1.5 Схемы полетов в зоне ожидания, при заходе на посадку и вылете

1) Общие положения

Требуется изложить критерии, которые установлены для схем полетов в зоне ожидания, при заходе на посадку и вылете. Если имеются различия с положениями ИКАО, то требуется представить используемые критерии в табличной форме.

2) Прибытие

Требуется представить схемы прибытия (обычные или с использованием зональной навигации, или те и другие), которые являются общими для полетов, осуществляемых в один и тот же тип воздушного пространства или его пределах. Если в воздушном пространстве аэродрома применяются различные схемы, то об этом должно быть дано соответствующее примечание вместе со ссылкой на то, где можно найти эти конкретные схемы.

3) Вылет

Требуется представить схемы вылета (обычные или с использованием зональной навигации, или те и другие), которые являются общими для полетов, осуществляемых при вылете с любого аэродрома/вертодрома.

Графическое изображение или описание (или их сочетание) при необходимости схем полетов в зоне ожидания, при заходе на посадку и вылете и предпочтительных или обязательных маршрутов в зоне аэродрома.

Примечание 1. Для удовлетворения данного требования может использоваться карта района.

Примечание 2. В данный раздел следует включать конкретные схемы, подлежащие применению в случае отказа связи в районе аэродрома.

Примечание 3. Критерии пролета препятствий, относящихся к схемам полета в зоне ожидания, при заходе на посадку и вылете, содержатся в томах I и II PANS-OPS (Doc 8168).

Примечание 4. Положения, определяющие обозначение стандартов маршрутов вылета и прибытия, и соответствующие схемы приведены в добавлении 3 к Приложению 11; инструктивный материал, относящийся к установлению таких маршрутов, содержится в Руководстве по планированию обслуживания воздушного движения *(Doc 9426).*

При необходимости схема или карта должны дополняться описательным текстом и процедурами, отличающимися от процедур, предписанных в PANS-OPS (Doc 8168). Для показа траекторий полета при прибытии, убытии и транзите в зонах с интенсивным движением могут использоваться отдельные схемы и карты. Картой района аэродрома ИКАО является карта, указанная в главе 8 Приложения 4.

ENR 1.6 Радиолокационное обслуживание и правила

1) Первичный радиолокатор

Описание видов обслуживания и правил, относящихся к первичному радиолокатору, включая:

a) дополнительное обслуживание;

b) применение радиолокационного диспетчерского обслуживания;

c) порядок действий при отказе радио- и радиолокационных средств и

d) графическое изображение зоны радиолокационного обзора.

2) Вторичный обзорный радиолокатор (ВОРЛ)

Описание эксплуатационных правил вторичного обзорного радиолокатора (ВОРЛ), включая:

a) аварийные процедуры;

b) порядок действия при отказе радиосвязи и незаконном вмешательстве;

c) систему присвоения кодов ВОРЛ;

d) графическое изображение зоны действия ВОРЛ.

Примечание. Описание ВОРЛ имеет особое значение для зон или маршрутов, где существует возможность перехвата.

ENR 1.7 Порядок установки высотомера

Требуется изложить применяемые правила установки высотомера, включая следующее:

1) краткое введение с указанием документов ИКАО, на которых основаны данные правила, вместе с различиями с положениями ИКАО, если таковые имеются;

2) основные правила установки высотомера;

3) описание района (районов) установки высотомера;

4) правила, применяемые к эксплуатантам (включая пилотов);

5) таблица крейсерских эшелонов полета.

ENR 1.8 Дополнительные региональные правила

Требуется изложить дополнительные региональные правила (SUPPS), относящиеся ко всему району ответственности, с надлежащим образом указанными национальными различиями, если таковые имеются.

Альтернативными методами, которые могут применяться, являются:

1) повторение всего соответствующего материала ИКАО с теми частями, которые обуславливают различия или являются добавлением к материалу ИКАО, причем эти части выделяются, например, подчеркиванием или использованием другого шрифта:

2) перечисление любых дополнений или различий с соответствующими документами ИКАО достаточно в полной мере или вместе с пояснительной информацией, так что для полного понимания правила и процедуры не требуется ссылок на документы ИКАО.

ENR 1.9 Организация потоков воздушного движения

Краткое описание системы организации потоков воздушного движения (ОПВД), включая следующие системы:

1) структуру ОПВД, зону обслуживания, предоставляемое обслуживание, местоположение органа(ов) и часы работы;

2) типы сообщений о потоках и описание форматов;

3) правила, применяемые к убывающим воздушным судам и содержащие:

   a) службу, ответственную за предоставление информации о применяемых методах ATFM;

   b) требования к плану полета и

   c) процедуры выделения временных интервалов.

ENR 1.10 Планирование полетов

Требуется указать любую ограничительную или консультативную информацию, которая относится к этапу планирования полета и которая может оказать помощь пользователю в представлении планированного плана полета, включая:

1) правила представления плана полета;

2) систему повторяющихся планов полета;

3) изменения к представленному плану полета.

ENR 1.11 Адресация сообщений о планах полетов

Требуется представить в табличной форме адреса, выделенные для планов полета, с указанием:

1) категории полета (ППП, ПВП или и те, и другие);

2) маршрута (в РПИ или через него и/или ТМА);

3) адреса сообщения.

ENR 1.12 Перехват гражданских воздушных судов

Требуется изложить в полном объеме правила перехвата и визуальные сигналы, которые должны использоваться, с четким указанием на то, используются ли положения ИКАО, и если нет, то полное изложение различий.

ENR 1.13 Незаконное вмешательство

Требуется изложить соответствующие правила, которые необходимо использовать в случаях незаконного вмешательства.

ENR 1.14 Инциденты, связанные с воздушным движением

Описание системы представления данных об инцидентах, связанных с воздушным движением, включая:

1) определение инцидентов, связанных с воздушным движением;

2) использование "формы представления данных об инцидентах, связанных с воздушным движением";

3) правила представления отчетности (включая порядок действий в полете);

4) цель представления и обработки указанной формы.

ENR 2. ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД

ENR 2.1 РПИ, район полетной информации верхнего воздушного пространства, узловой диспетчерский район

Подробное описание районов полетной информации (РПИ), районов полетной информации верхнего воздушного пространства (UIR) и узловых диспетчерских районов (ТМА), включая:

1) Название, географические координаты (в градусах и минутах боковых границ РПИ/UIR и в градусах, минутах и секундах боковых границ ТМА, а также вертикальные границы) и класс воздушного пространства:

   Название и боковые границы. Название каждого района полетной информации с указанием его боковых границ (район обычно обозначается координатами), после чего приводятся аналогичные данные для соответствующих диспетчерских районов и/или консультативного воздушного пространства в пределах этого РПИ. Информация о верхнем воздушном пространстве (районах по-

летной информации и диспетчерских районах) должна предшествовать информации о нижнем воздушном пространстве. Районы UIR и РПИ, а также диспетчерские и консультативные районы в их пределах следует перечислять в алфавитном порядке.

Вертикальные границы. Верхние и нижние границы районов полетной информации и диспетчерских районов, как это указано в приводимом образце AIR. Верхняя граница указывается как числитель, а нижняя как знаменатель дроби с использованием сокращений, обозначающих необходимые данные, например эшелон полета (FL), земля (GND), выше уровня земли (AGL) и/или среднего уровня моря (MSL). При отсутствии верхних границ в числителе ставится сокращение "UNL". Класс контролируемого и консультативного воздушного пространства обозначается в соответствии с классификацией воздушного пространства ОВД (добавление 4 Приложения 11).

2) Обозначение органа, обеспечивающего указанное обслуживание:

Название органа(ов), обеспечивающего указанное обслуживание в воздушном пространстве, указано в колонке 1.

3) Позывной авиационной станции, обслуживающей указанный орган, и используемый язык (языки) с указанием зоны и условий, определяющих время и место использования, если это применимо:

Радиотелефонный (RTF) и/или радиотелеграфный (RTG) позывной каждого органа, указанного в колонке 2, с последующим указанием в скобках используемых языков.

4) Частоты, дополненные указанием на конкретные цели:

Указание на конкретные цели может быть сделано в колонке для примечаний.

5) Примечания.

В этот подраздел должны быть включены контролируемые зоны вокруг военных баз, не описанных в AIP. Если требования положения Приложения 2 к планам полета, двусторонней связи и донесению о местоположении применяются ко всем полетам для устранения или уменьшения необходимости в перехвате и/или где существует возможность перехвата и где требуется обеспечение защиты аварийного канала ОВЧ 121,5 МГц, необходимо с этой целью включать указание в отношении соответствующей зоны (зон) или ее части (частей).

Описание установленных зон, в которых требуется наличие на борту аварийного приводного передатчика (ELT) и в которых воздушные суда постоянно прослушивают аварийную ОВЧ частоту 121,5 МГц, за исключением тех периодов времени, когда воздушные суда осуществляют связь на других каналах ОВЧ или когда ограничения бортового оборудования или обязанности экипажа не позволяют осуществлять одновременное прослушивание двух каналов.

Необходимая информация может представляться следующим образом:

a) графическим изображением большей части (или всей) необходимой информации;

b) в виде таблиц (см. образец AIP); и

c) сочетанием методов, указанных в пунктах a) и b) выше.

Если информация дается либо в форме текста, либо в виде таблиц, а боковые границы района полетной информации (РПИ) и района полетной информации верхнего воздушного пространства (UIR) совпадают, не следует повторно указывать границы UIR; достаточно поместить примечание о совпадении боковых границ РПИ и UIR.

Примечание. Другие виды воздушного пространства вокруг гражданских аэродромов/ вертодромов, такие, как контролируемые зоны, зоны аэродромного/вертодромного движения, описываются в соответствующем разделе по аэродрому или вертодрому.

ENR 2.2 ПРОЧИЕ ТИПЫ РЕГУЛИРУЕМОГО ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

Подробное описание прочих типов регулируемого воздушного пространства и классификации воздушного пространства, если это установлено.

ENR 3. МАРШРУТЫ ОВД

Настоящий раздел должен содержать подробный перечень всех маршрутов ОВД, установленных для охватываемой AIP территории, независимо от того, являются ли они частью региональных аэронавигационных соглашений ИКАО или используются только для внутренних перевозок. В соответствующих случаях следует включить маршрут (маршруты) или отрезок (отрезки) маршрута (маршрутов), где требуется применение специальных процедур в целях исключения или уменьшения необходимости в осуществлении перехвата. Кроме того, следует указать соответствующие специальные процедуры. Схему

маршрутов ОВД следует отображать на карте. При подготовке таблиц (см. форму ENR 3.1) поперек таблицы для указания применения данных к одному или нескольким участкам маршрута ОВД необходимо проводить горизонтальную линию. Информация, относящаяся к маршрутам ОВД верхнего воздушного пространства, обычно приводится отдельно. Если же направление маршрутов верхнего и нижнего воздушного пространства совпадают, можно использовать одну общую таблицу.

Как указано в п. 9.1.4.1.2 документа PANS-ATM (Doc 4444), консультативное обслуживание воздушного движения обычно следует рассматривать как временное явление до того времени, когда появится возможность введения диспетчерского обслуживания. Поэтому под маршрутами ОВД подразумеваются маршруты, на которых предоставляется диспетчерское обслуживание воздушного движения. Отклонения от этого должны указываться в колонке 6 с использованием соответствующей буквы (см. добавление 1 к Приложению 11) для указания предоставляемого обслуживания по всему маршруту или его участкам.

Примечание 1. Как правило, пеленги, линии пути и радиалы являются магнитными. В районах высоких широт, где соответствующим полномочным органом устанавливается, что пользоваться магнитным севером не практично, можно пользоваться другими ориентирами, а именно: истинным севером или условным севером.

Примечание 2. Точки переключения, устанавливаемые на полпути между двумя радионавигационными средствами или на пересечении двух радиалов в случае изменения направления маршрута между двумя средствами, указывать для каждого участка маршрута не требуется, если заявлено об их наличии.

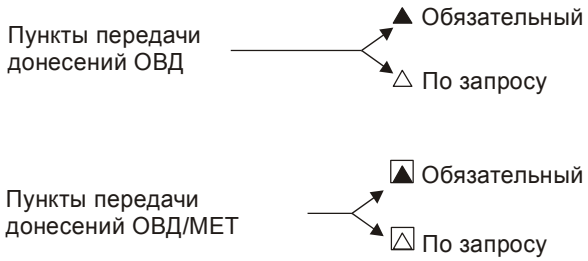
ENR 3.1 МАРШРУТЫ ОВД В НИЖНЕМ ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ

Подробное описание маршрутов ОВД в нижнем воздушном пространстве, включая:

1) Обозначение маршрута, тип(ы) требуемых навигационных характеристик (RNP), применяемый на конкретном сегменте (сегментах), названия, кодовые обозначения или кодовые названия и географические координаты в градусах, минутах и секундах всех основных точек, определяющих маршрут, включая "обязательные" или "по запросу" пункты передачи донесений:

   Обозначение каждого маршрута, например A6. Необходимо использовать обозначения, выбранные в соответствии с принципами, изложенными в добавлении 1 к Приложению 11. Маршруты должны перечисляться в алфавитном порядке и в порядке номеров, например A3, G7, G9 и т. д. В этой же колонке указывается РПИ, пересекаемый данным маршрутом. При наличии более чем одного РПИ их общие границы следует показать в соответствующем месте вдоль линии пути, как это указано в прилагаемом образце AIP.

   Привести перечень названий, кодовых обозначений и географических координат основных пунктов, перечисленных в порядке их местонахождения на маршруте. Основные пункты включают "обязательные пункты" передачи донесений и пункты передачи донесений "по запросу", пункты изменения линии пути и пункты, обозначающие изменение нижних или верхних границ, а также минимальных высот полета. Пункты донесения следует указывать с помощью стандартных условных знаков на аэронавигационных картах, а именно:



2) Линии пути или радиалы VOR (с точностью до ближайшего градуса), геодезическое расстояние (с точностью до ближайшей десятой доли километра или десятой доли морской мили) между последовательно расположенными установленными основными точками маршрута, а для радиалов VOR – точки переключения:

   Магнитная линия пути. Магнитная линия пути (с точностью до ближайшего градуса) для обоих направлений каждого участка, указана в колонке 1.

   Радиалы VOR для участков маршрута VOR.

   Как правило, линии пути и пеленги указываются по отношению к магнитному северу, однако, если пользоваться магнитным севером не удобно, например в высокоширотных районах, где используется другой базис, например истинный север или условный север, следует ясно указывать эту опорную точку.

   Расстояние. Геодезическое расстояние между каждой парой основных точек (с точностью до

ближайшей десятой доли морской мили или десятой доли километра).

Точки переключения. Точки переключения на участках маршрута, определяемых с помощью VOR, и расстояния от этих точек до VOR. Точки переключения, устанавливаемые на полпути между двумя средствами или на пересечении двух радиалов в случае изменения направления маршрута между двумя средствами, не требуется указывать для каждого участка маршрута, если заявлено об их существовании.

3) Верхние и нижние границы или минимальные абсолютные высоты полета (с точностью до ближайших 50 м или 100 фут вверх) и класс воздушного пространства:

Верхняя и нижняя граница воздушного пространства для каждого маршрута или его участка (Верхняя граница над горизонтальной линией, нижняя – под линией). Если верхние границы не установлены, указать это в числителе сокращением "UNL". Высота полетов выше нижнего безопасного эшелона или на этом эшелоне выражается эшелонами полета. Поэтому и вертикальные границы воздушного пространства предлагается выражать в эшелонах полета (FL) до минимальной безопасной высоты полета. В противном случае границы должны выражаться абсолютной высотой (ALT). Если для указания границ используется абсолютная высота, необходимо указать единицы измерения (футы или метры), применив соответствующее сокращение после цифр, после чего включить сокращение "ALT". Однако, когда это целесообразно, единица измерения (футы или метры) может быть указана в заголовке колонки. Если нижней границей является земля, это указывается сокращением "GNG".

Должны указываться минимальные абсолютные высоты полета (с точностью до ближайших 50 м или 100 фут вверх) для каждого маршрута ОВД или его части.

Указать класс воздушного пространства.

4) Боковые границы:

Ширина каждого маршрута ОВД в морских милях или в километрах.

5) Направление крейсерских эшелонов.

6) Примечания, включая указания органа управления и его рабочей частоты.

Примечание. В соответствии с добавлением 1 к Приложению 11 и для целей планирования полета, установленный тип RNP не рассматривается в качестве неотъемлемой части обозначения маршрута.

ENR 3.2 Маршруты ОВД в верхнем воздушном пространстве

Подробное описание маршрутов ОВД в верхнем воздушном пространстве, включая:

1) обозначение маршрута, тип(ы) требуемых навигационных характеристик (RNP), применяемый на конкретном сегменте (сегментах), названия, кодовые обозначения или кодовые названия и географические координаты в градусах, минутах и секундах всех основных точек, определяющих маршрут, включая "обязательные" или "по запросу" пункты передачи донесений;

2) линии пути или радиалы VOR (с точностью до ближайшего градуса), геодезическое расстояние (с точностью до десятой доли километра или десятой доли морской мили) между последовательно расположенными установленными основными точками маршрута, а для радиалов VOR – точки переключения;

3) верхние и нижние границы (обычно в эшелонах полета "ЭП") и класс воздушного пространства;

4) боковые границы;

5) направление крейсерских эшелонов;

6) примечания, включая указания органа управления и его рабочей частоты.

Примечание. В соответствии с добавлением 1 к Приложению 11 и для целей планирования полета установленный тип RNP не рассматривается в качестве неотъемлемой части обозначения маршрута.

ENR 3.3 Маршруты зональной навигации

Подробное описание маршрутов зональной навигации (RNAV), включая:

1) обозначение маршрута, тип (типы) требуемых навигационных характеристик (RNP), применяемый на конкретном сегменте (сегментах), названия, кодовые обозначения или кодовые названия и географические координаты в градусах, минутах и секундах всех основных точек, опре-

деляющих маршрут, включая "обязательный" или "по запросу" пункты передачи донесений;

2) в отношении точек пути, обозначающих маршрут зональной навигации VOR/DME, дополнительно:

   a) обозначение станции опорного VOR/DME;

   b) пеленг (с точностью до ближайшего градуса) и расстояние (с точностью до ближайшей десятой доли километра или морской мили) от опорного VOR/DME, если точка пути не совмещена с этим оборудованием, и

   c) превышение мест установки DME с точностью до ближайших 30 м (100 фут);

3) геодезическое расстояние (с точностью до ближайшей десятой доли километра или десятой доли морской мили) между установленными конечными пунктами и расстояние между последовательно расположенными установленными основными точками маршрута;

4) верхние и нижние границы (в ЭП) и класс воздушного пространства;

5) направление крейсерских эшелонов;

6) примечания, включая указание органа управления и его рабочей частоты.

Примечание. В соответствии с добавлением 1 к Приложению 11 и для целей планирования полета установленный тип RNP не рассматривается в качестве неотъемлемой части обозначения маршрута.

ENR 3.4 Маршруты полетов вертолетов

Подробное описание маршрутов полетов вертолетов, включая:

1) обозначение маршрута, тип(ы) требуемых навигационных характеристик (RNP), применяемый на конкретном сегменте (сегментах), названия, кодовые обозначения или кодовые названия и географические координаты в градусах, минутах и секундах всех основных точек, определяющих маршрут, включая "обязательные" или "по запросу" пункты передачи донесений;

2) линии пути или радиалы VOR (с точностью до ближайшего градуса), геодезическое расстояние (с точностью до ближайшей десятой доли километра или десятой доли морской мили) между последовательно расположенными установленными основными точками маршрута, а для радиалов VOR – точки переключения;

3) верхние и нижние границы и класс воздушного пространства;

4) минимальные абсолютные высоты полета (с точностью до ближайших 50 м или 100 фут вверх);

5) примечания, включая указание органа управления и его рабочей частоты.

Примечание. В соответствии с добавлением 1 к Приложению 11 и для целей планирования полета установленный тип RNP не рассматривается в качестве неотъемлемой части обозначения маршрута.

ENR 3.5 Прочие маршруты

Требуется описать другие специально установленные маршруты, которые являются обязательными в границах установленной зоны (зон).

Примечание. Прочие маршруты могут состоять исключительно из внутренних маршрутов ОВД. Нет необходимости описывать маршруты прибытия, транзита и вылета, которые указаны на схемах движения воздушных судов на аэродромы/вертодромы и из них, поскольку они описаны в соответствующем разделе части 3 "Аэродромы".

ENR 3.6 Ожидание на маршруте

Требуется подробно описать схемы полетов в зоне ожидания на маршруте, указав:

1) обозначение зоны ожидания (если таковое имеется) и точку зоны ожидания (навигационное средство) или точку маршрута с географическими координатами в градусах, минутах и секундах;

2) линию пути приближения;

3) направление стандартного разворота;

4) максимальную приборную скорость;

5) минимальный и максимальный эшелоны зоны ожидания;

6) время/расстояние удаления;

7) орган управления и его рабочую частоту.

Примечание. Критерии пролета препятствий, относящиеся к схемам полетов в зоне ожидания, содержатся

в томах I и II Правил аэронавигационного обслуживания "Производство полетов воздушных судов" *(PANS-OPS, Doc 8168).*

ENR 4. РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА/СИСТЕМЫ

ENR 4.1 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА НА МАРШРУТЕ

Перечень станций, обеспечивающих радионавигационное обслуживание, установленных на маршруте и расположенных в алфавитном порядке по названию станции, включая следующее:

1) название станции и магнитное склонение (с точностью до ближайшего градуса), а для VOR – склонение (с точностью до ближайшего градуса), используемые для технической настройки;

2) обозначение;

3) частоту/канал для каждого элемента;

4) часы работы;

5) географические координаты (в градусах, минутах и секундах) позиции передающей антенны;

6) превышение места установки DME с точностью до ближайших 30 м (100 фут);

7) примечания.

Если эксплуатационный полномочный орган указанного средства отличается от назначенного правительственного учреждения, то в колонке примечаний необходимо указать название эксплуатационного полномочного органа. Зона действия средства должна указываться в колонке примечаний.

ENR 4.2 СПЕЦИАЛЬНЫЕ НАВИГАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ

Описание станций, взаимодействующих со специальными навигационными системами (DECCA, LORAN и т. д.), включая:

1) название станции или цепи станции:

   если необходимо, в начале следует название системы, затем название ведущей станции, под которым следует указывать название (названия) соответствующей ведомой станции и цепи станций.

2) вид предоставляемого обслуживания (основное, вспомогательное, окрашивающее):

   вид предоставляемого обслуживания; в частности, определяется ли линия положения или место воздушного судна относительно станций, указанной в колонке 1, например CONSO или LORAN, а также название дополнительных установок, например ведущая станция, красная ведомая станция или зеленая ведомая станция;

3) частоту (номер канала, исходная скважность, частота повторения импульсов, если это применимо);

4) часы работы;

5) географические координаты (в градусах, минутах и секундах) местоположения передающей станции;

6) примечания.

Если эксплуатационный полномочный орган указанного средства отличается от назначенного правительственного учреждения, то в колонке примечаний необходимо указать название эксплуатационного полномочного органа. Зона действия средства должна указываться в колонке примечаний.

ENR 4.3 Глобальная навигационная спутниковая система (GNSS)

Перечень и описание элементов глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS), обеспечивающих навигационное обслуживание, предусмотренное на маршруте, и расположенных в алфавитном порядке по названию элемента, включая:

1) название элемента GNSS (GPS, ГЛОНАСС, EGNOS, MSAS, WAAS и т. д.);

2) соответствующую частоту (частоты);

3) географические координаты номинальной зоны обслуживания и зоны действия в градусах, минутах и секундах; и

4) примечания.

Если эксплуатационный полномочный орган указанного средства отличается от назначенного правительственного учреждения, то в колонке примечаний необходимо указать название эксплуатационного полномочного органа.

ENR 4.4 Обозначения кодовых названий для основных точек

Расположенный в алфавитном порядке перечень обозначений кодовых названий (пятибуквенных произносимых "кодовых названий"), установленных для основных точек в местоположениях, не обозначенных местом установки радионавигационных средств, включая:

1) обозначение кодового названия;

2) географические координаты местоположения (в градусах, минутах и секундах) и

3) ссылку на маршруты ОВД или другие маршруты, где находится указанная точка.

ENR 4.5 Наземные аэронавигационные огни на маршруте

Наземные аэронавигационные огни – это огни, которые устанавливаются для облегчения аэронавигации, и их перечень должен включать огни, находящиеся на аэродроме или его окрестностях (например, аэродромные маяки и опознавательные маяки), а также огни, которые могут быть полезными на маршруте (например, заградительные светомаяки). В этот перечень следует также включать все морские огни, которые, по мнению государства, будут способствовать решению задач аэронавигации.

Перечень наземных аэронавигационных огней и других светомаяков, обозначающих географические местоположения, которые выбраны государством вследствие их важного значения, включая:

1) Название города или другое обозначение маяка:

   Если количество огней, которое необходимо перечислить, невелико, то их перечень предпочтительно составлять в алфавитном порядке. Если используется большое количество огней и в сборник включена карта или диаграмма, в которой каждый огонь обозначен номером, то данный перечень следует составлять по порядку номеров.

2) Тип маяка и силу света в тысячах кандел.

   Указывается тип маяка; морские огни обозначаются как "морские". Если используется большое количество морских огней, то их следует перечислять отдельно подзаголовком "морские огни"; в этом случае следует указывать тип морского огня (светомаяк на башне, плавучий светомаяк и т. п.).

3) Характеристики сигнала.

   Желательно, чтобы "характеристики" включали тип излучения, например цветочередующийся, проблесковый, постоянного излучения, групповой или затеняющий, цвет, период времени и, если применимо, опознавательные знаки, передаваемые международным кодом Морзе.

   Для обозначения характеристик огня в колонке 3 обычно используется следующие сокращения:

Altn	–	цветочередующийся (цвет огня изменяется);
F	–	постоянного излучения;
Flg	–	проблесковый;
Gp. Flg	–	групповой проблесковый;
Occ	–	затеняющий;
G	–	зеленый;
R	–	красный;
W	–	белый;
Y	–	желтый;
ev	–	каждый;
sec	–	секунды.

   Пример. F Flg G "AM" ev 12 sec – постоянного излучения с зелеными проблесками, код "AM" каждые 12 с.

4) Часы работы.

5) Примечания.

   Указать координаты каждого огня с точностью до 1 мин. Если необходимо, в эту колонку можно также включать данные о местоположении в виде азимута и расстояния до аэродрома.

ENR 5. АЭРОНАВИГАЦИОННЫЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ

ENR 5.1 Запретные зоны, зоны ограничения полетов и опасные зоны

Необходимо указать все зоны, в которых полеты воздушных судов почти всегда запрещены, ограничены или зависят от определенных условий, включая зоны, которые устанавливаются периодически. Все такие зоны должны обозначаться как запретные зоны, опасные зоны или зоны ограничения полетов. При обозначении зон следует руководствоваться п. 3.4.7 Приложения 15. Если существует риск перехвата воздушных судов, вторгающихся в конкретные зоны, то необходимо указать на наличие такого риска.

Описание, дополненное, при необходимости, графическим изображением запретных зон, зон ограничения полетов и опасных зон вместе с информацией об их установлении и функционировании, включая:

1) Обозначение, название и географические координаты в градусах, минутах и секундах боковых границ при нахождении внутри диспетчерского района/диспетчерской зоны и в градусах и минутах при нахождении вне их границ.

   Указать условные обозначение и наименование (если оно имеется) соответствующих зон. Затем указать боковые границы. Для разделения элементов обозначения не следует использовать какие-либо знаки (например, тире или косую линию).

2) Верхние и нижние границы:

   Указать верхнюю и нижнюю границы каждой зоны. Верхняя граница указывается над горизонтальной линией, нижняя - под этой линией. Для указания опорной точки в соответствующих случаях используются сокращения GND, UNL, ALT и FL. После числа в сокращенном виде указать единицы измерения (метры или футы). Используемые единицы измерения должны соответствовать единицам измерения, указанным в таблицах Приложения 5.

3) Примечания, включая время действия.

   Тип ограничения или характер опасности и опасность перехвата в случае попадания в зону должны указываться в колонке примечаний.

   Если данная зона является "активной" в течение определенных периодов времени, то эти периоды деятельности должны быть указаны.

   В колонке примечаний следует включать любую дополнительную информацию, исключения или ссылки, связанные с информацией, содержащиеся в предшествующих колонках.

ENR 5.2 Зоны военных учений и полигоны и зона опознавания противовоздушной обороны (ADIZ)

Описание, дополненное при необходимости графическим изображением установленных зон военных полигонов и проводимых с регулярными интервалами военных учений и установленной зоны опознавания противовоздушной обороны (ADIZ), включая:

1) географические координаты в градусах, минутах и секундах боковых границ при нахождении внутри диспетчерского района/диспетчерской зоны и в градусах и минутах при нахождении вне их границ;

2) верхние и нижние границы, а также системы и средства оповещения с информацией, относящейся к гражданским полетам и процедурам ADIZ;

3) примечания, включая информацию о времени действия и риске перехвата в случае захода в ADIZ.

ENR 5.3 Другие виды деятельности, представляющие опасность, и прочие потенциальные опасности

ENR 5.3.1 Другие виды деятельности, представляющие опасность

Описание, дополненное при необходимости картами видов деятельности, которые могут повлиять на полеты, включая:

1) географические координаты (в градусах и минутах) центра зоны деятельности и радиус воздействия;

2) вертикальные границы;

3) консультативные меры;

4) полномочный орган, ответственный за предоставление информации;

5) примечания, включая время действия.

ENR 5.3.2 Прочие потенциальные опасности

Описание, дополненное при необходимости картами других потенциальных опасностей, которые могут повлиять на полеты (например, активные вулканы или атомные электростанции), включая:

1) географические координаты (в градусах и минутах) местонахождения потенциальной опасности;

2) вертикальные границы;

3) консультативные меры;

4) орган, ответственный за предоставление информации и

5) примечания.

ENR 5.4 Аэронавигационные препятствия

Перечень препятствий в районе 1 (вся территория государства), влияющих на аэронавигацию, включая:

1) идентификацию или обозначение препятствия;

2) вид препятствия;

3) местоположение препятствия, определяемое географическими координатами в градусах, минутах и секундах;

4) превышение и относительную высоту препятствия с точностью до ближайшего метра или фута;

5) вид и цвет светоограждения (если применяется); и

6) если это уместно, указание о наличии перечня препятствий в электронном виде и ссылку на п. GEN 3.1.6.

Примечание 1. В районе 1 препятствием считается препятствие, высота которого над землей составляет 100 м и более.

Примечание 2. Требования, касающиеся определения и сообщения (точность полевой съемки и целостность данных) местоположений (широта и долгота) и превышений/относительных высот препятствий в районе 1, приведены в таблицах 1 и 2 добавления 5 к Приложению 11 соответственно.

ENR 5.5 Авиационные спортивные и развлекательные мероприятия

Краткое описание, дополненное, при необходимости, графическим изображением, зон интенсивных авиационных спортивных и развлекательных мероприятий, вместе с условиями, в соответствии с которыми они осуществляются, включая:

1) обозначение и географические координаты в градусах, минутах и секундах боковых границ при нахождении внутри диспетчерского района/диспетчерской зоны и в градусах и минутах при нахождении вне их границ;

2) вертикальные границы;

3) номер телефона эксплуатанта/пользователя;

4) примечания, включая время действия.

Примечание. Данный пункт может подразделяться на различные разделы, касающиеся каждой отдельной категории мероприятий и содержащие указанные сведения для каждого случая.

ENR 5.6 Миграция птиц и зоны с чувствительной фауной

Описание, дополненное, при необходимости, картами перемещений птиц, связанных с миграцией, включая маршруты перелетов и постоянные места отдыха и зоны с чувствительной фауной.

Примечание в отношении графического изображения зон, перечисленных в ENR 5.

Все зоны должны быть отображены на сборных листах карт, и в некоторых случаях, при необходимости, дать каждую зону в более крупном масштабе. (Эта необходимость в отношении карт зависит от размера всей соответствующей территории, количества зон, которые необходимо показать, и от наличия или отсутствия маршрутных карт или их эквивалентов, в которых отображена такая информация.)

ENR 6. МАРШРУТНЫЕ КАРТЫ

Требуется включить в данный раздел маршрутную карту ИКАО и сборные листы карт.

ЧАСТЬ 3. АЭРОДРОМЫ (AD)

Если AIP публикуется и распространяется в нескольких томах и для каждого тома предусматривается отдельный выпуск поправок и дополнений, то каждый том должен включать отдельное предисловие, регистрацию поправок к AIP, регистрацию дополнений к AIP, контрольный перечень страниц AIP и перечень действующих поправок, внесенных от руки. В том случае, если AIP публикуется в виде одного тома, примечание "неприменимо" должно указываться в отношении каждого из упомянутых выше подразделов. (См. также образец AIP, часть 3, раздел AD 0.)

AD 0.6 Содержание части 3

Перечень разделов и подразделов, включенных в часть 3 "Аэродромы" (AD).

Примечание. Подразделы могут перечисляться в алфавитном порядке.

AD 1. ВВЕДЕНИЕ К АЭРОДРОМАМ/ ВЕРТОДРОМАМ

AD 1.1 Предоставление аэродромов/ вертодромов

Краткое описание назначенного государством полномочного органа, ответственного за аэродромы и вертодромы, включая:

(Если данный полномочный орган указан в подразделе GEN 1.1, то достаточно будет сделать ссылку на этот подраздел. Если нет, то указать название полномочного органа, его почтовый адрес, номер телефона, номер телефакса, номер телекса и адрес AFS.)

1) Общие условия, при которых аэродромы/вертодромы и соответствующие средства предоставляются для использования:

   Сюда не следует включать информацию, содержащуюся в части 1 подраздела GEN 1.

2) Заявление в отношении документов ИКАО, на которых основано предоставляемое обслуживание, и ссылка на раздел AIP, где дается перечень различий, если таковые имеются:

   Перечень документов ИКАО, на которых основано аэродромное обслуживание, и ссылка на подраздел GEN 1.7, если существуют различия с этими документами ИКАО.

3) Правила, если таковые имеются, в отношении использования военных баз гражданскими воздушными судами.

4) Общие условия, в соответствии с которыми применяются связанные с ограниченной видимостью процедуры производства полетов по категории II/III на аэродромах, если таковые имеются:

   См. пример, приводимый в образце AIP (AD 1.1.4 на с. AD 1.1-3).

5) Используемое устройство для измерения сцепления и уровень сцепления на ВПП, ниже которого государство будет объявлять ВПП скользкой, когда она является влажной:

   Описать устройства для измерения сцепления, используемые для определения уровня сцепления на ВПП, на которых находится стоячая вода, не связанная со снегом, слякотью или льдом.

   Указать уровень сцепления на ВПП, ниже которого ВПП будет объявлена скользкой, когда она является мокрой.

6) Прочую информацию аналогичного характера:

   Включить любую прочую информацию аналогичного характера, если таковая имеется, которая считается важной. Если такой информации нет, то ставить "NIL".

AD 1.2 Аварийно-спасательная и противопожарная службы и план на случай выпадения снега

AD 1.2.1 Службы поисково-спасательных работ и борьбы с пожаром

Краткое описание правил, регулирующих создание аварийно-спасательной и противопожарной служб на аэродромах и вертодромах, предназначенных для общественного использования, вместе с указанием на категорию аварийно-спасательных работ и борьбы с пожаром, установленную государством.

Предоставить информацию об общей политике в отношении обеспечения аварийно-спасательного и проти-

вопожарного обслуживания на каждом аэродроме/вертодроме (регулярном и запасном), предоставляемого для общественного использования, определении уровня защиты, часов обслуживания, полномочном органе, обеспечивающем такое обслуживание, и о наличии средств для покрытия ВПП пеной. В соответствующих случаях перечислить аэродромы, на которых имеются такие средства.

AD 1.2.2 План на случай выпадения снега

Краткое описание общих положений плана на случай выпадения снега для аэродромов/вертодромов, представленных для общественного использования, на которых обычно может выпадать снег, включая:

1) Организацию обслуживания зимой:

   Указание на полномочный орган, ответственный за удаление снега, а также за измерение и улучшение аэродромного покрытия и информацию о его состоянии.

   Указание на общую политику в отношении установления оперативной очередности удаления осадков с рабочих площадей.

2) Наблюдение за рабочей площадью:

   Указать на принцип организации наблюдения за рабочей площадью.

3) Методы измерения и проведение измерений:

   Описание методов, используемых для измерения толщины слоя и определения характеристик осадков на рабочих площадях.

   Описание используемых методов измерения сцепления на поверхности (например, оборудование и принцип).

   Принципы, используемые для определения значения сцепления на поверхности.

   Таблица коэффициентов сцепления.

4) Действия, предпринимаемые по поддержанию пригодности рабочей площади:

   Описание методов, используемых для удаления снега, слякоти, льда и стоячей воды (например, бульдозерный, плужный или воздуходувный), и подробное описание любых химических методов, применяемых для расчистки рабочих площадей.

   Информация о том, когда и каким образом будет улучшено сцепление на поверхности.

   Общая политика в отношении координации деятельности между эксплуатантами, УВД и администрацией аэродрома, направленной на обеспечение эффективного удаления снега при максимальном использовании аэродрома.

5) Систему и средства предоставления сообщений:

   Указать систему сообщения о состоянии снега ответственному полномочному органу.

6) Случаи закрытия ВПП:

   Указать общую политику закрытия ВПП.

7) Распространение информации о наличии снега:

   Краткое описание системы распространения информации о наличии снега (NOTAM, SNOWTAM, обновление).

Примечание. В том случае, когда на аэродромах/вертодромах применяются различные положения плана на случай выпадения снега, данный подпункт может соответственно детализироваться дополнительно.

AD 1.3 Индекс аэродромов и вертодромов

Перечень аэродромов и вертодромов государства, включая индексы местоположения ИКАО с указанием видов разрешенных перевозок:

1) Название аэродрома/вертодрома и индекс местоположения, присвоенный ИКАО:

   Название (заглавными буквами) города или населенного пункта, обслуживаемого аэродромом, после чего через косую линию указывается присвоенное данным государством название этого аэродрома, например GUAYAQUIL/Simón Bolívar, BOSTON/Logan International, DHAHRAN/Intl, не повторяя при этом название города или населенного пункта. Если аэродром расположен на одном из островов какой-либо группы островов, который имеет определенное название (например, French Antilles), название этого отдельного острова следует дополнительно указывать в скобках, например FORT-DE-FRANCE/Le Lamentin (Martinique). Если аэродром расположен на каком-либо острове, но не обслуживает никакого конкретного города или населенного пункта,

название этого острова следует указывать вместо названия города, например SAN ANDRES I./San Andrés.

После названия аэродрома/вертодрома следует индекс местоположения, присвоенный ИКАО.

2) Вид полетов, для которых разрешается использовать аэродром/вертодром (международные/национальные, ППП/ПВП, регулярные/нерегулярные, частные):

Указать пригодность использования аэродрома/вертодрома для конкретных видов перевозок.

3) Ссылка на подраздел AD 2 или AD 3 части 3 AIP, в которых дается подробно описание аэродрома/вертодрома, дополненное графическим изображением.

AD 1.4 Группирование аэродромов/вертодромов

Краткое описание критериев, используемых государством при группировании аэродромов/вертодромов для целей подготовки/рассылки/обеспечения информацией (например, международные/национальные; основные/второстепенные; крупные/прочие; военные/гражданские и т. д.).

AD 2. АЭРОДРОМЫ

В таблице AD 2 дается подробное описание аэродромов, предназначенных для использования регулярными или нерегулярными, коммерческими или некоммерческими (частными) воздушными сообщениями для целей перевозок, технических или других дополнительных целей.

Примечание. Информация об аэродроме/вертодроме предоставляется в соответствии с группированием аэродромов/вертодромов, как это указано в AD 1.4

Соответствующая информация должна указываться и нумероваться в соответствующих разделах и подразделах.

**** AD 2.1 Индекс местоположения и название аэродрома

Указать индекс местоположения ИКАО, присвоенный аэродрому, и название аэродрома. Индекс местоположения ИКАО должен являться неотъемлемой частью системы обозначений, применяемой для всех подразделов раздела AD 2.

*Примечание. Цель таблицы – место обозначения **** необходимо указать соответствующий индекс местоположения ИКАО.*

**** AD 2.2 Географические и административные данные по аэродрому

Указать следующие географические и административные данные по аэродрому:

1) Контрольная точка аэродрома (географические координаты в градусах, минутах и секундах) и ее местоположение (расстояние и направление от заметного объекта на аэродроме, например, аэродромного диспетчерского пункта).

2) Расстояние и местоположение контрольной точки аэродрома относительно центра города или населенного пункта, обслуживаемого данным аэродромом:

Расстояние (км) и местоположение истинный азимут аэродрома (контрольной точки) относительно какого-либо заметного объекта в городе или в населенном пункте.

3) Превышение аэродрома с точностью до ближайшего метра или фута и расчетная температура воздуха:

Официальное значение превышения аэродрома указывается с точностью до ближайшего метра или фута (определяется как наивысшая точка посадочной площадки – см. главу 1 и п. 2.3 главы 2 тома I Приложения 14).

Расчетная температура воздуха в районе аэродрома определяется согласно п. 2.3 главы 2 тома I Приложения 14 и указывается в градусах Цельсия (C) с точностью до 1 градуса.

4) Геоидные колебания места измерения превышения аэродрома с точностью до ближайшего метра или фута.

5) Магнитное склонение с точностью до ближайшего градуса, дату передачи информации и годовые изменения.

6) Название аэродромной администрации, адрес, номера телефона, телекса и телефакса, а также адрес AFS.

7) Виды полетов, для которых открыт данный аэродром (ППП/ПВП).

8) Примечания.

**** AD 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ

Подробное описание часов работы таких служб на аэродроме, как:

1) аэродромная администрация;

2) таможенная и иммиграционная службы;

3) медицинская и санитарная службы;

4) бюро AIS по проведению инструктажа;

5) бюро информации ОВД (ARO);

6) метеорологическое бюро по проведению инструктажа;

7) служба воздушного движения;

8) служба заправки топливом;

9) служба оформления и обработки;

10) служба обеспечения безопасности;

11) противообледенительная служба;

12) примечания.

**** AD 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ

Подробное описание служб и средств по обслуживанию, предоставляемых на аэродроме, включая:

1) Погрузочно-разгрузочные средства:

   Если погрузочно-разгрузочные средства имеются в ограниченном количестве, следует указать вид, количество и грузоподъемность оборудования (краны, ... грузоподъемники, ленточные транспортеры и т. д.). Если средства имеются в достаточном количестве, это можно отметить в простой форме следующим образом: "Все современные средства грузоподъемностью до ..." (указать).

2) Типы топлива и масел:

   Предоставляемые типы топлива и масел.

3) Средства заправки топливом и их пропускную способность:

   Типы средств заправки топливом и предлагаемые виды обслуживания, а также пропускная способность оборудования (литры в секунду). Если ограничения отсутствуют, указать "нет ограничений".

4) Средства по удалению льда.

5) Наличие мест в ангарах для прибывающих воздушных судов:

   Наличие места в ангарах указывается либо в виде количества воздушных судов определенного типа, которые можно разместить, либо путем перечисления имеющихся ангаров и их размеров. Указать, обогревается ли данное помещение, а также любую другую существенную информацию.

6) Наличие ремонтного оборудования для прибывающих воздушных судов:

   Виды ремонта, который можно произвести, то есть крупный или мелкий ремонт, и типы воздушных судов, которые можно обслуживать; имеются ли запасные части и средства для замены двигателей.

7) Примечания.

   Любая другая важная информация, не приведенная в данном подразделе.

**** AD 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ

Краткое описание средств для обслуживания пассажиров, предоставляемых на аэродроме, включая следующее:

1) Гостиницу(ы) на аэродроме или в его окрестностях:

   Тип и количество гостиниц в аэропорту или его окрестностях. Если количество гостиниц ограничено, следует указать количество коек.

2) Ресторан(ы) на аэродроме или в его окрестностях:

   Указать, имеется ли в аэропорту или в его окрестностях ресторан и ограничено ли количество блюд, которые можно заказать.

3) Транспортное обслуживание:

   Перечислить имеющиеся транспортные средства, такие как автобусы, такси, железная дорога, вертолетная или другая служба, имеющиеся на аэродроме для перевозки пассажиров в город и из города.

4) Медицинское обслуживание:

Перечислить медицинские средства и службы, имеющиеся на аэродроме, включая службу скорой помощи, больницу или комнаты отдыха и машины скорой помощи. Если за пределами аэродрома имеются другие медицинские крупные учреждения, их следует также перечислить, указав их местоположение и расстояние до них от аэродрома.

5) Банк и почтовое отделение на аэродроме или его окрестностях.

6) Туристическое бюро.

7) Примечания:

Любая другая важная информация, не изложенная в этом подразделе.

**** AD 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ

Подробное описание аварийно-спасательной и противопожарной служб и оборудования, предоставляемых на аэродроме, включая:

1) Категорию аэродрома по противопожарному оснащению.

В соответствии с п. 9.2 главы 9 тома I Приложения 14 указать уровень обеспечиваемой защиты на аэродроме в соответствии с категорией аэродрома.

2) Аварийно-спасательное оборудование:

Указать имеющееся аварийно-спасательное оборудование, предназначенное для поиска, и противопожарные транспортные средства и соответствуют ли они категории аэродрома применительно к аварийно-спасательным и противопожарным операциям, как это указано в п. 1).

3) Возможности по удалению воздушных судов, потерявших способность двигаться:

Требуется указать возможности по удалению воздушных судов, потерявших способность двигаться на рабочей площади или в непосредственной близости от нее. Для этого можно указывать воздушное судно самого крупного типа, для удаления которого на аэродроме имеются необходимые средства (см. п. 2.9 главы 2 и п. 9.3 главы 9 тома I Приложения 14).

4) Примечания:

Любая другая важная информация, не изложенная в данном подразделе.

**** AD 2.7 Сезонное использование оборудования – удаление осадков

Подробное описание оборудования и оперативной очередности, установленной для удаления осадков с рабочей площади аэродрома, включая:

1) Вид (виды) оборудования для удаления осадков:

Указать, работает ли аэродром во все времена года и, если не работает, периоды времени (месяцы года), когда аэродром может не работать или его можно использовать, проявляя осторожность; при этом указать причину, по которой аэродром может не работать и меры предосторожности, которые необходимо соблюдать. В информации, касающейся удаления снега, следует указывать:

a) если не требуется снегоуборочное оборудование – "Не требуется (Not applicable)";

b) если выпал снег, но нет снегоуборочных машин – "Отсутствует (None avaible)"; и

c) когда имеются снегоуборочные машины – типы используемого оборудования.

2) Очередность удаления осадков:

Если с рабочей площади аэродрома необходимо удалить осадки, указать степень очередности в отношении удаления осадков с ВПП, РД и перронов.

3) Примечания:

Любая другая важная информация, не изложенная в этом подразделе.

**** AD 2.8 ДАННЫЕ ПО ПЕРРОНАМ, РД И МЕСТАМ ПРОВЕРОК

Подробные данные о физических характеристиках перронов, РД и местоположении установленных точек проверки, включая следующее:

1) Поверхность и прочность перронов:

Указать тип поверхности и прочность перрона, используя метод "Классификационное число

воздушного судна – классификационное число покрытия" (ACN-PCN) (см. п. 2.5 главы 2 тома I Приложения 14.

2) Ширину, поверхность и прочность РД:

В дополнение к ширине (метры) и типу поверхности РД указать ее прочность с использованием метода ACN-PCN.

3) Местоположение и превышение точек проверки высотомеров с точностью до ближайшего метра или фута.

4) Местоположение точек проверки VOR.

5) Местоположение точек проверки INS в градусах, минутах, секундах и сотых долях секунды:

Во многих случаях географические координаты мест стоянки, на которых воздушные суда, оборудованные INS, могут отрегулировать и запрограммировать бортовое оборудование перед вылетом, могут указываться с указанной выше точностью. В перечне такие места стоянки можно указывать вместе с их координатами, например стоянка 1 N522224.62 W0315654.18; стоянка 2 N522218.35 W0315654.94.

6) Примечания:

Если точки проверки указаны на карте аэродрома, то в данном подразделе должно быть помещено соответствующее примечание.

**** AD 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ

Краткое описание системы управления наземным движением и контроля за ним и маркировочные знаки ВПП и РД, включая:

1) использование опознавательных знаков места стоянки воздушных судов, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке;

2) маркировочные знаки и огни ВПП и РД;

3) огни линий "стоп" (если таковые имеются);

4) примечания.

См. пример в образце AIP [см. также *Руководство по проектированию аэродромов* (Doc 9157), часть 4].

**** AD 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ

Подробное описание препятствий, включая:

1) Препятствия в районе 2:

a) идентификацию или обозначение препятствия;

b) тип препятствия;

c) местоположение препятствия, определяемое географическими координатами в градусах, минутах и секундах и десятых долях секунды;

d) превышение и относительную высоту препятствия с точностью до ближайшего метра или фута;

e) маркировку препятствия, а также вид и цвет светоограждения препятствия (если применяется);

f) если это уместно, указание о наличии перечня препятствий в электронном виде и ссылку на п. GEN 3.1.6; и

g) обозначение "NIL", если применимо.

При отсутствии препятствий в зонах захода на посадку и взлета следует указывать "NIL";

Примечание 1. Описание района 2 приведено в п. 10.2.2 главы 10, а на рис. А8-2 в добавлении 8 наглядно показаны поверхности учета данных о препятствиях и критерии, используемые для определения препятствий в районе 2.

Примечание 2. Требования, касающиеся определения и сообщения (точность полевой съемки и целостность данных) местоположений (широта и долгота) и превышений препятствий в районе 2, приведены в таблицах 1 и 2 добавления 5 к Приложению 11 и таблицах 1 и 2 добавления 5 к тому I Приложения 14 соответственно.

2) Препятствия в районе 3:

a) идентификацию или обозначение препятствия;

b) тип препятствия;

c) местоположение препятствия, определяемое географическими координатами в градусах, минутах, секундах и десятых долях секунды;

d) превышение и относительную высоту препятствия с точностью до ближайшего метра или фута;

e) маркировку препятствия, а также вид и цвет светоограждения препятствия (если применяется);

f) если это уместно, указание о наличии перечня препятствий в электронном виде и ссылку на п. GEN 3.1.6; и

g) обозначение "NIL", если применимо.

При отсутствии препятствий в зоне полета по кругу и на аэродроме, следует указывать "NIL".

Примечание 1. Описание района 3 приведено в п. 10.2.3 главы 10, а на рис. А8-3 в добавлении 8 наглядно показаны поверхности учета данных о препятствиях и критерии, используемые для определения препятствий в районе 3.

Примечание 2. Требования, касающиеся определения и сообщения (точность полевой съемки и целостность данных) местоположений (широта и долгота) и превышений препятствий в районе 3, приведены в таблицах 1 и 2 добавления 5 к тому I Приложения 14 соответственно.

Примечание 3. Для отображения такой информации можно использовать карту аэродромных препятствий ИКАО, тип А (см. главу 3 Приложения 4). Если такая карта имеется, то необходимо сделать соответствующую ссылку на нее.

**** AD 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Подробное описание метеорологической информации, предоставляемой на аэродроме, с указанием метеорологического органа, который несет ответственность за перечисляемые виды обслуживания, включая:

1) Название соответствующего метеорологического органа.

2) Часы работы и, где это применимо, обозначение метеорологического органа, ответственного за предоставление информации в другие часы.

3) Название органа, ответственного за составление прогнозов погоды по аэродрому (TAF), и сроки действия и частоту составления указанных прогнозов.

4) Наличие прогнозов типа "тренд" по аэродрому и частота выпуска.

Должна указываться информация о наличии прогнозов типа "тренд" по аэродрому/вертодрому и частоте их выпуска.

5) Информацию о том, каким образом предоставляется инструктаж и/или консультация, включая:

P – индивидуальная консультация;
T – по телефону;
TV – по замкнутой телевизионной цепи;
D – самоинструктаж с помощью имеющихся материалов.

6) Типы предоставляемой полетной документации и используемый в ней язык(и), например:

C – карты;
CR – профили;
PL – открытый текст с сокращениями;
TB – таблицы.

Указать языки, используемые в открытом тексте.

7) Карты и другую информацию, вывешиваемую или предоставляемую для инструктажа или консультации, с использованием следующих сокращений:

S – поверхностный анализ (действующая карта);
U – анализ верхних слоев атмосферы (действующая карта);
P – прогностическая высотная карта;
W – карта особых явлений погоды;
T – карта тропопаузы;
SWH – особые явления погоды на больших высотах (карта);
SWM – особые явления погоды на средних высотах (карта);
SWL – особые явления погоды на малых высотах (карта).

8) Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации о метеорологических условиях, например, метеорологический радиолокатор и приемник изображений со спутников.

9) Орган (органы) ОВД, обеспечиваемый (обеспечиваемые) метеоинформацией, например, FIC, ACC и/или RCC и т. д.

10) Дополнительную информацию (например, в отношении любых ограничений в обслуживании):

Указать любые ограничения в обслуживании и любой вид услуг, который не указан.

По мере необходимости, указать номера телефонов метеорологического органа, обычно предоставляющего обслуживание на аэродроме и любого другого метеорологического органа, предоставляющего обслуживание в периоды, когда указанный орган закрыт, или в ночное время.

****** AD 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП**

Подробное описание физических характеристик каждой ВПП, включая:

1) Обозначение.

2) Истинный или магнитный пеленг с точностью до ближайшего метра или фута.

3) Размеры ВПП с точностью до ближайшего метра или фута.

4) Несущую способность покрытия (PCN и соответствующие данные) и поверхности каждой ВПП и соответствующих концевых полос торможения:

В п. 2.6 главы 2 тома I Приложения 14 содержится подробная информация о методе определения несущей способности покрытия.

Метод представления данных. Несущая способность покрытия, предназначенная для воздушных судов с массой на перроне (стоянке) более 5700 кг (12 500 фунтов), определяется по методу "классификационное число воздушного судна – классификационное число покрытия (ACN-PCN)" с представлением всех следующих данных:

a) классификационное число покрытия (PCN);

b) тип покрытия для определения ACN-PCN;

c) категория грунтового основания;

d) категория или значение максимального допустимого давления в пневматике; и

e) метод оценки.

Примечание. Значение кодовых букв, используемых для представления данных по пунктам b), c), d) и e) выше, содержится в п. 2.6.6 главы 2 тома I Приложения 14.

Указанное классификационное число покрытия (PCN) свидетельствует, что воздушные суда классификационным числом воздушного судна (ACN), равным указанному PCN или менее, могут использовать это покрытие с учетом любых ограничений на давление в пневматике или общей массы воздушного судна для конкретных типов воздушных судов. Стандартные процедуры определения ACN воздушного судна приводятся в части 3 *Руководства по проектированию аэродромов* (Doc 9157).

Приведенные ниже примеры показывают порядок представления данных о прочности покрытия по методу ACN-PCN.

Пример 1. Если методом технической оценки определено, что несущая способность жесткого покрытия с грунтовым основанием средней прочности составляет PCN 80 и нет ограничения для давления в пневматике, то представляемая информация имеет вид:

PCN 80 / R / B / W / T

Пример 2. Если из опыта эксплуатации воздушных судов определено, что несущая способность смешанного покрытия, которое имеет основание высокой прочности и ведет себя как нежесткое покрытие, составляет PCN 50, а максимально допустимое давление в пневматике равно 1,00 MPa (145 фунт/дюйм^2), то представляемая информация имеет вид:

PCN 50 / F / A / Y / U

Примечание. Смешанная конструкция.

Данные о несущей способности покрытия, предназначенного для использования воздушными судами с массой на перроне (стоянке) 5700 кг (12 500 фунтов) или менее, представляются в следующем виде:

a) максимально допустимая масса воздушного судна;

b) максимально допустимое давление в пневматике.

Пример. 4000 кг/0,5 MPa.

5) Географические координаты (в градусах, минутах, секундах и сотых долях секунды) каждого порога и конца ВПП, а также геоидные колебания (с точностью до ближайшей 1/2 метра или фута) для каждого порога.

6) Превышения:

– порогов ВПП, не оборудованной для точного захода на посадку, с точностью до ближайшего метра или фута и

– превышения порогов и наибольшее превышение зоны приземления на ВПП, оборудованной для точного захода на посадку, с точностью до ближайшего метра или фута.

7) Уклон каждой ВПП и соответствующих концевых полос торможения.

8) Размеры концевых полос торможения (если таковые имеются) с точностью до ближайшего метра или фута.

9) Размеры полос, свободных от препятствий (если таковые имеются), с точностью до ближайшего метра или фута.

10) Размеры летных полос.

11) Наличие свободной от препятствий зоны.

12) Примечания:

Сюда может включаться информация, относящаяся к физическим характеристикам ВПП, например желобки на ВПП и аэродромные тормозные устройства.

****** AD 2.13 Объявленные дистанции**

Подробное описание объявленных дистанций для каждого направления каждой ВПП, включая:

1) обозначение ВПП,

2) располагаемую длину разбега,

3) располагаемую взлетную дистанцию,

4) располагаемую дистанцию прерванного взлета,

5) располагаемую посадочную дистанцию,

6) примечания.

Если направление ВПП не может быть использовано для взлета или посадки, или того и другого, поскольку это запрещено правилами эксплуатации, то следует указать словами "not usable" ("не используется") или сокращенно "NU". (См. раздел 3 дополнения A тома I Приложения 14).

****** AD 2.14 Огни приближения и огни ВПП**

Подробное описание огней приближения и огней ВПП, включая:

1) обозначение ВПП;

2) тип, протяженность и силу света системы огней приближения;

3) огни порога ВПП, цвет и фланговые горизонты;

4) тип системы визуальной индикации глиссады;

5) протяженность огней зоны приземления ВПП;

6) протяженность, интервалы установки, цвет и силу света огней осевой линии ВПП;

7) протяженность, интервалы установки, цвет и силу света посадочных огней ВПП;

8) цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов;

9) протяженность и цвет огней концевой полосы торможения;

10) примечания.

Здесь указываются следующие типы огней. (См. также главу 5 тома I Приложения 14.)

Огни приближения

Простая система огней приближения
Система огней приближения для точного захода на посадку с указанием категории
Система визуальной индикации глиссады
Огни управления полетов по кругу
Системы огней подхода к ВПП
Огни обозначения порога ВПП

Огни ВПП

Посадочные огни ВПП
Ограничительные огни ВПП
Входные огни ВПП
Осевые огни ВПП
Огни зоны приземления ВПП
Огни фиксированного расстояния

****** AD 2.15 Прочие огни, резервный источник электропитания**

Описание других огней и резервного источника электропитания, включая:

1) местоположение, характеристики и часы работы аэродромного маяка/опознавательного маяка (если таковой имеется);

2) местоположение и освещение (если таковое имеется) анемометра/посадочного знака;

3) рулежные огни и огни осевой линии РД;

4) резервный источник электропитания, включая время переключения:

указать, имеется или не имеется резервный источник электропитания (см. п. 8.1 главы 8 тома I Приложения 14), и указать значения максимального времени переключения;

5) примечания:

здесь следует включать информацию о наличии огней концевой полосы торможения, огней линии "стоп" и огней предупреждающих линий.

Примечание 1. В информации, касающейся концевых полос торможения, дается ссылка на крайнюю точку ВПП, от которой начинается разбег при взлете.

Примечание 2. В информацию, касающуюся системы визуальной индикации глиссады (VASIS), необходимо включать данные о типе системы, номинальном (номинальных) угле (углах) наклона глиссады, как это указано в п. 2.12 тома I Приложения 14, и минимальной высоте (МЕНТ) глаз пилота над порогом, когда он видит сигнал (сигналы) "на глиссаде". Если установлена AVASIS или 3-BAR AVASIS, необходимо также опубликовывать подробную информацию о количестве и положении глиссадных огней. Если установлена система AT-VASIS или PAPI, необходимо указывать сторону по отношению к ВПП, на которой установлены огни, то есть левая или правая.

****** AD 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ**

Подробное описание зоны посадки вертолетов, предусмотренной на аэродроме, включая:

1) Географические координаты (в градусах, минутах, секундах и сотых долях секунды) и геоидные колебания (с точностью до ближайшего 1/2 метра или фута) геометрического центра зоны приземления и отрыва (TLOF) или каждого порога зоны конечного этапа захода на посадку и взлета (FATO) (в соответствующих случаях).

2) Превышение зоны TLOF и/или зоны FATO:

a) для неточных заходов на посадку с точностью до ближайшего метра или фута; и
b) для точных заходов на посадку с точностью до ближайшего 1/2 метра или фута.

3) Размеры, тип покрытия (с точностью до ближайшего метра или фута), несущую способность и маркировку зон TLOF и FATO:

Указать несущую способность зоны, предназначенной для приземления или отрыва, а также размеры, уклон (достаточный для предотвращения скопления воды, но превышающий 2% в любом направлении), тип поверхности (например, асфальтовая, бетонная, травяная) и соответствующую несущую способность, выраженную в килограммах (глава 3 тома II Приложения 14).

Указать класс вертолета, для которого предназначена зона FATO, ее тип (на уровне поверхности, приподнятая или вертопалуба), ее длину, ширину, уклон и вид поверхности (глава 3 и глава 5 тома II Приложения 14).

4) Истинный и магнитный пеленги FATO с точностью до одной сотой доли градуса:

При необходимости можно добавить номер обозначения FATO.

5) Объявленные располагаемые дистанции с точностью до ближайшего метра или фута:

Указать объявленные расстояния, если они установлены, для осуществления полетов вертолетов. Они включают:

a) располагаемую взлетную дистанцию (TODAH);

b) располагаемую дистанцию прерванного взлета (RTODAH);

c) располагаемую посадочную дистанцию (LDAH).

(См. главу 2 тома II Приложения 14.)

6) Огни приближения и огни зоны FATO:

Они включают:

– прицельную точку;
– светосигнальную систему захода на посадку;
– зону конечного этапа захода на посадку и взлета (FATO);
– препятствия;
– РД;
– зону приземления и отрыва (TLOF);
– систему визуальной индикации глиссады (например, PAPI, APAPI, HAPI);
– зону обработки грузов с использованием лебедки.

(См. главу 5 тома II Приложения 14.)

7) Примечания.

**** AD 2.17 Воздушное пространство ОВД

Подробное описание воздушного пространства ОВД, организованного на аэродроме, включая:

1) обозначение воздушного пространства и географические координаты в градусах, минутах и секундах боковых границ;

2) вертикальные границы;

3) классификацию воздушного пространства;

4) позывной и язык (языки) органа ОВД, предоставляющего обслуживание;

5) абсолютную высоту перехода и

6) примечания.

**** AD 2.18 Средства связи ОВД

Подробное описание средств связи ОВД, установленных на аэродроме (APP, TWR), включая:

1) обозначение службы,

2) позывной,

3) частоту (частоты),

4) часы работы и

5) примечания.

**** AD 2.19 Радионавигационные средства и средства посадки

Подробное описание радионавигационных средств и средств посадки, связанных со схемами заходов на посадку по приборам и выполнение полетов в районе аэродрома, включая:

1) тип средства, соответствующее магнитное склонение (с точностью до ближайшего градуса) и вид обеспечиваемых полетов для ILS/MLS, базовой GNSS, SBAS и GBAS, а для VOR/ILS/MLS – также склонение станции (с точностью до ближайшего градуса), используемое для технической настройки средства;

2) обозначение, в случае необходимости;

3) соответствующую частоту (частоты);

4) соответствующие часы работы;

5) соответствующие географические координаты (в градусах, минутах, секундах и десятых долях секунды) места установки передающей антенны;

6) превышение передающей антенны DME с точностью до ближайших 30 м (100 фут) и DME/P с точностью до ближайших 3 м (10 фут) и

7) примечания.

Когда одно и то же средство используется для обслуживания как полетов по маршруту, так и в районе аэродрома, его описание следует также приводить в разделе ENR 4. В том случае, если наземная система функционального дополнения (GBAS) обслуживает несколько аэродромов, описание данного средства должно предоставляться для каждого аэродрома. Если эксплуатационный полномочный орган указанного средства отличается от назначенного правительственного учреждения, то в колонке примечаний необходимо указать название эксплуатационного полномочного органа. Зона действия средства должна указываться в колонке примечаний.

**** AD 2.20 Местные правила движения

Подробное описание правил, применяемых к движению на аэродроме, включая стандартные маршруты руления воздушных судов, правила размещения на стоянку, учебные и тренировочные полеты и аналогичные процедуры, за исключением процедур полетов.

**** AD 2.21 Эксплуатационные приемы снижения шума

Подробное описание эксплуатационных приемов снижения шума на аэродроме.

**** AD 2.22 Правила полетов

Подробное описание условий и правил полетов, включая радиолокационные процедуры, установленные на основе организации воздушного пространства на аэродроме.

**** AD 2.23 Дополнительная информация

Дополнительная информация на аэродроме, такая, как сведения о скоплении птиц на аэродроме вместе с указанием их значительных ежедневных перелетов между местами отдыха и питания, насколько это практически возможно.

**** AD 2.24 Относящиеся к аэродрому карты

Требуется указать карты, относящиеся к аэродрому, которые следует включать в следующем порядке:

1) карта аэродрома/вертодрома (ИКАО);

2) карта размещения на стоянку/стыковки воздушных судов (ИКАО);

3) карта аэродромного наземного движения (ИКАО);

4) карта аэродромных препятствий, тип А (ИКАО) (для каждой ВПП);

5) карта местности для точного захода на посадку (ИКАО) (ВПП для точного захода на посадку по категориям II и III);

6) карта района (ИКАО) (маршруты вылета и транзитные маршруты);

7) карта стандартного вылета по приборам (ИКАО);

8) карта района (ИКАО) (маршруты прибытия и транзитные маршруты);

9) карта стандартного прибытия по приборам (ИКАО);

10) карта минимальных радиолокационных абсолютных высот (ИКАО);

11) карта захода на посадку по приборам (ИКАО) (для каждой ВПП и каждой схемы);

12) карта визуального захода на посадку (ИКАО);

13) данные о концентрации птиц в окрестностях аэродрома.

Если некоторые из указанных карт не представляются, то об этом в разделе GEN 3.2 "Аэронавигационные карты" необходимо сделать соответствующее указание.

AD 3. ВЕРТОДРОМЫ

В том случае, когда зона посадки вертолетов обеспечивается на аэродроме, соответствующие данные должны перечисляться только в п. ****AD 2.16.

Раздел AD 3 включает подробное описание вертодромов, предназначенных для использования вертолетами международной гражданской авиации. Обычно вертодромы назначаются контролирующим государством в соответствии со статьей 68 Конвенции. Отсутствие какого-либо официального назначения вертодрома не исключает, однако, опубликование необходимой информации. В этом контексте опубликование предоставляется на усмотрение заинтересованных полномочных органов.

В отношении формы содержания смотри раздел AD 3 части 3 образца AIP.

Соответствующая информация должна быть указана и пронумерована в последующих разделах, подразделах и их пунктах.

Примечание. Информация об аэродромах/вертодолромах предоставляется в соответствии с группированием аэродромов/вертодромов, как это указано в разделе AD 1.4.

**** AD 3.1 Индекс местоположения и название вертодрома

Требуется указать индекс местоположения ИКАО, присвоенный вертодрому, и его название. Индекс местоположения ИКАО должен являться неотъемлемой частью системы обозначений, применяемой для всех подразделов раздела AD 3.

*Примечание. Вместо обозначения **** необходимо указать соответствующий индекс местоположения ИКАО.*

**** AD 3.2 Географические и административные данные вертодрома

Требуется указать географические и административные данные вертодрома, включая:

1) Контрольную точку вертодрома (географические координаты в градусах, минутах и секундах) и ее местоположение:

   Местоположение контрольной точки вертодрома, указываемое с точностью до секунды по широте и долготе (см. п. 2.2 главы 2 тома II Приложения 14).

2) Расстояние и местоположение контрольной точки вертодрома относительно центра города или населенного пункта, обслуживаемого данным вертодромом:

   Расстояние (км) и местоположение (истинный азимут) вертодрома (контрольная точка) относительно какого-либо рельефного места в городе или населенном пункте.

3) Превышение вертодрома (с точностью до ближайшего метра или фута) и расчетную температуру воздуха:

Официальное превышение вертодрома с точностью до одного метра или фута (определяемое как наивысшая точка зоны посадки (см. главу 1 и п. 2.3.1 главы 2 тома I, а также п. 2.3 главы 2 тома II Приложения 14).

Расчетная температура вертодрома, определяемая в соответствии с п. 2.4 главы 2 тома I Приложения 14 и указанная в градусах Цельсия (C) с точностью до ближайшего градуса.

4) Геоидные колебания места измерения превышения вертодрома с точностью до ближайшего 1/2 метра или фута.

5) Магнитное склонение (с точностью до ближайшего градуса), дату передачи информации и годовые изменения.

6) Название администрации вертодрома, адрес, номера телефона, телефакса и телекса, а также адрес AFS.

7) Типы полетов, в случае которых разрешается использовать вертодром (ППП/ПВП).

8) Примечания.

**** AD 3.3 Часы работы

Подробное описание часов работы следующих служб вертодрома, включая:

1) администрацию вертодрома;

2) таможенную и иммиграционную службы;

3) медицинскую и санитарную службы;

4) бюро AIS по проведению инструктажа;

5) бюро информации ОВД (ARO);

6) метеорологическое бюро по проведению инструктажа;

7) службу воздушного движения;

8) службу заправки топливом;

9) службу оформления и обработки;

10) службу обеспечения безопасности;

11) службу борьбы с обледенением;

12) примечания.

****AD 3.4 Службы и средства по обслуживанию

Подробное описание служб и средств по обслуживанию, предоставляемых на вертодроме, включая:

1) Погрузочно-разгрузочные средства:

Если погрузочно-разгрузочные средства имеются в ограниченном количестве, следует указать вид, количество и грузоподъемность оборудования (краны, вилочные грузоподъемники, ленточные транспортеры и т. д.). Если средства имеются в достаточном количестве, это можно отметить в простой форме следующим образом: "все современные средства грузоподъемностью до ...." (указать). Указать расстояние (км) и местоположение до ближайшей железнодорожной ветки по мере необходимости.

2) Типы топлива и масел:

Сорта топлива, которые имеются для прибывающих вертолетов, при этом вначале указываются сорта топлива для поршневых двигателей, а потом, если необходимо, для турбореактивных двигателей.

Сорта масел, которые имеются для прибывающих вертолетов.

3) Средства заправки топливом и их пропускную способность:

Типы имеющегося оборудования для заправки топливом и пропускная способность каждого (литры/секунды).

Любое необходимо предварительное уведомление (PN), если это применимо.

Если нет ограничений, то указать: "без ограничений".

4) Средства по удалению льда.

5) Наличие мест в ангарах для прибывающих вертолетов:

Наличие места в ангарах указывается либо в виде количества определенных типов вертолетов, которые можно разместить, либо путем перечисления имеющихся ангаров и их размеров. Следует

также указывать проем дверей каждого ангара. Указать обогревается ли данное помещение, а также любую другую соответствующую информацию.

6) Наличие ремонтного оборудования для прибывающих вертолетов:

Виды ремонта, которые можно произвести, то есть крупный или мелкий ремонт, и типы вертолетов, которые можно обслуживать; наличие запасных частей и средств для осуществления замены двигателей.

7) Примечания.

**** AD 3.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ

Краткое описание средств для обслуживания пассажиров, предоставляемых на вертодроме, включая:

1) Гостиницу (гостиницы) на вертодроме или в его окрестностях:

Тип и количество гостиниц на вертодроме или в его окрестности, Если количество гостиниц ограничено, следует указывать количество коек.

2) Ресторан (рестораны) на вертодроме или в его окрестностях:

Указать, имеется ли на вертодроме или в его окрестностях ресторан и ограничено ли количество блюд, которые можно заказать.

3) Транспортное обслуживание:

Перечислить имеющиеся транспортные средства, такие как автобусы, такси, железная дорога или любая другая служба, имеющаяся на аэродроме и занимающаяся перевозкой пассажиров в город и из города.

4) Медицинское обслуживание:

Перечислить медицинские средства и службы, имеющиеся на вертодроме, включая службу первой помощи, больницу, или комнаты отдыха и машины скорой помощи. Если за пределами вертодрома имеются другие крупные учреждения, их также следует перечислить, указав их местоположение и расстояние до них от вертодрома.

5) Банк и почтовое отделение на вертодроме или в его окрестностях.

6) Туристическое бюро.

7) Примечания:

Любая другая соответствующая информация, не включенная в данный подраздел.

**** AD 3.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ

Краткое описание служб и оборудования для аварийно-спасательных работ и борьбы с пожаром, предоставляемых на вертодроме, включая следующее:

1) Категорию вертодрома по противопожарному оснащению:

Указать обеспечиваемый уровень защиты вертодромов в соответствии с категорией вертодрома согласно главе 6 тома II Приложения 14.

2) Аварийно-спасательное оборудование:

Указать наличие аварийно-спасательного оборудования и соответствует ли оно категории вертодрома по аварийно-спасательному и противопожарному оснащению согласно п. 1) выше.

3) Возможности по удалению вертолетов, потерявших способность двигаться:

Необходимо указать возможность удаления вертолета, потерявшего способность двигаться на рабочей площади или в непосредственной близости от нее. Для этого можно указывать вертолет самого крупного типа, для удаления которого на вертодроме имеются необходимые средства.

4) Примечания:

Любая другая соответствующая информация, не изложенная в этом подразделе.

**** AD 3.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ

Подробное описание оборудования и оперативной очередности, установленной для удаления осадков с рабочей площади вертодрома, включая:

1) Вид(ы) оборудования для удаления осадков:

Указать, работает ли вертодром во все времена года и, если не работает, периоды времени (месяцы года), когда вертодром может не работать или его можно использовать, проявляя осто-

рожность; при этом указать причину, по которой вертодром может не работать, и меры предосторожности, которые необходимо соблюдать. Если имеется специальная служба, предоставляющая информацию о состоянии и возможности использования рабочей площади вертодрома, следует указать вид службы. В информации, касающиеся удаления снега, следует указывать:

a) если не требуется снегоуборочное оборудование – "не требуется (Not applicable)";

b) если выпал снег, но нет снегоуборочных машин – "отсутствует (Not available)";

c) когда имеются снегоуборочные машины – типы используемого оборудования.

2) Очередность удаления осадков:

Если требуется удаление осадков с зоны посадки вертолетов, указать очередность удаления осадков с зоны посадки, РД и перрона.

3) Примечания:

Любая другая соответствующая информация, не изложенная в этом подразделе.

**** AD 3.8 Данные по перронам, РД и местам проверок

Подробные данные о физических характеристиках перронов, РД и местоположением установленных точек проверки, указывая следующее:

1) Поверхность и прочность перронов, мест стоянок вертолетов:

По возможности указать общие размеры перрона, тип его поверхности, прочность и любые стоянки вертолетов (глава 3 тома II Приложения 14).

2) Ширину, вид поверхности и обозначение наземных РД:

Следует указывать наличие наземных РД или определенных линий пути на поверхности для руления по воздуху или вертолетных маршрутов руления по воздуху вместе с шириной и типом поверхности, при необходимости (глава 3 тома II Приложения 14).

3) Ширину и обозначение вертолетных РД для руления по воздуху и вертолетных маршрутов руления по воздуху:

(См. п. 2) выше.)

4) Местоположение (с точностью до ближайшего метра или фута) и превышение мест проверки высотомеров.

5) Местоположение точек проверки VOR.

6) Местоположение точек проверки INS в градусах, минутах, секундах и сотых долях секунды:

Географические координаты мест стоянки, на которых вертолеты, оборудованные инерциальными навигационными системами, могут отрегулировать и запрограммировать бортовое оборудование перед вылетом должны указываться с точностью до не менее одной сотой доли секунды. В перечне такие места стоянки следует указывать вместе с их координатами, например стоянка 1 N52224.42 W0315654.19; стоянка 2 N522218.53 W0315654.49;

7) Примечания:

Если точки поверки указаны на карте вертодрома, то в данном подразделе должно быть помещено соответствующее примечание.

**** AD 3.9 Маркировочные знаки и маркеры

Краткое описание маркировочных знаков и маркеров конечного участка захода на посадку и зоны взлета, включая:

1) маркировочные знаки для захода на посадку и взлета;

2) маркировочные знаки РД, РД для руления по воздуху и маркеры маршрутов руления по воздуху:

указать наличие следующих визуальных средств и маркировки, где это предусмотрено и/или применимо (глава 5 тома II Приложения 14):

a) визуальные средства местоположения и указатели:

- вертодромный маяк;
- обозначение вертодрома;
- название вертодрома (если освещено, то указать LGTD);
- ветроуказатель;

b) маркировочные средства:

- прицельная точка;
- РД для руления по воздуху;

– зона конечного этапа захода на посадку и взлета (FATO);
– обозначение зоны конечного этапа захода на посадку и взлета;
– сектор вертопалубы, свободный от препятствий;
– максимально допустимая масса (только приподнятый над поверхностью вертодром или вертопалуба);
– препятствия;
– точка приземления;
– зона приземления и отрыва (TLOF);
– зона обработки груза с использованием лебедки;

3) примечания.

****** AD 3.10 ВЕРТОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ**

Подробное описание препятствий, включая:

1) препятствия в районе 2:

a) идентификацию или обозначение препятствия;

b) тип препятствия;

c) местоположение препятствия, определяемое географическими координатами в градусах, минутах, секундах и десятых долях секунды;

d) превышение и относительную высоту препятствия с точностью до ближайшего метра или фута;

e) маркировку препятствия, а также вид и цвет светоограждения препятствия (если применяется);

f) если это уместно, указание о наличии перечня препятствий в электронном виде и ссылку на п. GEN 3.1.6; и

g) уведомление NIL, при необходимости.

Примечание 1. Описание района 2 приведено в п. 10.2.2 главы 10, а на рис. А8-2 в добавлении 8 наглядно показаны поверхности учета данных о препятствиях и критерии, используемые для определения препятствий в районе 2.

Примечание 2. Требования, касающиеся определения и сообщения (точность полевой съемки и целостность данных) местоположений (широта и долгота) и превышений препятствий в районе 2, приведены в таблицах 1 и 2 добавления 5 к Приложению 11 и таблицах 1 и 2 добавления 1 к тому II Приложения 14 соответственно;

2) препятствия в районе 3:

a) идентификацию или обозначение препятствия;

b) тип препятствия;

c) местоположение препятствия, определяемое географическими координатами в градусах, минутах, секундах и десятых долях секунды;

d) превышение и относительную высоту препятствия с точностью до ближайшего метра или фута;

e) маркировку препятствия, а также вид и цвет светоограждения препятствия (если применяется);

f) если это уместно, указание о наличии перечня препятствий в электронном виде и ссылку на п. GEN 3.1.6; и

g) уведомление NIL, при необходимости.

Примечание 1. Описание района 3 приведено в п. 10.2.3 главы 10, а на рис. А8-3 в добавлении 8 наглядно показаны поверхности учета данных о препятствиях и критерии, используемые для определения препятствий в районе 3.

Примечание 2. Требования, касающиеся определения и сообщения (точность полевой съемки и целостность данных) местоположений (широта и долгота) и превышений препятствий в районе 3, приведены в таблицах 1 и 2 добавления 1 к тому II Приложения 14 соответственно.

****** AD 3.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ**

Подробное описание метеорологической информации, предоставляемой на вертодромах, с указанием метеорологического органа, который несет ответственность за перечисляемые виды обслуживания, включая:

1) Название соответствующего метеорологического органа.

2) Часы работы или, где это применимо, обозначение метеорологического органа, ответственного за предоставление информации в другие часы.

3) Название органа, ответственного за составление прогнозов погоды по вертодрому (TAF), и сроки действия указанных прогнозов.

4) Наличие прогнозов типа "тренд" по вертодрому и частота выпуска.

5) Информацию о том, каким образом предоставляется инструктаж и/или консультация:

P – индивидуальная консультация,
T – по телефону,
TV – по местному телевизору,
D – самоинструктаж с помощью дисплеев.

6) Тип предоставляемой полетной документации и используемый в ней язык (языки), например:

C – карты,
CR – профили,
PL – открытый текст с сокращениями,
TB – таблицы.

Указать языки, используемые в открытом тексте.

7) Карты и другую информацию, вывешиваемую или предоставляемую для инструктажа или консультации с использованием следующих сокращений:

S – поверхностный анализ (действующая карта),
U – анализ верхних слоев атмосферы (действующая карта),
P – прогностическая высотная карта,
W – карта особых явлений погоды,
T – карта тропопаузы.

8) Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации о метеорологических условиях, например метеорологический радиолокатор, приемник изображений со спутников.

9) Орган(ы) УВД, обеспечиваемый(ые) метеоинфомацией, например FIC, ACC и/или RCC.

10) Дополнительная информация (например, в отношении любых ограничений в обслуживании).

Указать любые ограничения обслуживания и видов обслуживания, которые не указаны.

При необходимости, указать номера телефонов метеорологического органа, который обычно обслуживает аэродром, и всех других метеорологических органов, которые предоставляют обслуживание в ночное время и в те периоды времени, когда этот орган не работает.

**** AD 3.12 ДАННЫЕ О ВЕРТОДРОМЕ

Подробное описание размеров вертодрома и соответствующая информация, указывая следующее:

1) Тип вертодрома: на уровне поверхности, приподнятый над поверхностью или вертопалуба:

Указать, находится ли вертодром на уровне земли или воды, или на приподнятой над землей платформе, или на фиксированных, находящихся в открытом море сооружениях (глава 3 тома II Приложения 14).

2) Размеры зоны приземления и отрыва (TLOF) с точностью до ближайшего метра или фута:

Указать размеры (с точностью до ближайшего метра или фута) зоны, предназначенной для приземления или отрыва.

3) Истинный пеленг (с точностью до одной сотой градуса) зоны конечного этапа захода на посадку и взлета (FATO):

Добавить номер обозначения FATO (при необходимости).

4) Размеры FATO (с точностью до ближайшего метра или фута) и тип поверхности:

Указать класс вертолета, для которого предназначена зона FATO, ее тип (на уровне поверхности, приподнятая или вертопалуба), ее длину, ширину, уклон и вид поверхности (глава 3 тома II Приложения 14).

5) Поверхность и несущую способность в тоннах (1000 кг) зоны TLOF:

Указать тип поверхности (например, асфальтовая, бетонная, травяная) и соответствующую несущую способность, выраженную в 1000 кг (глава 3 тома II Приложения 14).

6) Географические координаты в градусах, минутах, секундах и сотых долях секунды и геоидные колебания (с точностью до ближайшего 1/2 метра или фута) геометрического центра TLOF или каждого порога FATO (в соответствующих случаях).

7) Уклон и превышение TLOF и/или FATO:

– для неточных заходов на посадку с точностью до ближайшего метра или фута;

– для точных заходов на посадку с точностью до ближайшего 1/2 метра или фута.

Уклон должен быть достаточным для предотвращения скопления воды, но не превышать 2% в любом направлении.

8) Размеры зоны безопасности:

Указать окружающую зону FATO зону безопасности, свободную от препятствий, за исключением тех, которые необходимы для аэронавигационных целей, а также размеры и тип поверхности (глава 3 тома II Приложения 14).

9) Размеры полосы, свободной от препятствий, с точностью до ближайшего метра или фута:

Данное требование относится только к вертодромам на уровне поверхности. Следует указать размеры и профиль местности, если это предусмотрено (глава 3 тома II Приложения 14).

10) Наличие свободного от препятствий сектора.

11) Примечания.

****** AD 3.13 Объявленные дистанции**

Подробное описание, если это применимо к вертодрому, объявленных дистанций (с точностью до ближайшего метра или фута), включая:

1) располагаемую взлетную дистанцию,

2) располагаемую дистанцию прерванного взлета,

3) располагаемую посадочную дистанцию,

4) примечания.

См. также главу 2 тома II Приложения 14.

****** AD 3.14 Огни приближения и огни зоны FATO**

Подробное описание огней приближения и огней зоны FATO, включая:

1) тип, протяженность и силу света системы огней приближения;

2) тип системы визуальной индикации глиссады (например, PAPI, APAPI, HAPI);

3) характеристики и местоположение огней зоны FATO;

4) характеристики и местоположение огней прицельной точки посадки;

5) характеристики и местоположение светосигнальной системы зоны TLOF;

6) примечания.

****** AD 3.15 Прочие огни, резервный источник электропитания**

Описание других огней и резервного источника питания, включая:

1) местоположение, характеристики и часы работы вертодромного маяка;

2) местоположение и освещение индикатора направления ветра (WDI);

3) рулежные огни и огни осевой линии РД;

4) резервный источник электропитания, включая время переключения;

5) примечания.

****** AD 3.16 Воздушное пространство ОВД**

Подробное описание воздушного пространства ОВД, организованного на вертодроме, включая:

1) обозначение воздушного пространства и географические координаты в градусах, минутах и секундах боковых границ;

2) вертикальные границы;

3) классификацию воздушного пространства;

4) позывной и язык(и) органа ОВД, предоставляющего обслуживание;

5) абсолютная высота перехода;

6) примечания.

****** AD 3.17 Средства связи ОВД**

Подробное описание средств связи ОВД, установленных на вертодроме, включая:

1) обозначение службы,

2) позывной,

3) частоту(ы),

4) часы работы,

5) примечания.

**** AD 3.18 Радионавигационные средства и средства посадки

Подробное описание радионавигационных средств и средств посадки, связанных со схемами заходов на посадку по приборам и выполнения полетов в районе вертодрома, включая:

1) тип средства, магнитное склонение (для станции VOR склонение, используемое для технической установки средства), с точностью до ближайшего градуса и вид выполняемых полетов для ILS, базовой GNSS, MLS, SBAS и GBAS;

2) обозначение, в случае необходимости;

3) соответствующую частоту(ы);

4) соответствующие часы работы;

5) соответствующие географические координаты (в градусах, минутах, секундах и десятых долях секунды) места установки передающей антенны;

6) превышение передающей антенны DME (с точностью до ближайших 30 м (100 фут)) и DME/P (с точностью до ближайших 3 м (10 фут));

7) примечания.

Когда одно и то же средство используется для обслуживания как полетов по маршруту, так и в районе вертодрома, его описание следует также приводить в разделе ENR 4. В том случае, если наземная система функционального дополнения (GBAS) обслуживает несколько вертодромов, описание данного средства должно предоставляться в рамках каждого вертодрома. Если эксплуатационный полномочный орган указанного средства отличается от назначенного правительственного учреждения, то в колонке примечаний необходимо указать название эксплуатационного полномочного органа. Зона действия средства должна указываться в колонке примечаний.

**** AD 3.19 Местные правила движения

Подробное описание правил, применяемых к движению на вертодроме, включая стандартные маршруты руления вертолетов, правила размещения на стоянку, учебные и тренировочные полеты и аналогичные процедуры, за исключением процедур полетов.

**** AD 3.20 Эксплуатационные приемы снижения шума

Подробное описание эксплуатационных приемов снижения шума на вертодроме.

**** AD 3.21 Правила полетов

Подробное описание условий и правил полетов, включая радиолокационные процедуры, установленные на основе организации воздушного пространства на вертодроме.

**** AD 3.22 Дополнительная информация

Дополнительная информация на вертодроме, такая, как сведения о скоплении птиц на вертодроме вместе с указанием их значительных ежедневных перелетов между местами отдыха и питания, насколько это практически возможно.

**** AD 3.23 Относящиеся к вертодрому карты

Требуется указать карты, относящиеся к вертодрому, которые следует включать в следующем порядке:

1) карта аэродрома/вертодрома (ИКАО);

2) карта района (ИКАО) (маршруты вылета и транзитные маршруты);

3) карта стандартного вылета по приборам (ИКАО);

4) карта района (ИКАО) (маршруты прибытия и транзитные маршруты);

5) карта стандартного прибытия по приборам (ИКАО);

6) карта минимальных радиолокационных абсолютных высот (ИКАО);

7) карта захода на посадку по приборам (ИКАО) (для каждой схемы);

8) карта визуального захода на посадку (ИКАО);

9) данные о концентрации птиц в окрестностях вертодрома.

Если некоторые из указанных карт не представляются, то об этом в разделе GEN 3.2 "Аэронавигационные карты" необходимо сделать соответствующее указание.

Глава 6

NOTAM

6.1 СОСТАВЛЕНИЕ

Основные цели
[4.4.1, 5.1.1]

6.1.1 Основные принципы составления NOTAM четко определены в п. 5.1.1 Приложения 15, который гласит:

> "NOTAM составляется и передается незамедлительно в тех случаях, когда подлежащая распространению информация носит временный и непродолжительный характер, или в случае введения в срочном порядке важных с эксплуатационной точки зрения постоянных или временных изменений, носящих долгосрочный характер, за исключением объемного текста и/или графического материала".

Таким образом, NOTAM призваны дополнять AIP и служить средством оперативного распространения информации во всех случаях, когда необходимо срочно предупредить о каком-либо изменении или событии. Информация непродолжительного характера, содержащая объемный текст и/или графический материал, должна публиковаться в качестве дополнения к AIP.

Значение NOTAM

6.1.2 NOTAM предназначен в основном для заблаговременного распространения информации о событии, о котором в нем идет речь, за исключением случаев выхода из строя технических средств, которые невозможно предвидеть заранее. Поэтому для того, чтобы адресат мог понять назначение NOTAM и предпринять любые необходимые действия, он должен получить его достаточно заблаговременно. Значение NOTAM связано с "новизной" содержащейся в нем информации, остальные же данные имеют минимальное значение.

Срок действия NOTAM
[4.4.1]

6.1.3 Хотя срок действия NOTAM в Приложении 15 конкретно не оговаривается, он не должен превышать трех месяцев. Если ожидается, что обстоятельства, о которых сообщается в NOTAM, будут оставаться в силе более трех месяцев, должно публиковаться дополнение к AIP. Если срок действия временного изменения к содержащейся в AIP информации, распространяемой с помощью NOTAM, неожиданно превышает три месяца, можно выпускать новый или заменяющий NOTAM, но только в тех случаях, когда ожидается, что такое состояние продлится еще максимально один или два месяца. Если ожидается, что такое состояние продлится более длительный период времени, должно выпускаться дополнение к AIP. Более подробно данный вопрос рассматривается в п. 5.10.3.

Информация, рассылаемая с помощью NOTAM
[5.1.1.1, 5.1.1.2]

6.1.4 NOTAM выпускаются тогда, когда необходимо распространить информацию прямого оперативного значения, которая:

a) носит временный характер или

b) может быть включена в AIP, но требует немедленного распространения.

6.1.5 Обстоятельства, обусловливающие необходимость выпуска NOTAM, указаны в п. 5.1.1.1 Приложения 15. Учитывая их важность, эти обстоятельства для удобства приводятся дословно ниже.

"NOTAM составляется и выпускается в отношении нижеследующей информации:

a) начало, прекращение эксплуатации аэродрома(ов)/вертодрома(ов) или ВПП или значительное изменение режима их эксплуатации;

b) начало, прекращение функционирования аэронавигационных служб (AGA, САИ, ОВД, COM, MET, SAR и т. д.) или значительное изменение режима их работы;

c) начало, прекращение функционирования радионавигационных служб и средств связи "воздух – земля" или значительное изменение режима их работы. Сюда входит временное прекращение или возобновление эксплуатации, изменение частот, объявленного времени работы, опознавательного

сигнала, ориентации (направленных средств), местоположения, увеличение или уменьшение мощности на 50% или более, изменение расписания или содержания радиовещательных передач, нерегулярность или ненадежность работы любых радионавигационных служб и средств связи "воздух – земля";

d) начало, прекращение эксплуатации визуальных средств или значительное их изменение;

e) временное прекращение или возобновление эксплуатации основных компонентов системы светотехнического оборудования аэродрома;

f) введение, отмена или значительные изменения правил аэронавигационного обслуживания;

g) возникновение или устранение серьезных неисправностей или помех в пределах площади маневрирования;

h) изменения и ограничения, касающиеся наличия топлива, масла и кислорода;

i) значительные изменения, касающиеся существующих средств и служб поиска и спасания;

j) начало, прекращение или возобновление эксплуатации заградительных светомаяков, маркирующих препятствия для аэронавигации;

к) изменения в правилах, требующие немедленных действий, например введение запретных зон в связи с поисково-спасательными (SAR) работами;

l) наличие источников опасности для аэронавигации (включая препятствия, военные учения, демонстрационные полеты, воздушные гонки и массовые прыжки с парашютом за пределами объявленных зон);

m) возведение, устранение или изменение препятствий для аэронавигации в зонах взлета/набора высоты, ухода на второй круг, захода на посадку и на летной полосе;

n) установление или соответственно ликвидация (включая начало или прекращение соответствующей деятельности) запретных зон, опасных зон или зон ограничения полетов или изменение статуса этих зон;

o) установление или ликвидация зон или маршрутов или их участков, где существует возможность перехвата и где требуется постоянное прослушивание аварийной ОВЧ-частоты 121,5 МГц;

p) присвоение, упразднение или изменение индексов местоположения;

q) значительное изменение обычного для данного аэродрома уровня защиты в отношении спасания и борьбы с пожаром; NOTAM составляется только в тех случаях, когда изменяется категория аэродрома, и такое изменение категории должно четко указываться (см. главу 9 и раздел 17 дополнения А к тому I Приложения 14);

r) наличие, устранение или значительное изменение опасных условий, связанных со снегом, слякотью, льдом или водой на рабочей площади;

s) вспышка эпидемий, вызывающих необходимость внесения изменений в объявленные ранее требования о прививках или карантинных мерах;

t) прогнозы солнечной космической радиации, где они предоставляются;

u) важное с эксплуатационной точки зрения изменение вулканической деятельности, местоположение, дата и время вулканических извержений и/или горизонтальные и вертикальные размеры облака вулканического пепла, включая направление движения, эшелоны полетов и маршруты или части маршрутов, которые могут быть затронуты этим облаком;

v) выброс в атмосферу радиоактивных или химических токсических материалов в результате ядерного или химического инцидента, местоположение, дата и время инцидента, эшелоны полетов и маршруты или части маршрутов, которые могут быть затронуты этим выбросом, и направление движения;

w) деятельность миссий по оказанию гуманитарной помощи, например по линии Организации Объединенных Наций, с указанием процедур и/или ограничений, влияющих на аэронавигацию; и

x) выполнение краткосрочных мероприятий на случай чрезвычайной ситуации в связи с нарушением или частичным нарушением обслуживания воздушного движения и соответствующего вспомогательного обслуживания.

Примечание. См. п. 2.28 Приложения 11 и дополнение D к этому Приложению."

6.1.6 В Приложении 15 также говорится: "Необходимость составления NOTAM следует рассматривать при любых других обстоятельствах, которые могут оказать влияние на эксплуатацию воздушных судов".

Составление и использование "триггерного" NOTAM
[5.1.1.6]

6.1.7 Информация, касающаяся любых из обстоятельств, перечисленных в добавлении 4 к Приложению 15, должна распространяться с использованием процедур AIRAC либо в виде поправки к AIP в системе AIRAC, либо в виде дополнения к AIP в системе AIRAC.

6.1.8 Если поправка или дополнение к AIP публикуется в соответствии с процедурами AIRAC, необходимо составить и разослать "триггерный" NOTAM. Цель данного NOTAM заключается в том, чтобы служить в бюллетене предполетной информации (PIB) напоминанием о введении в действие важных с эксплуатационной точки зрения постоянных или временных изменений в AIP, тем самым обеспечивая осведомленность пользователей об изменениях, которые могут повлиять на их полеты. Он также служит напоминанием сотрудникам САИ, ответственным за обновление AIP, о необходимости внесения в соответствующий AIP новой поправки или дополнения к AIP в дату вступления их в силу. "Триггерный" NOTAM должен содержать краткое описание содержания поправки или дополнения, дату/время вступления в силу и исходящий номер данной поправки или дополнения. Такой "триггерный" NOTAM должен вступать в силу одновременно с началом применения поправки или дополнения. "Триггерный" NOTAM должен действовать в качестве напоминания в PIB в течение 14 дней. Примеры и дополнительные указания по использованию "триггерного" NOTAM см. в добавлении A к данной главе.

6.1.9 "Триггерный" NOTAM выпускается:

a) в рамках соответствующей серии NOTAM в зависимости от содержащейся в нем информации.

Примечание. "Триггерный" NOTAM никогда не публикуется в рамках серии T, которая зарезервирована для органов обработки NOTAM в случаях, когда выпускающий NOF не "инициирует" базовую эксплуатационную информацию;

b) только в отношении одного места (РПИ или аэродрома), но он может включать информацию по различным вопросам, касающимся данного места, для того чтобы уменьшить количество публикуемых NOTAM.

Отсрочка вступления в силу изменений к аэронавигационной информации

6.1.10 Отсрочка вступления в силу изменений в обстоятельствах, перечисленных в добавлении 4 к Приложению 15, вынуждает аннулировать информацию, переданную по системе AIRAC, и восстановить ранее действующую информацию. Действуя таким образом посредством выпуска NOTAM менее чем за 28 дней до даты вступления в силу изменений к обстоятельствам, перечисленным в частях 1 и 3 добавления 4, обычно не имеется достаточного времени для восстановления ранее действующей информации в бортовых базах аэронавигационных данных, в результате чего летным экипажам будет предоставляться ошибочная информация. Кроме того, поскольку карты, используемые летными экипажами и диспетчерами УВД, обновляются по другому графику, чем бортовые базы аэронавигационных данных, существует вероятность того, что достоверная информация, не отраженная в бортовой базе данных, может, тем не менее, появиться на картах. Такое несоответствие информации обусловит риск существенных эксплуатационных трудностей и потенциальных угроз безопасности полетов. В наихудшем случае схемы RNAV, требующие наличия базы аэронавигационных данных, могут не выполняться (использоваться).

6.1.11 Для того чтобы избежать негативных последствий для безопасности и эффективности полетов, следует принять все возможные меры для обеспечения того, чтобы изменения к обстоятельствам, перечисленным в частях 1 и 3 добавления 4 к Приложению 15, осуществлялись на дату уведомления по системе AIRAC. Для этого потребуется тщательное планирование внесений изменений в аэронавигационную информацию и сотрудничество всех заинтересованных сторон, включая САИ.

6.1.12 Важно иметь в виду, что изменение даты вступления в силу (или отсрочка) является информацией, которая должна сообщаться системой AIRAC и следовательно представляет собой "отмену", о которой говорится в добавлении 4 Приложения 15. Информация об отсрочке посредством NOTAM должна выпускаться более чем за 28 дней от ранее указанной даты вступления в силу, если только обстоятельства не носят временный характер и не сохраняются в течение всего периода.

Информация, не рассылаемая с помощью NOTAM
[5.1.1.3]

6.1.13 Указанную ниже информацию, касающуюся аэродрома и его окрестностей, но не влияющую на его эксплуатационное состояние, не нужно распространять с помощью NOTAM. Такую информацию следует распространять на месте в процессе предполетного или полетного инструктажа либо путем других местных контактов с эксплуатантами или пилотами. В связи с тем, что такая информация не имеет прямого оперативного значения, она не влияет на безопасную эксплуатацию

воздушных судов и вряд ли будет служить фактором для принятия пилотом или эксплуатантом решения об изменении маршрута полета. Поэтому информацию об указанных ниже обстоятельствах не следует включать в NOTAM согласно п. 5.1.1.3 Приложения 15:

"a) текущие работы по техническому обслуживанию на перронах и рулежных дорожках, не влияющие на безопасное передвижение воздушных судов;

b) работы по маркировке ВПП, если воздушные суда могут безопасно использовать другие имеющиеся ВПП или если используемое для таких работ оборудование при необходимости может быть удалено;

c) временные препятствия в окрестностях аэродромов, не влияющие на безопасность полетов воздушных судов;

d) частичный выход из строя системы светотехнического оборудования аэродрома/вертодрома, если это непосредственно не влияет на полеты воздушных судов;

e) частичный временный выход из строя средств связи "воздух - земля", если известно, что имеются и могут быть использованы соответствующие запасные частоты;

f) недостаточность обеспечения диспетчерским обслуживанием перронов и регулирования движения на дорогах;

g) непригодность знаков, указывающих положение и направление, а также других указательных знаков на рабочей площади аэродрома;

h) прыжки с парашютом в неконтролируемом воздушном пространстве в условиях полетов по ПВП (см. п. 5.1.1.1 Приложения 15), а также в объявленных местах или в пределах опасных или запретных зон контролируемого воздушного пространства; и

i) другая информация, носящая аналогичный временный характер."

Контрольные перечни и сводки действующих NOTAM
[5.2.13]

6.1.14 Контрольный перечень NOTAM с указанием всех действующих NOTAM должен периодически издаваться по установленной форме. Контрольный перечень помогает получателям проверить правильность аннулирования NOTAM, утративших силу. Кроме того, контрольный перечень должен включать ссылки на последние поправки к AIP, дополнения к AIP и, по крайней мере, на AIC международной рассылки. Аннулирование с использованием только контрольного перечня (т. е. посредством исключения аннулированных NOTAM) не допускается. Этот контрольный перечень должен передаваться по каналам авиационной фиксированной службы (AFS) не реже одного раза в месяц и, желательно, по установленному графику, с тем чтобы получатели знали, когда его ожидать. Обычно контрольный перечень за каждый месяц достаточно выпускать в первый день следующего месяца. Контрольный перечень выпускается в виде серии NOTAM, к которой он относится. Для каждой серии NOTAM должен выпускаться отдельный контрольный перечень с такой же рассылкой, как и фактических серий сообщений, к которым они относятся. Контрольные перечни должны четко обозначаться как таковые. Дополнительные указания по контрольным перечням приводятся в добавлении A к данной главе.

6.1.15 Помимо этого, необходимо с минимальной задержкой подготавливать ежемесячную отпечатанную открытым текстом сводку действующих NOTAM со ссылками на последние поправки к AIP, выпущенные AIC и контрольный перечень дополнений к AIP и направлять их самым быстрым из имеющихся способов всем получателям объединенного пакета аэронавигационной информации. На рис. 6-1 приводится образец выпускающейся ежемесячно открытым текстом сводки действующих NOTAM.

6.2 РАССЫЛКА
[5.2.10, 5.3.1, 5.3.2]

6.2.1 NOTAM должен распространяться по запросу. Для рассылки NOTAM, по возможности, должна использоваться сеть AFS. Каждый NOTAM должен передаваться как одно сообщение электросвязи.

Очередность

6.2.2 Сообщениям, передаваемым по каналам AFS, обычно присваивается категория срочности "GG". В особых случаях и в случаях, когда это обусловливается необходимостью специальной обработки, NOTAM может присваиваться более высокая категория "DD".

Рассылка преходящей информации

6.2.3 В отношении информации, распространяемой с помощью NOTAM, может оказаться целесообразным проявить избирательность с учетом фактора времени, с тем чтобы уменьшить количество NOTAM, проходящих по каналам AFS, и непроизводительные трудозатраты на обработку данных, которые могут утратить свою акту-

альность в процессе передачи. В случае, если информация действительна лишь в течение нескольких часов или подвергается частым изменениям, а иного канала для обеспечения своевременного распространения не имеется, следует предусмотреть, чтобы эта информация передавалась при наличии практической возможности непосредственно в соответствующие органы обслуживания воздушного движения по каналам связи, установленным для связи между органами ОВД.

Международная рассылка
[5.3.2, 5.3.3]

6.2.4 Выпускающие NOTAM государства отвечают за отбор NOTAM, подлежащих международной рассылке, однако следует должным образом учитывать любые объявленные эксплуатационные потребности других государств как в части планирования полетов, так и подготовки предполетной информации. (Более подробно эти требования рассматриваются в главе 3).

6.2.5 NOTAM международной рассылки должны составляться, когда это необходимо, с учетом соответствующих положений правил связи ИКАО (том II Приложения 10), кода NOTAM и сокращений ИКАО (см. *Правила аэронавигационного обслуживания, Сокращения и коды ИКАО (PANS-ABC*, Doc 8400)), индексов, указателей и т. д. и с использованием открытого текста в тех случаях, когда это требуется для обеспечения ясного понимания. В тех случаях, когда NOTAM передается не по сети AFS, перед текстом дается шестизначная группа, в которой указываются дата и время представления NOTAM и условное обозначение составителя.

6.2.6 В список адресов ASHTAM или NOTAM, касающихся вулканической деятельности, необходимо включить MWO, связанные с их составлением, перечисленные в части 2 документа *"Справочник по службе слежения за вулканической деятельностью на международных авиатрассах (IAVW)* (Doc 9766), все VAAC и межсетевой переход SADIS/ISCS в EGZZVANW.

Меры по уменьшению загруженности каналов AFS
[5.3.4]

6.2.7 Для того чтобы не перегружать каналы AFS, NOTAM должны адресоваться только NOF, а дальнейшая рассылка в пределах государства осуществляется соответствующим органом международных NOTAM (NOF) или от его имени. NOTAM, используемые для уведомления о вулканической деятельности, и ASHTAM должны также направляться в консультативные центры по вулканическому пеплу, и в них должны учитываться требования полетов большой протяженности. Кроме того, в исключительных случаях возможен прямой обмен SNOWTAM между соседними аэродромами, если это необходимо с эксплуатационной точки зрения и при наличии прямых каналов AFS. Обмен между органами международных NOTAM ограничивается, насколько это возможно, предварительно установленными потребностями заинтересованных государств-получателей за счет передачи отдельных серий, касающихся по крайней мере международных и внутренних полетов.

6.2.8 В целях совершенствования процесса рассылки NOTAM можно также рассмотреть вопрос использования средств автоматизации. Использование современной вычислительной техники позволяет хранить всю включенную в NOTAM информацию и всю основную информацию в одном совместно управляемом центре в каждом крупном оперативном районе. Государственная САИ, отдельное подразделение предполетной информации или эксплуатационное агентство могут получать из этого центра по запросу предполетную информацию, руководство по маршрутам или аэронавигационные карты, причем оборудование в этом центре можно запрограммировать для распечатки самой последней информации по какому-либо району, маршруту или аэродрому. Каждое государство, участвующее в совместной эксплуатации такого центра, будет в необходимых случаях обеспечивать ввод информации, а рассылка ее в другие государства будет производиться по желанию конечных пользователей. При этом будет рассылаться лишь информация, необходимая пользователям, и службы связи и САИ уже не будут задыхаться от потока бесполезной информации, наводняющей сегодня каналы AFS.

Система заранее определенной рассылки NOTAM
[5.3.4.2 и добавление 5]

Описание системы

6.2.9 Если между NOF достигнуто соглашение о том, что входящие NOTAM (включая SNOWTAM и ASHTAM) должны передаваться по каналам AFS непосредственно назначенным адресатам, определенным государством-получателем, с одновременной передачей их в NOF для проверки и контроля, должен использоваться восьмибуквенный индекс адресата, состоящий из следующих элементов:

Первая и вторая буквы: первые две буквы индекса местоположения для обозначения центра связи AFS, взаимодействующего с соответствующим NOF государства-получателя.

Третья и четвертая буквы: буквы "ZZ", указывающие на необходимость специальной рассылки.

Пятая буква: буква "N" для NOTAM, буква "S" для SNOWTAM и буква "V" для ASHTAM.

Шестая и седьмая буквы: эти буквы выбираются из серии от "A" до "Z" и обозначают национальный и/или международный перечень(перечни) рассылки, используемый принимающим центром связи AFS.

Восьмая буква: буква "X", завершающая восьмибуквенный индекс адресата.

6.2.10 Основное назначение данной системы заключается в ускорении доставки NOTAM путем устранения задержек, возникающих в случае, когда принимающий центр связи направляет входящие NOTAM в свой NOF для проверки и контроля и затем ждет, когда они поступят из NOF для отправки по всем другим внутренним адресам. Для достижения этих целей, а также для обеспечения надлежащей маршрутизации важно, чтобы государствам и территориям, от которых требуются NOTAM, сообщались шестая и седьмая буквы для использования ими в индексе адресата. В каждом национальном перечне рассылки NOTAM, SNOWTAM или ASHTAM указывается группа адресатов, заранее определенная государством-получателем с учетом своих потребностей в информации, рассылаемой с помощью NOTAM. Шестая и седьмая буквы обозначают не только эту группу адресатов, но также и ответственность принимающего центра AFS за автоматическую ретрансляцию.

Проверка и контроль

6.2.11 Поскольку NOF, как правило, является основным центром в государстве по приему и рассылке NOTAM, в рамках системы заранее определенной рассылки он разделяет ответственность за проверку входящих NOTAM с аэродромными органами САИ, которым NOTAM адресованы, при этом он отвечает в основном за обеспечение связи. Это не освобождает конечных адресатов, которым направляются NOTAM и на которых больше всего отражаются любая несвоевременность, отсутствие точности или полноты содержащейся в них информации, от такой же проверки на наличие очевидных ошибок. Несмотря на то, что используемая для передачи NOTAM, SNOWTAM и ASHTAM стандартная форма позволяет свести к минимуму возможность ошибок, тем не менее при данной системе адресаты обязаны особо запрашивать принимающий NOF по поводу любых ошибок или пропусков.

Избирательность при распространении информации

6.2.12 Для успешного функционирования установленной системы распространения необходимо, чтобы государство-составитель осуществляло тщательный отбор NOTAM, подлежащих международной рассылке, и, когда это практически возможно, использовало перечни избирательной рассылки для того, чтобы избежать распространения информации по излишним адресам. Осуществляемый государством-составителем избирательный подход в процессе рассылки должен увязываться с потребностями государств-получателей. Подборка пунктов, в которые необходимо направлять информацию, определяется заранее установленной четкой договоренностью с государствами-получателями и находит отражение в шестой и седьмой буквах индекса адресата. При этом учитывается нагрузка на государство-составитель и службы электросвязи. Если NOTAM выпускаются несколькими сериями, избирательность уже заложена в разбивке на серии, однако государство-получатель должно установить такие каналы рассылки, которые будут обеспечивать получение аэродромными органами САИ только требующихся им серий, что достигается путем разработки рациональной схемы рассылки в государстве и подготовки отдельной схемы маршрутизации для каждого центра связи в целях охвата всех входящих NOTAM, поступающих в рамках данной системы.

6.3 ТРЕБОВАНИЯ К NOTAM

Серия, номер и обозначение сообщения
[5.2.5]

6.3.1 Для того чтобы адресаты имели возможность проверить непрерывность поступления NOTAM, каждому NOTAM должна присваиваться серия, обозначаемая буквой и номером, состоящим из четырех цифр, после чего следует знак дроби и две цифры года. Номер должен последовательно возрастать на протяжении календарного года. Если используется несколько серий NOTAM, каждая серия должна обозначаться разной буквой. Для обозначения серий НОТАМ могут использоваться буквы от A до Z, за исключением букв S и T. Не допускается изменение номера существующих NOTAM (т. е. присвоение нового номера NOTAM, содержащему идентичную информацию); не допускается также изменение номеров NOTAM в конце каждого года.

6.3.2 В соответствующих случаях указывается одно из следующих обозначений сообщения:

a) NOTAMN, если оно касается NOTAM, содержащего новую информацию;

b) NOTAMR, если сообщение касается NOTAM, заменяющего предыдущий NOTAM, после чего должно следовать обозначение серии и номер/год заменяемого NOTAM (например, A0125/03 NOTAMR A0123/03);

c) NOTAMC, если сообщение касается NOTAM, отменяющего предыдущий NOTAM, после чего должно следовать обозначение серии и номер/год отменяемого NOTAM (например, A0460/03 NOTAMC A0456/03).

6.3.3 Исправленные варианты NOTAM не должны выпускаться. Ошибочные NOTAM должны заменяться другими NOTAM или аннулироваться, либо должен выпускаться новый NOTAM.

6.3.4 NOTAMR должен заменять только один NOTAM. И тот, и другой должны относиться к одной серии NOTAM. NOTAMC должен аннулировать только один NOTAM. И тот, и другой должны относиться к одной серии NOTAM.

Рассылка серий

6.3.5 При рассмотрении потребностей государств может оказаться, что какому-то соседнему государству нужна вся информация из выпускающего государства, а более удаленному государству может требоваться только часть этой информации или не требоваться краткосрочная информация временного характера. В целях сокращения объемов рассылаемой информации с учетом таких разнообразных потребностей может оказаться полезным организовать выборочную рассылку NOTAM несколькими сериями. NOTAM можно разбить, например, на следующие категории:

A – NOTAM, содержащие информацию для полетов на дальние и средние расстояния, с выборочной международной рассылкой;

B – NOTAM, содержащие полную информацию о всех аэродромах, средствах и процедурах, использующихся при полетах международной гражданской авиации, с международной рассылкой в соседние государства и по запросу в другие государства;

C – NOTAM, содержащие информацию для воздушных судов, не относящихся к международной гражданской авиации, с рассылкой только внутри данного государства;

S – NOTAM, публикуемые в форме SNOWTAM и касающиеся наличия или устранения опасных условий, вызванных наличием снега, слякоти или льда на покрытиях аэродрома или стоячей воды, сопутствующей таким условиям;

V – NOTAM, публикуемые в форме ASHTAM и касающиеся предшествующей извержению вулканической деятельности или важного с эксплуатационной точки зрения изменения вулканической деятельности, места, даты и времени вулканических извержений и горизонтальной и вертикальной протяженности облака вулканического пепла, включая направление его перемещения, эшелоны полета и маршруты или участки маршрутов, которые могут быть затронуты.

Z – NOTAM, содержащие информацию о статусе элементов Глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS).

Пример.

Государству 2 может требоваться от выпускающего государства (государства 1) информация о всех аэродромах, средствах, службах и процедурах, используемых при полетах гражданских воздушных судов.

Государству 3 от государства 1 может требоваться информация в отношении участка маршрута, начинающегося на одном из аэродромов на его территории и заканчивающегося на одном из аэродромов в государстве 1, или информация о находящейся в зоне ответственности государства 1 территории для следования транзитом, касающаяся важных аэродромных средств, схем, маршрутных навигационных средств (включая средства связи "воздух – земля"), используемых международной гражданской авиацией, а также обстоятельств, имеющих важное значение для воздушных судов, пролетающих по участку маршрута, пересекающего территорию, находящуюся в зоне ответственности государства 1.

В этом случае государство 1 направляет в государство 2 NOTAM серий B, S и V, а государству 3 высылаются NOTAM серий A и V, а также NOTAM серий S и Z, если о потребности в них было заявлено ранее.

Срок действия

6.3.6 Необходимо предоставлять информацию о сроке действия опасности, изменения нормального эксплуатационного состояния или режима работы средств, являющихся предметом сообщения. Если в этот период данные условия или деятельность будут иметь место в конкретные промежутки времени, об этом также следует сообщать. В NOTAM, уведомляющем о нерабочем состоянии аэронавигационных средств, объектов и служб связи, должно указываться время восстановления обслуживания или предполагаемая длительность нерабочего периода.

6.3.7 Следует с особой тщательностью указывать срок действия обстоятельств, о которых сообщается в NOTAM, с тем чтобы избежать неправильного понимания. В соответствии с форматом NOTAM и соответствующими вариантами кода NOTAM необходимо указывать соответствующую дату (даты) и время, передаваемые в виде группы из десяти цифр, обозначающей год, месяц, число и час по UTC.

Пример:

Q) RJCG/QLBAS/IV/M/A/000/999/
4248N14140E025
A) RJCC B) 0304200921 C) 0304211800
E) ABN U/S

Содержание:

Аэродромный маяк на аэродроме Саппоро/Читосе прекратил работу в 09:21 20 апреля 2003 года и не будет работать до 18:00 UTC 21 апреля 2003 года.

Текст
[5.2.1, 5.2.2 и добавление 6]

6.3.8 NOTAM должны содержать информацию об опасности, эксплуатационном состоянии или режиме работы средств, являющихся предметом сообщения. Они должны составляться с использованием обозначений/универсальных фраз согласно коду NOTAM ИКАО, дополняемых сокращениями ИКАО (Doc 8400), а также индексов, определителей, указателей, позывных, частот, цифр и открытого текста. Если не предусматривается иное в отношении SNOWTAM и ASHTAM, текст каждого NOTAM должен содержать информацию, порядок изложения которой указан в формате NOTAM. (См. добавление А к данной главе).

6.3.9 Каждый NOTAM должен составляться в предельно краткой форме и таким образом, чтобы его смысл был ясным и не требовал ссылки на другой документ. Каждый NOTAM должен быть посвящен только одному вопросу и одному условию, связанному с данным вопросом. Текст должен составляться NOF таким образом, чтобы он мог быть введен в PIB без дополнительной обработки принимающим органом.

Перекрестная ссылка на AIP/дополнение к AIP
[5.2.11]

6.3.10 Если NOTAM содержит информацию, требующую внесения поправки в AIP или выпуска дополнения к AIP, в его текст следует включать надлежащую ссылку на соответствующий AIP или дополнение к нему и делать соответствующую запись даже в том случае, если эта информация носит временный характер. Это позволяет информировать пользователя данного AIP или дополнения к нему о том, что по конкретному вопросу имеется информация временного характера.

6.3.11 В том случае, если NOTAM содержит информацию временного характера, рассчитанную на короткий период времени и не требующую обращения к поправке к AIP или дополнению к AIP для получения полной информации, то в этом случае ссылки на AIP не должны аннотироваться в NOTAM. Тем самым, пользователь NOTAM информируется о том, что данный NOTAM содержит полную информацию.

Названия пунктов
[3.6.2, 5.2.12]

6.3.12 Индексы местоположения, включаемые в текст NOTAM, должны соответствовать тем, которые приводятся в документе *"Указатели (индексы) местоположения"* (Doc 7910), и сокращенная форма таких индексов использоваться не должна. Если NOTAM содержит информацию, касающуюся пунктов, которым не присвоен индекс местоположения ИКАО, название этих пунктов необходимо давать в соответствии с его произношением на языке данного государства и, при необходимости, транслитерировать буквами латинского алфавита.

Языки
[3.6.1]

6.3.13 NOTAM и другие элементы объединенного пакета аэронавигационной информации, подлежащие международной рассылке, должны включать текст на английском языке тех частей, которые дают открытым текстом. Это требуется для того, чтобы помочь большинству тех, кто связан с деятельностью гражданской авиации.

6.4 ФОРМАТ NOTAM
[Добавление 6]

6.4.1 Формат NOTAM разработан с целью стандартизировать форму представления различной информации, распространяемой с помощью NOTAM, с тем чтобы адресату было проще понимать сообщение. При разработке данного формата учитывалась необходимость передачи информации в форме сообщений AFS. В связи с этим формат содержит специальные условные обозначения, которые оператор телетайпа должен в обязательном порядке использовать при составлении сообщения (т. е. возврат каретки, смена строки, интервал, скобка перед обозначением сообщения и в конце сообщения). Формат NOTAM и инструкции по его заполнению, содержащиеся в Приложении 15, воспроизводятся в добавлении А к данной главе.

6.4.2 Формат NOTAM состоит из двух основных частей:

a) часть, представляющая интерес для службы связи, обрабатывающей сообщение AFS, т. е. та часть, которая содержит указатель срочности, адреса, дату и время представления и индекс составителя;

b) часть, содержащая информацию NOTAM.

6.4.3 Инструкции по заполнению формата NOTAM в части, содержащей информацию NOTAM, содержатся в добавлении 6 к Приложению 15. Эти инструкции воспроизводятся в добавлении A к настоящей главе для удобства ссылки. При этом добавление A содержит дополнительный инструктивный материал и примеры NOTAM.

6.5 ИСПОЛЬЗОВАНИЕ КОДА NOTAM И СОКРАЩЕНИЙ

Цель

6.5.1 Полное описание включаемой в NOTAM информации дается в коде NOTAM ИКАО, содержащемся в документе Doc 8400. Он служит одним из наиболее важных критериев при хранении и поиске информации, а также при определении того, имеет ли вопрос эксплуатационное значение. Кроме того, он позволяет определить важность данного NOTAM для различных типов полетов, а также необходимость включения его в связи с этим в бюллетень предполетной информации. Помимо этого, он позволяет определять ту информацию, о которой надлежит уведомлять немедленно. Из вышесказанного видно, что на основе данного кода устанавливаются определители NOTAM, которые необходимо включать в пункт Q) формата NOTAM, а также определяется сокращенный открытый текст, который включается в пункт E).

Состав

6.5.2 Все группы кода NOTAM содержат пять букв. Первая буква "Q" указывает, что далее следует кодовое сокращение, используемое при составлении NOTAM. Вторая и третья буквы обозначают вид средства или условия, о которых сообщается, а четвертая и пятая буквы - вид опасности и эксплуатационное состояние. Раздел кода NOTAM, посвященный кодированию, предназначен для того, чтобы облегчить выбор соответствующих кодовых групп, но для достижения максимальной эффективности код следует применять с определенной долей воображения и иметь полное представление о его потенциальных возможностях. Поэтому лица, отвечающие за составление NOTAM, должны его хорошо знать. При составлении первоначального варианта NOTAM с использованием открытого текста, следует учитывать возможность кодирования данного NOTAM и следить за тем, чтобы он был сформулирован таким образом, чтобы его позднее было проще кодировать.

Использование групп кода NOTAM

6.5.3 Наиболее часто используемые группы кода NOTAM и их увязка с определителями "движение", "цель" и "сфера действия" приводятся в таблицах "Критерии отбора элементов NOTAM" в добавлении B к данной главе.

Использование сокращений

6.5.4 Во многих случаях возникает необходимость расширить, дополнить или уточнить кодовые группы NOTAM, используя для этого значения/аббревиатуры универсальных фраз кода NOTAM, а также сокращения, частоты, позывные, опознавательные индексы, временные группы и т. д., с тем чтобы передать важную информацию. Это установившаяся практика, которая не противоречит назначению кода NOTAM и правилам авиационной электросвязи, и ее следует всегда использовать вместо открытого текста. Сокращения, которые государства должны использовать в эксплуатационных целях, содержатся в документе Doc 8400. По мере возникновения потребности в дополнительных сокращениях будут приняты меры к включению их в документ Doc 8400 новых сокращений. Сокращения, не включенные в документ Doc 8400, употреблять не следует.

Примечание. Поскольку код Q (QDM, QFE и т. д.) предназначен в первую очередь для связи "воздух – земля" по принципу "запрос – ответ", его следует применять с осторожностью и только при наличии твердой уверенности в том, что неправильное понимание сообщения исключено.

6.6 SNOWTAM

[5.1.1.1 r), 5.2.3 и добавление 2]

NOTAM специальной серии под названием "SNOWTAM" используется для уведомления о существовании или ликвидации опасных условий на рабочей площади, вызванных наличием снега, льда или воды. Для этой цели используется специальный формат (см. добавление A, рис. A-4). Разрешается использовать также код NOTAM и открытый текст. Если используется формат SNOWTAM, информацию следует давать в последовательности, указанной в этом формате. В периоды, когда в таких условиях поверхности аэродрома/вертодрома остаются покрытыми снегом, слякотью, льдом или водой, информацию об этом следует рассылать всем сторонам, для которых она имеет прямое оперативное значение.

Оценку положения следует производить по крайней мере один раз в сутки, желательно до начала интенсивного воздушного движения. При существенном изменении условий необходимо выпускать новый SNOWTAM. Указания по заполнению формы SNOWTAM приводятся в добавлении A к данной главе.

6.7 ASHTAM

[5.1.1.1 u), 5.2.4 и добавление 3]

6.7.1 NOTAM специальной серии под названием "ASHTAM" используется для уведомления о важном с эксплуатационной точки зрения изменении вулканической деятельности, месте, дате и времени вулканических извержений и/или горизонтальных и вертикальных размерах облака вулканического пепла, включая направление его движения, эшелоны полетов и маршруты или участки маршрутов, которые могут быть затронуты этим облаком. Для этой цели используется специальный формат (см. добавление A, рис. 6-A-5). Разрешается использовать также код NOTAM и открытый текст. Если используется формат ASHTAM, информацию следует давать в последовательности, указанной в этом формате. Максимальный срок действия ASHTAM составляет 24 ч. При изменении степени опасности необходимо выпускать новый ASHTAM. Указания по заполнению формы ASHTAM приводятся в добавлении A к данной главе.

6.7.2 Информация о вулканической деятельности или наличии шлейфов вулканического пепла может также передаваться с помощью NOTAM. Для обеспечения срочной передачи исходной информации на борт воздушных судов в первых выпущенных ASHTAM или NOTAM может содержаться только информация, подтверждающая факт сообщения об извержении и/или облаке пепла в данном месте в данный день и время.

TEL: 0123 697 3464
FAX: 0123 697 3474
Telex: 99 1236
AFS: EADDYAYX
E-mail: AIS@donc.xx

REPUBLIC OF DONLON
DEPARTMENT OF CIVIL AVIATION
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE
P.O. BOX 744
DONLON CITY

NOTAM LIST
Series A

04 SEP 2003

THE FOLLOWING NOTAM SERIES A WERE STILL VALID ON 4 SEP 2003. NOTAM NOT INCLUDED HAVE BEEN CANCELLED, TIME EXPIRED, SUPERSEDED BY AIP SUPPLEMENT OR INCORPORATED IN THE AIP.

SERIES A

FIR
DONLON FIR

A0463/03	From 0307241200 to 0310312359 EST, Trigger NOTAM AIP – SUP 7/03, exercise area Blue Angel active, SFC to 1525 M, contact authority: Donlon RCC.	**Exercise**
A0562/03	From 0309090630 to 0310011800; period SEP 09–17, 29–30 and OCT 01, Daily 0630–1800, PJE in area circle with radius of 10 KM centred on .....N .....E, from SFC to 5000 M.	**PJE**

AD

DONLON/International

	From 0308020615 to 0309102359 EST, Locator Ident KL 411 KHZ U/S	**Locator**
	From 0308070815 to 0209312000, ILS GP RWY 27 331.400 MHZ CAT I only	**ILS**

HOLMSTOCK/Landa

..... etc. .....

Latest AIP Amendments:

AIRAC AIP Amendment: 042 dated 13 JUL 2003
AIP Amendment: 052 dated 1 SEP 2003

AIP Supplements in force: 04/02; 07/02; 16/02; 01/03; 03/03; 04/03.

AIC Series A in force:

NR 3; 6; 9 of 2000
NR 2; 5; 7 of 2001
NR 3; 6; 9; 13 of 2002
NR 2; 3; 5; 7 of 2003

Рис. 6-1. Образец составленной открытым текстом месячной сводки действующих NOTAM

Добавление A к главе 6

NOTAM, SNOWTAM И ASHTAM

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В настоящем добавлении содержатся разъяснения относительно выпуска NOTAM, дополняющие основные указания, приведенные в главе 6.

1.2 В настоящем добавлении для простоты пользования приводятся формат NOTAM и соответствующие инструкции по его заполнению, содержащиеся в добавлении 6 к Приложению 15. Приводятся также образцы NOTAM. Два из этих образцов дополняются соответствующими сообщениями AFS и заполненными формами NOTAM.

1.3 Здесь приводятся также инструктивные указания, касающиеся "триггерных" NOTAM и подготовки контрольных перечней, выпускаемых как NOTAM.

1.4 Воспроизводятся также форматы SNOWTAM и ASHTAM вместе с инструкциями по заполнению соответствующих форм, которые содержатся соответственно в добавлениях 2 и 3 Приложения 15.

ФОРМАТ NOTAM

Указатель срочности	→
Адрес	
	<<≡
Дата и время заполнения	→
Индекс составителя	<<≡ (

Серия, номер и обозначение сообщения

NOTAM, содержащий новую информацию	..... (серия и номер/год)	NOTAMN
NOTAM, заменяющий предыдущий NOTAM	..... (серия и номер/год).	NOTAMR ..... (серия и номер/год заменяемого NOTAM)
NOTAM, отменяющий предыдущий NOTAM	..... (серия и номер/год).	NOTAMC ..... (серия и номер/год отменяемого NOTAM) <<≡

Определители

	РПИ	Код NOTAM	Движение	Цель	Сфера действия	Нижняя граница	Верхняя граница	Координаты, радиус	
Q)		Q							<<≡

Определение индекса местоположения ИКАО, в котором расположены средство, воздушное пространство или имеются условия, являющиеся предметом сообщения	A) →

Срок действия

С *(группа дата/время)*	B)											→	
До *(PERM) или группа дата/время)*	C)											**EST*** **PERM***	<<≡
Расписание *(если это применимо)*	D)												→
													<<≡

Текст NOTAM; вводится открытым текстом (с использованием сокращений ИКАО)

E)

<<≡

Нижняя граница	F)	→
Верхняя граница	G)	)<<≡
Подпись		

*** В соответствующих случаях исключить.**

Рис. 6-A-1. Формат NOTAM

ИНСТРУКЦИИ И РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ЗАПОЛНЕНИЮ ФОРМАТА NOTAM

1. Общие положения

Передается строка определителей (п. Q)) и все указанные в формате пункты (от A) до G) включительно) с закрывающей скобкой, кроме тех, которые не содержат информации.

2. Нумерация NOTAM

Каждому NOTAM присваивается серия, которая обозначается буквой и номером, состоящим из четырех цифр, за которыми следуют знак дроби и номер, состоящий из двух цифр, обозначающий год (например, A0023/03). Каждая серия должна начинаться 1 января с номера 0001.

3. Определители (п. Q))

Пункт Q) имеет восемь полей, каждое из которых отделено знаком дроби. Для облегчения автоматизированной подготовки PIB всем полям п. Q) должны присваиваться значения; при необходимости будут использоваться значения по умолчанию. Определение каждого поля приводится ниже:

1) РПИ

a) если географически предмет сообщения расположен в пределах одного РПИ, то указывается индекс (указатель) местоположения ИКАО для соответствующего РПИ. В том случае, если аэродром расположен в пределах перекрывающего РПИ другого государства, в первом поле п. Q) должен указываться код этого перекрывающего РПИ (например, Q) LFRR/ …A) EGJJ);

или

если географически предмет сообщения расположен в пределах нескольких РПИ, в поле РПИ должны указываться принятые в ИКАО буквы национальной принадлежности государства, выпускающего NOTAM, за которыми следует группа "XX". (Индекс (указатель) местоположения перекрывающего ВРПИ не используется.) В п. A) указываются индексы (указатели) местоположения ИКАО для соответствующих РПИ или индекс (указатель) государства или неправительственного агентства, который отвечает за обеспечение навигационного обслуживания в нескольких государствах;

b) если одно государство выпускает NOTAM в отношении РПИ в группе государств, необходимо включать первые две буквы индекса (указателя) ИКАО выпускающего государства плюс группу "XX". В п. A) указываются индексы (указатели) местоположения для соответствующих РПИ или индекс (указатель) государства или неправительственного агентства, которое отвечает за обеспечение навигационного обслуживания в нескольких государствах.

2) КОД NOTAM

Все группы кодов NOTAM включают пять букв, при этом первой буквой всегда является буква Q. Вторая и третья буквы определяют предмет сообщения, а четвертая и пятая буквы обозначают статус или условие сообщаемого предмета.

NOTAM должен касаться только одного предмета и одного условия, связанного с данным предметом.

Двухбуквенные коды для обозначения предметов сообщений и условий приводятся в документе PANS-ABC (Doc 8400). Для сочетаний второй и третьей и четвертой и пятой букв следует использовать критерии отбора элементов NOTAM, приведенные в добавлении B, или, при необходимости, включить одно из следующих сочетаний:

a) если предмет сообщения отсутствует в коде NOTAM (Doc 8400), в качестве второй и третьей букв включить группу "XX" (например, QXXAK);

b) если предмет сообщения отсутствует в добавлении B, присвоение определителей "Движение", "Цель" и "Сфера действия" должно основываться на эксплуатационном опыте и ориентировано на аналогичные предметы, приведенные в NSC;

c) если условие предмета сообщения отсутствует в коде NOTAM (Doc 8400) или в критериях отбора элементов NOTAM (Doc 8126), в качестве четвертой и пятой букв включить группу "XX" (например, QFAXX);

d) в тех случаях, когда в соответствии с положениями добавления 4 и главы 6 выпускается NOTAM, содержащий важную с эксплуатационной точки зрения информацию, и он используется для указания наличия поправок или дополнений к AIP, составляемых в соответствии с правилами AIRAC, в качестве четвертой и пятой букв кода NOTAM включается группа "TT";

e) в тех случаях, когда выпускается NOTAM, содержащий контрольный перечень действующих NOTAM, в качестве второй, третьей, четвертой и пятой букв включается группа "КККК"; и

f) при аннулировании NOTAM используется одно из следующих сочетаний четвертой и пятой букв кода NOTAM:

AK : ВОЗОБНОВЛЕНА НОРМАЛЬНАЯ РАБОТА;
AL : В РАБОЧЕМ СОСТОЯНИИ (ИЛИ ВОЗОБНОВЛЕНИЕ НОРМАЛЬНОЙ РАБОТЫ) С СОХРАНЕНИЕМ РАНЕЕ ОПУБЛИКОВАННЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ/УСЛОВИЙ;
AO : В РАБОЧЕМ СОСТОЯНИИ;
CC : ЗАВЕРШЕНО;
CN : АННУЛИРОВАНО;
HV : РАБОТА ЗАКОНЧЕНА;
XX : ОТКРЫТЫЙ ТЕКСТ.

3) ДВИЖЕНИЕ

I – ППП
V – ПВП
K – NOTAM представляет собой контрольный перечень.

Примечание. В зависимости от предмета и содержания NOTAM поле определителя ДВИЖЕНИЕ может содержать комбинированные определители. Рекомендации, касающиеся комбинации определителей поля ДВИЖЕНИЕ с указанием предмета сообщения определителей и условий в соответствии с критериями отбора элементов NOTAM, содержатся в добавлении B.

4) ЦЕЛЬ

N – NOTAM, отобранный для незамедлительного уведомления эксплуатантов воздушных судов;
B – NOTAM, отобранный для включения в PIB;
O – NOTAM, касающиеся производства полетов;
M – прочие NOTAM; для предполетного инструктажа необязательны, но предоставляются по запросу;
K – NOTAM представляет собой контрольный перечень.

Примечание. В зависимости от предмета и содержания NOTAM поле определителя ЦЕЛЬ может содержать следующие определители: K, B, BO, NBO или M. Рекомендации, касающиеся комбинации определителей поля ЦЕЛЬ с указанием предмета сообщения и условий в соответствии с критериями отбора элементов NOTAM, содержатся в добавлении B.

5) СФЕРА ДЕЙСТВИЯ

A – аэродром;
E – маршрут;
W – навигационное предупреждение;
K – NOTAM представляет собой контрольный перечень.

Примечание. В зависимости от предмета и содержания NOTAM поле определителя СФЕРА ДЕЙСТВИЯ может содержать комбинированные определители. Рекомендации, касающиеся комбинации определителей поля СФЕРА ДЕЙСТВИЯ с указанием предмета сообщения и условий в соответствии с критериями отбора элементов NOTAM, содержатся в добавлении B. Если предмет определяется как AE, в п. A) необходимо указать индекс местоположения аэродрома.

6) и 7) НИЖНЯЯ/ВЕРХНЯЯ ГРАНИЦА

Поля НИЖНЕЙ и ВЕРХНЕЙ границ представляются только в виде эшелонов полета (ЭП) и обозначают фактические вертикальные пределы зоны действия без дополнительных буферных зон. В случае навигационных предупреждений и ограничений воздушного пространства вводимые значения соответствуют указанным в пп. F) и G). Если предмет сообщения не содержит конкретную информацию об относительной высоте, включается группа "000" для НИЖНЕЙ границы и группа "999" для ВЕРХНЕЙ границы в качестве значений по умолчанию.

8) КООРДИНАТЫ, РАДИУС

Широта и долгота с точностью до одной минуты, а также трехзначная величина расстояния, определяющая радиус действия в морских милях (например, 4700N01140E043). Координаты определяют приблизительный центр окружности, радиус которой описывает всю зону действия (например, координаты контрольной точки аэродрома для NOTAM со сферой действия A). Если этот NOTAM охватывает один РПИ или ВРПИ или несколько РПИ или ВРПИ, используется значение радиуса по умолчанию "999".

4. Пункт A)

Внести индекс местоположения, указанный в Doc 7910 ИКАО *"Указатели (индексы) местоположения"*, для аэродрома или РПИ, в котором расположены средство, воздушное пространство или имеются условия, являющиеся предметом сообщения.

Может указываться только один аэродром. Если предмет извещения касается нескольких аэродромов, следует выпускать отдельный NOTAM. При необходимости можно указать несколько РПИ или ВРПИ. В качестве

индекса местоположения РПИ или ВРПИ используется индекс местоположения районного диспетчерского центра (РДЦ) или центра полетной информации (ЦПИ), предоставляющего обслуживание воздушного движения в пределах данного РПИ или ВРПИ.

Пример:

"A) LOWW" обозначает аэродром Вена/Швехат, а "A) LOVV" обозначает РПИ Вены (LOVV – индекс (указатель) местоположения РДЦ/ЦПИ Вены.

Количество РПИ в п. A) ограничивается 7 вследствие длины строки AFTN. Если затрагивается более 7 РПИ, публикующий NOF или ответственное неправительственное агентство может использовать особый и однозначный индекс местоположения для публикации информации NOTAM, касающейся более 7 РПИ (например, UUUU). Если такой особый индекс местоположения отсутствует, по мере необходимости следует публиковать дополнительный NOTAM.

Если информация касается GNSS, внести соответствующий индекс (указатель) местоположения ИКАО, относящийся к элементу GNSS, или общий индекс (указатель) местоположения, относящийся ко всем элементам GNSS (исключая GBAS).

Примечание. В случае GNSS индекс (указатель) местоположения может использоваться при идентификации перерыва в работе элемента GNSS (например, KNMH для перерыва в работе спутника GPS).

Если индекс местоположения ИКАО отсутствует, использовать принятые в ИКАО буквы национальной принадлежности из части 2 документа ИКАО Doc 7910, плюс XX, а затем в п. E) указывается название открытым текстом. Когда индекс местоположения ИКАО отсутствует, п. E) формата необходимо заполнять в обязательном порядке, для того чтобы дать название соответствующего местоположения/средства/службы, поскольку уже существует ряд индексов, в которых широко используется буква "X" (например, "DXXX" для обозначения Ломе/Токоин). Поэтому незаполненный п. E) может вызвать ненужные запросы. С другой стороны, отсутствие записи в п. E) будет служить подтверждением правильности использованного индекса местоположения.

5. Пункт B)

В п. B) необходимо указывать начало события или деятельности или, в случае выхода из строя средства/службы, группу "дата – время" выпуска NOTAM.

Для группы "дата – время" использовать группу из десяти цифр, обозначающих год, месяц, число, часы и минуты по UTC (например, B) 0310241230, что означает 24 октября 2003 года в 12:30 UTC). Такие сокращения, как "WIE" или "WEF", использовать не следует. Начало дня обозначается "00:00".

Эта информация представляет собой время и дату вступления в силу NOTAMN. В случае NOTAMR и NOTAMC информация группы "дата-время" представляет собой фактическую дату и время составления NOTAM. Для того чтобы избежать возможного неправильного толкования информации о дополнительных изменениях или наличия нескольких NOTAM по одному и тому же предмету в одно и то же время, никакие дополнительные сообщения об аннулировании или замене не выпускаются. Начало дня обозначается "00:00".

6. Пункт C)

В п. C) необходимо указывать окончание события или деятельности.

За исключением NOTAMC, используется группа "дата – время" (состоящая из десяти цифр, обозначающих год, месяц, число, часы и минуты по UTC), указывающая продолжительность действия информации, за исключением случаев, когда информация носит постоянный характер, и тогда включается сокращение PERM.

Если информация о сроках является неопределенной, указывается приблизительная продолжительность с помощью группы "дата – время", за которой следует сокращение EST (например, C) 0310250600 EST). Любой NOTAM, содержащий обозначение EST, должен отменяться или заменяться до даты и времени, указанных в п. C).

Такое сокращение, как "UFN", использовать не следует. Конец дня обозначается "23:59" (т. е. "24:00" не используется).

Пункт C) должен содержать сокращение "PERM" только для информации NOTAM, которая будет включена в AIP. Эти NOTAM аннулируются.

7. Пункт D)

В п. D) необходимо указывать конкретный график или период(ы), в течение которых имеет место какое-либо событие или опасность. Данный пункт заполняется только при необходимости.

Если информация об опасности, эксплуатационном состоянии или режиме работы средств будет действовать в соответствии с особым графиком между моментами времени, указанными в пп. B) и C), включить такую информа-

цию в п. D). Если информация п. D) превышает 200 знаков, необходимо рассмотреть вопрос о предоставлении таких данных в отдельном последующем NOTAM.

Пример:

Если в период с 07:30 UTC 19 апреля 2003 года по 15:00 UTC 20 апреля 2003 года опасные условия будут иметь место 19 и 20 апреля только в период с 07:30 по 15:00 UTC, пп. B), C) и D) следует заполнять следующим образом:

B) 0304190730 C) 0304201500
D) APR 19 AND 20 0730-1500.

8. Пункт E)

Пункт E), называемый также текстом NOTAM, должен содержать информацию об опасности, режиме работы и/или эксплуатационном состоянии средств, являющихся предметом сообщения.

Если NOTAM выбран для международной рассылки, в части, изложенные открытым текстом, включается текст на английском языке.

Текст в п. E) должен быть максимально кратким, содержать всю важную информацию, необходимую для безопасного выполнения полета, и быть готовым для включения в PIB. В этой связи следует отметить, что в обязанность САИ входит выпуск NOTAM на основе информации, которую она получает из соответствующих "источников" (других технических департаментов и т. д.). За изменение текста (но не смысла) сообщения для обеспечения соблюдения формата NOTAM отмечает САИ, и это обычно делается по согласованию с соответствующим источником информации. Кроме того, источники, обеспечивающие информацией САИ/NOF, должны быть проинструктированы относительно необходимости максимального сокращения объема сообщения, с тем чтобы сообщаемая в NOTAM информация включала только самое необходимое.

Боковые границы района, публикуемые в AIP или AIP SUP, в п. E) не повторяются; вместо этого указывается название данного района.

Если боковые границы района не публикуются в AIP или AIP SUP, для обеспечения удобочитаемости координаты следует выражать следующим образом:

a) Точки, определяющие боковые границы района неправильной формы, должны нумероваться по часовой стрелке со знаком разбивки "–". Последняя точка в перечне должна быть такой же, как первая точка.

b) Район круговой формы определяется с использованием слова "RADIUS", после которого следует значение радиуса и сокращенная единица измерения, после чего следует слово "CENTRE" с координатами центра окружности.

c) В п. E) широта представляется в виде DDMM[SS.s]H, где DD обозначает градусы; MM обозначает минуты; SS обозначает секунды; s обозначает десятые доли секунд, а H обозначает полушария, при этом N – северное полушарие или S – южное полушарие.

d) В п. E) долгота представляется в виде DDDMM[SS.s]H, где DDD обозначает градусы; MM обозначает минуты; SS обозначает секунды; s обозначает десятые доли секунд, а H обозначает полушария, при этом W – западное полушарие или E – восточное полушарие.

e) Разрешающая способность координат должна соответствовать требованиям к качеству аэронавигационных данных, перечисленным в добавлении 7 к Приложению 15 (например, десятые доли минуты использовать не следует).

В п. E) включается электронный адрес, при этом символ @ заменяется знакосочетанием "(A)".

В NOTAMC следует включать предметную ссылку и сообщение о состоянии для обеспечения возможности точной проверки вероятности.

Пример:

E) RWY 25R LLZ U/S.

9. Пункты F) и G)

Эти пункты обычно применяются для навигационных предупреждений или ограничений воздушного пространства, но могут использоваться в связи с любыми другими событиями и, как правило, являются частью PIB. Включить нижние и верхние границы деятельности или ограничений, четко указывая только одну точку отсчета и единицу измерения в обоих полях. Одновременное использование метров и футов не рекомендуется, поскольку может вызвать путаницу. Значение и единица измерения (M или FT) должны указываться без пробела. После единицы измерения через один знак пробела указывается уровень отсчета (AGL, AMSL). Сокращение GND или SFC должно использоваться в п. F) для обозначения "уровень земли" или "поверхность". Сокращение UNL следует использовать в п. G) для обозначения "без ограничений".

В случае организации воздушного пространства (NOTAM, касающийся структуры маршрутов ОВД, TMA,

CTR, ATZ и т. д.) указываемые значения "нижней/верхней границы" должны соответствовать вертикальным границам соответствующего воздушного пространства. По мере возможности следует избегать использования значений 000/999 по умолчанию.

Нижняя граница. Нижняя граница может обозначаться в п. F) как SFC (поверхность), GND (уровень земли), абсолютная высота в метрах или футах относительно среднего уровня моря (например, "2000M AMSL" или "6500FT AMSL"), относительная высота (например, "1000M AGL") или эшелон полета (например, "FL100"). Сокращение "000" не используется.

Верхняя граница. Верхняя граница может обозначаться в п. G) как абсолютная высота в метрах или футах относительно среднего уровня моря (например, "5000M AMSL" или "16500FT AMSL"), относительная высота (например, "6000M AGL" или "19700FT AGL"), эшелон полета (например, "FL200") или, если это уместно, "UNL" (без ограничений). Сокращение "999" не используется.

Пример:

F) GND G) 30000FT AMSL.

Содержание:

От уровня земли до абсолютной высоты 30 000 фут над средним уровнем моря.

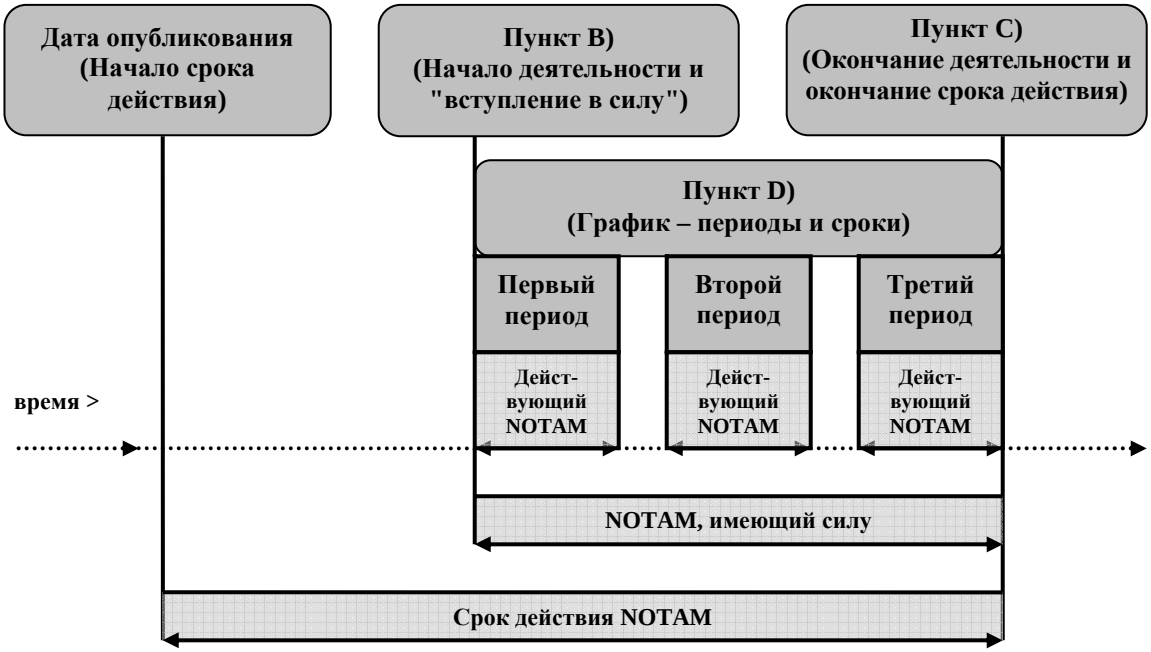


Рис. 6-A-2. Группа "дата – время" NOTAM

2. ОБРАЗЦЫ NOTAM, СОСТАВЛЕННЫЕ ПО ФОРМАТУ NOTAM

2.1 Ниже приводятся образцы NOTAM, составленные по формату NOTAM. Это всего лишь образцы, не имеющие никакого эксплуатационного значения.

a) В Париже (Орли) с 00:00 UTC 1 апреля 2003 года до 06:00 UTC 1 апреля 2003 года не будет работать дальномерное оборудование.

NOTAMN
Q) LFFF/QNDAS/IV/BO/AE/000/999/4843N00221E250
A) LFPO B) 0304010000 C) 0304010600
E) DME U/S)

b) В Нью-Йорке (Ла Гардия) всенаправленный ОВЧ-радиомаяк, работающий на частоте 116,9 МГц, будет в нерабочем состоянии приблизительно до 09:00 UTC 13 ноября 2003 года.

NOTAMN
Q) KZWY/QNVAS/IV/BO/AE/000/999/
4047N07352W250
A) KLGA B) 0311020615 C) 0311130900 EST
E) 116.9 MHZ VOR U/S)

c) В Белграде (Белград) ненаправленный радиомаяк, работающий на частоте 243 кГц, в 06:00 UTC 1 мая 2003 года снимается с эксплуатации. Добавить ссылку на AIP.

NOTAMN
Q) LYBA/QNBAW/IV/BO/AE/000/999/
4449N02019E300
A) LYBE B) 0305010600 C) PERM
E) 243 KHZ NDB WITHDRAWN REF. AIP LYBE AD 2.19)

d) В РПИ Монреаля будут производиться стрельбы с 08:00 UTC до 11:00 UTC 21 февраля 2003 года в районе радиусом 10 м. миль вокруг точки с координатами 40° 37' с. ш. 74° 00' з. д. от поверхности до высоты 6100 м над средним уровнем моря.

NOTAMN
Q) CZUL/QWMLW/IV/BO/W/000/200/
4537N07400W010
A) CZUL B) 0302210800 C) 0302211100
E) GUN FIRING WILL TAKE PLACE RADIUS 10 NM CENTRE 4537N07400W
F) SFC G) 6100M AMSL

e) Если опасная зона EG-DXX, расположенная в месте с координатами 55° 10' с. ш. 05° 20' з. д. и имеющая радиус 50 м. миль (с охватом двух РПИ) будет вводиться в действие до высоты 40 000 фут над уровнем моря 3, 7, 12, 21, 24 и 28 апреля 2003 года ежедневно с 07:30 до 15:00 UTC и до высоты 30 000 фут над средним уровнем моря 19 и 20 апреля 2003 года ежедневно с 07:30 до 15:00 UTC, потребуется выпустить два NOTAM следующего содержания:

(A0623/03 NOTAMN
Q) EGXX/QRDCA/IV/NBO/W/000/400/5510N00520W050
A) EGTT/EGPX B) 0304030730 C) 0304281500
D) APR 03 07 12 21 24 AND 28 0730 TO 1500
E) DANGER AREA DXX IS ACTIVE
F) GND G) 40000FT AMSL)

(A0624/03 NOTAMN
Q) EGXX/QRDCA/IV/NBO/W/000/300/5510N00520W050
A) EGTT/EGPX B) 0304190730 C) 0304201500
D) APR 19 AND 20 0730 TO 1500
E) DANGER AREA DXX IS ACTIVE
F) GND G) 30000FT AMSL)

f) Во Франкфурте (международный) 27 ноября 2003 года базовая GNSS недоступна для NPA с 17:23 UTC до 17:54 UTC, SBAS недоступна для APV с 17:31 до 17:46 UTC и GBAS недоступна с 17:35 до 17:46 UTC.

(B0116/03 NOTAMN
Q) EDFF/QGAAU/I/BO/A/000/999/5204N01137E250
A) EDDF B) 0311271723 C) 0311271754
E) BASIC GNSS UNAVBL FOR NPA 0311271723 TIL 0311271754 SBAS UNAVBL FOR APV 0311271731 TIL 0311271748 GBAS UNAVBL 0311271735 TIL 0311271746)

g) SBAS недоступна для всех операций APV в районе радиусом 250 м. миль вокруг Парижа (Шарль де Голь) с 21:35 UTC 14 декабря 2003 года до 21:35 UTC (время расчетное) 15 декабря 2003 года.

(A2500/03 NOTAMN
Q) LFFF/QGWAU/I/BO/A/000/999/4901N00232E250
A) LFPG B) 0312142135 C) 0312152135 EST
E) SBAS UNAVBL FOR APV)

h) Базовая GNSS, SBAS и GBAS будут недоступны для всех операций на маршруте и аэродроме в районе радиусом 460 км (250 м. миль) вокруг Парижа (Шарль де Голь) с 18:15 UTC до 23:15 UTC 16 октября 2003 года.

(A3546/03 NOTAMN
Q) LFFF/QGWAU/I/BO/AE/000/999/
4901N00232E250
A) LFPG B) 0310161815 C) 0310162315

E) BASIC GNSS UNAVBL SBAS UNAVBL GBAS UNAVBL)

2.2 Образцы заполненных форматов NOTAM приводятся на рис. 6-A-3 и 6-A-4, а содержание сообщений NOTAM приводится ниже вместе с образцами соответствующих сообщений AFS.

Содержание NOTAM на рис. 6-A-3

NOTAM серии A номер 0068, заменяющий NOTAM серии A номер 0062, за текущий год. Вагар, Фарерские Острова, аэродром закрыт на техническое обслуживание ВПП с 23:00 UTC 8 мая 2003 года приблизительно до 01:00 UTC 9 мая 2003 года.

Сообщение AFS

GG EHZZNNLX EBZZNNLX EDZZNINX EKZZNIDX
021432 BGSFYNYX
(A0068/03 NOTAMR A0062/03
Q) BIRD/QFALC/IV/NBO/A/000/999/6204N07163W010
A) EKVG B) 0305082300 C) 0305090100 EST
E) AD CLSD FOR MAINT)

Содержание NOTAM на рис. 6-A-4

В РПИ Токио будут выполняться полеты монгольфьеров в районе со следующими координатами: 43° 00' с. ш. 140° 40' в. д., 42° 40' с. ш. 140° 30' в. д., 42° 36' с. ш. 140° 30' в. д. и 42° 36' с. ш. 140° 54' в. д. Полеты будут выполняться только в условиях ВМУ до абсолютной высоты 2000 м над средним уровнем моря в следующие дни и часы:

в 2003 году с 19:30 31 мая до 09:30 1 июня, с 19:30 6 июня до 09:30 7 июня, с 19:30 7 июня до 09:30 8 июня, с 19:30 13 июня до 09:30 14 июня, с 19:30 14 июня до 09:30 15 июня, с 19:30 20 июня до 09:30 21 июня, с 19:30 21 июня до 09:30 22 июня, с 19:30 27 июня до 09:30 28 июня, с 19:30 28 июня до 09:30 29 июня;

или в более компактной форме:

31 мая, 6, 7, 13, 14, 20, 21, 27 и 28 июня 2003 года в периоды с 19:30 до 09:30 следующего дня.

Сообщение AFS

GG CYZZNBBX KDZZNOKX LFZZNNMX NTTYNYX
WMKKYNYX
301203 RJAAYNYX
(A0703/03 NOTAMN
Q) RJTG/QWLLW/V/M/W/000/065/
4248N14042E100
A) RJTG B) 0305311930 C) 0306290930
D) MAY 31 JUN 06 07 13 14 20 21 27 28 1930-0930
E) HOT AIR BALLOON FLT IN AREA 4300N14040E –
4240N14030E – 4236N14030E – 4236N14054E –
4300N14040E VMC ONLY
F) SFC G) 2000M AMSL)

Указатель срочности	GG →
Адрес	EHZZNNLX EBZZNNLX EDZZNINX
EKZZNIDX . . . (и т. д.)	
	<<≡
Дата и время заполнения	021432 →
Индекс составителя	BGSFYNYX <<≡(

Серия, номер и обозначение сообщения

NOTAM, содержащий новую информацию	..... (серия и номер/год)	NOTAMN	
NOTAM, заменяющий предыдущий NOTAM	A0068/03 ..... (серия и номер/год).	NOTAMR	A0062/03 ..... (серия и номер/год заменяемого NOTAM)
NOTAM, отменяющий предыдущий NOTAM	..... (серия и номер/год).	NOTAMC	..... (серия и номер/год отменяемого NOTAM) <<≡

Определители

	РПИ	Код NOTAM	Движение	Цель	Сфера действия	Нижняя граница	Верхняя граница	Координаты, радиус	
Q)	BIRD/	QFALC/	IV/	NBO/	A /	000/	999/	6204N07163W010	<<≡

Определение индекса местоположения ИКАО, в котором расположены средство, воздушное пространство или имеются условия, являющиеся предметом сообщения	A) EKVG →

Срок действия

С *(группа дата/время)*	B)	0	3	0	5	0	8	2	3	0	0	→
До *(PERM) или группа дата/время)*	C)	0	3	0	5	0	9	0	1	0	0	**EST*** ~~**PERM***~~ <<≡
Расписание *(если это применимо)*	D)											→
												<<≡

Текст NOTAM; вводится открытым текстом (с использованием сокращений ИКАО)

E) AD CLSD FOR MAINT

<<≡

Нижняя граница	F) →
Верхняя граница	G))<<≡
Подпись	

*** В соответствующих случаях исключить.**

Рис. 6-A-3. Образец 1 заполненного формата NOTAM

Указатель срочности	GG →
Адрес	CYZZNBBX KDZZNOKX LFZZNNMX
NTTOYNYX WMKKYNYX . . . (*и т. д.*)	
	<<≡
Дата и время заполнения	301203 →
Индекс составителя	RJAAYNYX <<≡(

Серия, номер и обозначение сообщения

NOTAM, содержащий новую информацию	A0703/03 ..... (серия и номер/год)	NOTAMN	
NOTAM, заменяющий предыдущий NOTAM	..... (серия и номер/год).	NOTAMR	..... (серия и номер/год заменяемого NOTAM)
NOTAM, отменяющий предыдущий NOTAM	..... (серия и номер/год).	NOTAMC	..... (серия и номер/год отменяемого NOTAM) <<≡

Определители

	РПИ	Код NOTAM	Движение	Цель	Сфера действия	Нижняя граница	Верхняя граница	Координаты, радиус	
Q)	RJTG	QWLLW	V	M	W	000	065	4248N14042E100	<<≡

Определение индекса местоположения ИКАО, в котором расположены средство, воздушное пространство или имеются условия, являющиеся предметом сообщения	A) RJTG →

Срок действия

С *(группа дата/время)*	B)	0	3	0	5	3	1	1	9	3	0	→
До *(PERM) или группа дата/время)*	C)	0	3	0	6	2	9	0	9	3	0	~~EST*~~ ~~PERM*~~ <<≡
Расписание *(если это применимо)*	D)	MAY 31 JUN 06 07 13 14 20 21 27 28 1930-0930										<<≡

Текст NOTAM; вводится открытым текстом (с использованием сокращений ИКАО)

E) HOT AIR BALLOON FLT IN AREA 4300N14040E - 4240N14030E - 4236N14030E - 4236N14054E - 4300N14040E VMC ONLY

<<≡

Нижняя граница	F) SFC →
Верхняя граница	G) 2000M AMSL)<<≡
Подпись	

*** В соответствующих случаях исключить.**

Рис. 6-A-4. Образец 2 заполненного формата NOTAM

3. "ТРИГГЕРНЫЙ" NOTAM

3.1 "Триггерные" NOTAM выпускаются в ситуациях, указанных на рис. 4-2 главы 4, согласно инструкциям, относящимся к любому другому NOTAM, с учетом следующих исключений:

3.1.1 ***Определители (пункт Q))***

КОД NOTAM

Вторая и третья буквы (предмет сообщения) должны выбираться из PANS-ABC (Doc 8400), при этом ими никогда не должны быть буквы XX. В случае отсутствия подходящего выбора для аэродромов используются буквы FA, а для РПИ – AF. Если речь идет о нескольких предметах, относящихся к одному аэродрому или РПИ, вторая и третья буквы должны выбираться с учетом предмета, имеющего наибольшее с эксплуатационной точки зрения значение.

Четвертая и пятая буквы (условие) должны всегда быть TT. Это исключительное условие "TT" должно всегда использоваться в триггерном NOTAM независимо от средства, определяемого кодом NOTAM, указанным в PANS-ABC.

Примечание. Условие "TT" можно использовать для заказа конкретного "триггерного" NOTAM в любом выпускающем NOF, а также для включения/исключения "триггерных" NOTAM в/из PIB в конкретное время до даты вступления их в силу.

ЦЕЛЬ

Поскольку "триггерные" NOTAM выпускаются только применительно к информации эксплуатационной значимости, определителем ЦЕЛЬ должен быть BO.

СФЕРА ДЕЙСТВИЯ и ДВИЖЕНИЕ

Если речь идет о нескольких предметах сообщения для одного аэродрома или РПИ и несмотря на то, что в коде NOTAM указывается только предмет, имеющий наибольшее эксплуатационное значение, для учета всех предметов сообщения следует выбирать определители СФЕРА ДЕЙСТВИЯ и ДВИЖЕНИЕ.

3.1.2 ***Пункты B) и C)***

"Триггерный" NOTAM должен содержать в п. B) группу дата-время вступления в силу по системе AIRAC поправки к AIP в системе AIRAC или дополнения к AIP в системе AIRAC. Поскольку "триггерный" NOTAM должен оставаться в силе в течение 14 дней после даты вступления в силу поправки или дополнения, в п. C) должна указываться группа дата-время вступления в силу в системе AIRAC плюс 14 дней.

Пример:

B) 0603161000 *(дата – время вступления в силу в системе AIRAC)*
C) 0603301000 *(дата – время вступления в силу в системе AIRAC плюс 14 дней)*

В тех случаях, когда срок действия информации, опубликованной в дополнении к AIP в системе AIRAC, оставляет менее 14 дней, в п. C) "триггерного" NOTAM должна указываться дата и время окончания срока действия дополнения к AIP.

"Триггерный" NOTAM автоматически аннулируется в день и время, указанные в п. C). В том случае, если информация, содержащаяся в дополнении к AIP AIRAC, прекращает свое действие раньше этой даты, "триггерный" NOTAM может быть аннулирован или заменен, если дополнение к AIP в системе AIRAC является актуальным в течение короткого периода времени.

3.1.3 ***Пункт E)***

Объем текста в п. E) не должен превышать 300 знаков и должен всегда начинаться со слов "TRIGGER NOTAM" (после которых только в случае поправки к AIP дается сокращение PERM), за которыми следует ссылка на соответствующую опубликованную поправку или дополнение к AIP в системе AIRAC, даты вступления в силу и прекращения действия (или только дата вступления в силу в случае PERM) и краткое описание ее или его содержания.

Примечание. В п. E) вносится сокращение PERM или дата окончания действия, с тем чтобы подчеркнуть, что информация, опубликованная в поправке или дополнении к AIP, носит соответственно постоянный характер или имеет запланированную продолжительность действия, а в "триггерном" NOTAM содержится дата окончания действия, как в п. C).

3.2 "Триггерные" NOTAM, касающиеся поправок к AIP в системе AIRAC

3.2.1 Поправки к AIP в системе AIRAC содержат информацию об эксплуатационных изменениях постоянного характера, вносимых в AIP с заранее определенной системой AIRAC датой вступления в силу. В тексте п. E) должна содержаться информация о наличии постоянных изменений.

Пример:

Q) LOVV/QARTT/I/BO/E/245/999/4720N01330E999
A) LOVV
B) 0603161000 *(AIRAC effective date-time)*
C) 0603301000 *(AIRAC effective date-time + 14 days)*
E) TRIGGER NOTAM — PERM AIRAC AIP AMDT 3/06 WEF 16MAR2006 IMPLEMENTATION OF NEW ATS ROUTE UA15

3.3 "Триггерные" NOTAM, касающиеся дополнений к AIP в системе AIRAC

3.3.1 Дополнения к AIP в системе AIRAC содержат информацию о временных эксплуатационных изменениях большой продолжительности (3 мес или более) или об эксплуатационных изменениях непродолжительного характера в виде объемного текста или графического материала.

Пример:

A0034/06 NOTAMN
Q) ESMM/QFATT/IV/BO/A/000/999/
5739N01217E005
A) ESGG B) 0604131000 C) 0604271000
E) TRIGGER NOTAM — AIRAC AIP SUP 14/06 WEF 13APR2006 TIL 25MAY2006 USE OF AERODROME RESTRICTED DUE TO MAJOR CONSTRUCTION WORK.

3.3.2 Как правило, изменения к определенному дополнению к AIP в системе AIRAC объявляются посредством его замены другим дополнением к AIP в системе AIRAC, при этом применяются обычные правила выпуска "триггерных" NOTAM. Однако изменения непродолжительного, срочного или временного характера, как например срочное уведомление о досрочном прекращении действия или уведомление о вступлении в силу информации, представленной в AIP SUP, объявляются посредством выпуска обычного NOTAM со ссылкой на данное AIP SUP.

Примеры:

A0115/08 NOTAMN
Q) ESAA/QMDCH/IV/BO/A/000/999/
5739N01217E005
A) ESGG B) 0804120637 C) 0805112359
E) RWY 03/21 TORA 2800M. REF AIRAC AIP SUP 14/08.

A0127/08 NOTAMN
Q) ESAA/QFALT/IV/BO/A/000/999/5739N01217E005
A) ESGG B) 0804230000 C) 0805112359
E) REF AIRAC AIP SUP 14/08 WORK COMPLETED. RESTRICTIONS ON THE USE OF AERODROME NO LONGER IN FORCE.

4. КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ NOTAM

Контрольные перечни выпускаются в виде NOTAMR и составляются следующим образом:

Определители в пункте Q)

РПИ

- индекс РПИ; или
- буква(ы) индекса государства плюс группа "XX" или "XXX", если в государстве имеется более одного РПИ; или
- индекс государства, выпускающего NOF, плюс группа "XX" или "XXX", если информация касается РПИ в других государствах.

КОД NOTAM

- специальный код NOTAM "QKKKK".

ДВИЖЕНИЕ, ЦЕЛЬ и СФЕРА ДЕЙСТВИЯ

- K = NOTAM является контрольным перечнем.

Примечание. Код NOTAM "QKKKK" и определитель "K" для полей "ДВИЖЕНИЕ", "ЦЕЛЬ" и "СФЕРА ДЕЙСТВИЯ" используются для того, чтобы можно было осуществлять поиск контрольного перечня. Это также позволяет избежать появления контрольного перечня в бюллетене предполетной информации (PIB).

НИЖНЯЯ/ВЕРХНЯЯ ГРАНИЦА

- значения 000/999 по умолчанию.

КООРДИНАТЫ, РАДИУС

- географические координаты центра(ов) РПИ, указанного(ых) в пункте A), плюс радиус по умолчанию 999.

Пункт A)

В пункте A) должен указываться РПИ или список всех РПИ, к которым относится данный контрольный перечень.

Пункт B)

Данный контрольный перечень в NOTAMR незамедлительно заменяет предыдущий контрольный перечень. Следовательно, в пункте B) указывается дата выпуска контрольного перечня, который немедленно заменяет предыдущий контрольный перечень.

Пункт C)

Ориентировочный срок действия выпускаемого контрольного перечня составляет не более одного месяца. Срок, указываемый в пункте C), обозначается как один месяц после даты выпуска, а затем дается группа "EST".

Пункт E)

Пункт E) разбивается на две части:

Первая часть:

- вначале дается ключевое слово "CHECKLIST";
- в формате, удобном для автоматической и ручной обработки, дается перечень номеров действующих NOTAM, распространенных в рамках одной с данным контрольным перечнем серии.

  Примечание 1. В данном перечне не должен указываться номер заменяемого контрольного перечня NOTAM или собственный номер данного контрольного перечня NOTAM.

  Примечание 2. Номера NOTAM (всегда четыре цифры) отделяются друг от друга пробелом без каких-либо иных знаков препинания.

- NOTAM группируются по годам, при этом используется слово "YEAR" и знак "=", после чего четырьмя знаками без пробелов указывается год публикации (например, YEAR=2002).

  Примечание. Определитель для каждого года пишется с новой строки.

Вторая часть:

- начинается словами "LATEST PUBLICATIONS";
- содержит перечень последних публикаций, приводимый в формате, удобном только для ручной обработки.

  Примечание 1. Если нумерация поправок к AIP осуществляется на ежегодной основе, к номеру добавляется ссылка на год публикации.

  Примечание 2. В контрольные перечни должны включаться номера NOTAM, включаемых в обычные поправки или дополнения к AIP, до тех пор, пока эти NOTAM не будут аннулированы путем выпуска NOTAMC.

Пример:

(A0037/03 NOTAMR A0016/03
Q) LIXX/QKKKK/K/K/K/000/999/4323N01205E999
A) LIBB LIMM LIRR B) 0303310900 C) 0304300900EST
E) CHECKLIST
YEAR=2001 0101 0232 0244 0288 0345 0511
YEAR=2002 0101 0104 0347 0601 0653 0674 0687
YEAR=2003 0004 0006 0009 0010 0011 0012 0014 0018 0025 0027 0029 0034 0035
LATEST PUBLICATIONS
AIRAC AIP AMDT 004/03 EFFECTIVE 20 APR 00
AIP SUP 001/03
AIP AMDT 413
AIC A001/03

Если необходимо провести различие между публикациями (томами), касающимися ППП или ПВП, это делается следующим образом:

AIP SUP VFR 001/03
AIP SUP IFR 002/03
AIRAC AIP AMDT IFR 004/03 EFFECTIVE 20 APR 03

Ошибочные контрольные перечни

Если в опубликованный контрольный перечень закралась ошибка, необходимо поступать следующим образом:

Ошибка: в контрольный перечень не включен номер действующего NOTAM.

a) Если пропущенный NOTAM вступил в силу, должен выпускаться NOTAMR, заменяющий пропущенный NOTAM, с новым номером.

b) Если пропущенный NOTAM еще не вступил в силу, выпускаются NOTAMC и NOTAMN.

Ошибка: в контрольный перечень включен неправильный номер NOTAM.

- Должен выпускаться пересмотренный контрольный перечень (NOTAMR, заменяющий ошибочный контрольный перечень) без неправильного номера NOTAM (без правильного варианта).

Такой порядок позволит обеспечить единообразие информации в базах данных всех получателей, независимо от используемого метода работы с контрольными перечнями.

ФОРМАТ SNOWTAM

(Заголовок сообщения)	(ИНДЕКС ОЧЕРЕДНОСТИ)	(АДРЕСА)	<<≡
	(ДАТА И ВРЕМЯ ЗАПОЛНЕНИЯ)	(ИНДЕКС СОСТАВИТЕЛЯ)	<<≡
(Сокращенный заголовок)	(СЕРИЙНЫЙ НОМЕР SWAA*) S W * *	(УКАЗАТЕЛЬ МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ)	(ДАТА/ВРЕМЯ НАБЛЮДЕНИЯ) (НЕОБЯЗАТЕЛЬНАЯ ГРУППА) <<≡ (

SNOWTAM	(Серийный номер) →
(УКАЗАТЕЛЬ МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ АЭРОДРОМА)	A) →
(ДАТА/ВРЕМЯ НАБЛЮДЕНИЙ *(Время завершения измерения по UTC)*)	B) →
(ОБОЗНАЧЕНИЕ ВПП)	C) →
(ДЛИНА РАСЧИЩЕННОЙ ЧАСТИ ВПП, ЕСЛИ МЕНЬШЕ ОБЪЯВЛЕННОЙ ДЛИНЫ ВПП *(м)*)	D) →
(ШИРИНА РАСЧИЩЕННОЙ ЧАСТИ ВПП, ЕСЛИ МЕНЬШЕ ОБЪЯВЛЕННОЙ ШИРИНЫ ВПП *(м), при смещении от осевой линии ВПП добавлять L (влево) или R (вправо))*	E) →
(ОСАДКИ НА ВСЕЙ ДЛИНЕ ВПП *(на каждой трети ВПП, начиная от порога, имеющего наименьший номер обозначения ВПП)* NIL – ЧИСТО И СУХО 1 – ВЛАЖНО 2 – МОКРО или небольшие участки воды 3 – ИНЕЙ ИЛИ ИЗМОРОЗЬ *(толщина слоя обычно менее 1 мм)* 4 – СУХОЙ СНЕГ 5 – МОКРЫЙ СНЕГ 6 – СЛЯКОТЬ 7 – ЛЕД 8 – УПЛОТНЕННЫЙ ИЛИ УКАТАННЫЙ СНЕГ 9 – СМЕРЗШИЕСЯ КОЛЕИ ИЛИ ГРЕБНИ)	F) →
(СРЕДНЯЯ ГЛУБИНА НА КАЖДОЙ ТРЕТИ ОБЩЕЙ ДЛИНЫ ВПП *(мм)*)	G) →
(ИЗМЕРЕНИЯ СЦЕПЛЕНИЯ НА ПОВЕРХНОСТИ НА КАЖДОЙ ТРЕТИ ДЛИНЫ ВПП И УСТРОЙСТВО ДЛЯ ИЗМЕРЕНИЯ СЦЕПЛЕНИЯ ИЗМЕРЕННЫЙ ИЛИ РАСЧЕТНЫЙ КОЭФФИЦИЕНТ *или* ОЦЕНОЧНОЕ СЦЕПЛЕНИЕ НА ПОВЕРХНОСТИ 0,40 и выше – ХОРОШЕЕ – 5 0,39 – 0,36 – СРЕДНЕЕ/ХОРОШЕЕ – 4 0,35 – 0,30 – СРЕДНЕЕ – 3 0,29 – 0,26 – СРЕДНЕЕ/ПЛОХОЕ – 2 0,25 и ниже – ПЛОХОЕ – 1 9 – ненадежный – НЕНАДЕЖНОЕ – 9 *(Для указания измеренного коэффициента используются две цифры, за которыми следует сокращение, относящееся к используемому устройству для измерения сцепления. Для указания оценочного значения используется одна цифра))*	H) →
(НАЛИЧИЕ КРИТИЧЕСКИХ СУГРОБОВ *(Если имеются, то указать высоту (см)/расстояние от края ВПП (м) и, по мере необходимости, далее следует L (СЛЕВА), R (СПРАВА) или LR (СЛЕВА-СПРАВА))*	J) →
(ОГНИ ВПП *(Если они затемнены, то указать YES (ДА) и соответственно, по мере необходимости L (СЛЕВА), R (СПРАВА) или LR (СЛЕВА-СПРАВА))*	K) →
(ДАЛЬНЕЙШАЯ РАСЧИСТКА *(Если планируется, указать длину (м)/ширину (м) подлежащей расчистке части ВПП или, если будет расчищаться вся ВПП, указать TOTAL (ВСЯ ВПП))*	L) →
(ДАЛЬНЕЙШУЮ РАСЧИСТКУ ПРЕДПОЛАГАЕТСЯ ЗАКОНЧИТЬ К ... *(UTC))*	M) →
(РД *(При отсутствии соответствующей РД указать NO (НЕТ))*	N) →
(СУГРОБЫ НА РД *(Если их высота более 60 см, указать YES (ДА), далее указать расстояние (м) между ними))*	P) →
(ПЕРРОН *(Если не пригоден, указать NO (НЕТ))*	R) →
(СЛЕДУЮЩИЕ ПЛАНИРУЕМЫЕ НАБЛЮДЕНИЯ/ИЗМЕРЕНИЯ ПРОВОДЯТСЯ...) *(Указать месяц/число/время по UTC)*	S) →
(ЗАМЕЧАНИЯ ОТКРЫТЫМ ТЕКСТОМ *(Включая степень покрытия загрязнителем и другую важную для эксплуатации информацию, например посыпание песком, удаление льда))*	T)) <<≡
ПРИМЕЧАНИЯ. 1. *Внести принятые в ИКАО буквы государственной принадлежности в соответствии с частью 2 Doc 7910 ИКАО. 2. Для информации по другим ВПП повторить от п. C по п. R. 3. Слова в скобках ( ) не передаются.	

ПОДПИСЬ СОСТАВИТЕЛЯ *(не для передачи)*

Рис. 6-A-5. Формат SNOWTAM

ИНСТРУКЦИИ ПО ЗАПОЛНЕНИЮ ФОРМАТА SNOWTAM

1. Общие положения

a) При передаче сведений, касающихся двух или трех ВПП, повторяется информация, указанная в пунктах от C до P включительно.

b) Если информация не подлежит включению, пункты и их обозначения должны быть полностью исключены.

c) Должны использоваться метрические единицы; единицы измерения не сообщаются.

d) Максимальный срок действия SNOWTAM составляет 24 ч. Если имеются значительные изменения условий, то должен быть издан новый SNOWTAM. Значительными изменениями состояния ВПП считаются следующие изменения:

1) изменение коэффициента сцепления примерно на 0,05;

2) изменение количества осадков, превышающее следующие пределы: 20 мм – для сухого снега; 10 мм – для мокрого снега; 3 мм – для слякоти;

3) изменение используемой длины или ширины ВПП, составляющее 10% или более;

4) любое изменение, касающееся вида или области распространения осадков, что требует пересмотра пп. F или T сообщения SNOWTAM;

5) если на одной или обеих сторонах ВПП имеются критические сугробы – любое изменение высоты сугробов или расстояния от них до осевой линии ВПП;

6) любое изменение видимости огней ВПП в связи с их затемнением;

7) любые другие условия, которые считаются значимыми, исходя из опыта и местных условий.

e) Включается сокращенный заголовок "TTAAiiii CCCC MMYYGGgg (BBB)" для облегчения автоматической обработки сообщений SNOWTAM в компьютерных банках данных. Указанные условные знаки обозначают следующее:

TT – условное обозначение данных SNOWTAM – SW;

AA – географическое условное обозначение государств (например, LF – ФРАНЦИЯ, EG – СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО) (см. часть 2 "Буквенные обозначения национальной принадлежности" Doc 7910 "Указатели (индексы) местоположения");

iiii – серийный номер SNOWTAM, обозначаемый группой из четырех цифр;

CCCC – четырехбуквенный указатель местоположения аэродрома, к которому относится SNOWTAM (см. Doc 7910 "Указатели (индексы) местоположения");

MMYYGGgg – дата/время наблюдения/измерения, где:

MM – месяц, например январь – 01, декабрь – 12;

YY – число месяца;

GGgg – время в часах (GG) и минутах (gg) UTC;

(BBB) – необязательная группа для:

исправления сообщения SNOWTAM, распространенного ранее с одинаковым серийным номером – COR.

Примечание. В обозначении (BBB) используются скобки для указания того, что данная группа является необязательной.

Пример:

Сокращенный заголовок SNOWTAM № 149 из Цюриха, измерение/наблюдение от 7 ноября в 06:20 UTC:

SWLSO149 LSZH 11070620.

2. Пункт A

Указатель местоположения аэродрома (четырехбуквенный индекс местоположения).

3. Пункт B

Группа "дата – время" из восьми цифр, обозначающая время наблюдения с указанием месяца, числа, часа и минут UTC; данный пункт должен заполняться всегда.

4. Пункт C

Наименьший номер обозначения ВПП.

5. Пункт D

Длина расчищенной части ВПП (м), если меньше объявленной длины ВПП (для передачи сообщения, касающегося нерасчищенной части ВПП, см. пункт T).

6. Пункт E

Ширина расчищенной части ВПП (м), если меньше объявленной ширины ВПП; при смещении от осевой линии ВПП влево или вправо добавить L или R, если смотреть от порога ВПП, имеющей наименьший номер обозначения.

7. Пункт F

Осадки по всей длине ВПП, как указано в формате SNOWTAM. Для обозначения различных условий на отдельных участках ВПП могут использоваться соответствующие комбинации указанных номеров. Если на одном и том же участке ВПП выпадает более одного вида осадков, указанные номера должны передаваться в последовательности от высшего к низшему. Если наносы и количество осадков превышают среднюю величину или если имеются другие характерные особенности, касающиеся осадков, то о них сообщается в пункте T открытым текстом.

Примечание. Определения различных видов снега приведены в конце данного добавления.

8. Пункт G

Среднее количество осадков (мм) для каждой трети всей длины ВПП или указывается XX, если их определить невозможно или если они не имеют значения в эксплуатационном отношении. Оценка производится с точностью до 20 мм для сухого снега, 10 мм – для мокрого снега и 3 мм – для слякоти.

9. Пункт H

Измерение сцепления на каждой трети длины ВПП и устройство для измерения сцепления. Измеренный или расчетный коэффициент (две цифры) или, если он не используется, оценочное сцепление на поверхности (одна цифра) в последовательности, начиная от порога ВПП, имеющей наименьший номер обозначения. Если состояние поверхности или имеющееся устройство для измерения сцепления не позволяют произвести надежное измерение сцепления на поверхности, указать код 9. При указании типа применяемого устройства для измерения сцепления использовать следующие сокращения:

BRD – измеритель силы торможения – динамометр;
GRT – измеритель сцепления;
MUM – мюметр;
RFT – измеритель сцепления на ВПП;
SFH – измеритель сцепления на поверхности (пневматик высокого давления);
SFL – измеритель сцепления на поверхности (пневматик низкого давления);
SKH – скиддометр (пневматик высокого давления);
SKL – скиддометр (пневматик низкого давления);
TAP – измеритель Тэпли.

Если используется другое оборудование, указать открытым текстом.

10. Пункт J

Наличие критических сугробов. Если имеются, то указать высоту (см) и расстояние от края ВПП (м), далее следует на левой стороне L (слева) или правой стороне R (справа) или LR (слева- справа) – на обеих сторонах, если смотреть от порога ВПП, имеющей наименьший номер обозначения.

11. Пункт K

Если огни ВПП затемнены, то указать YES (ДА) и соответственно L (слева), R (справа) или и то и другое – LR (слева-справа), если смотреть от порога ВПП, имеющей наименьший номер обозначения.

12. Пункт L

Если предполагается произвести дальнейшую расчистку, указать длину и ширину ВПП или, если будет расчищаться вся ВПП, указать TOTAL (ВСЯ ВПП).

13. Пункт M

Указать по UTC предполагаемое время окончания работ.

14. Пункт N

Для характеристики условий на РД можно использовать код, указанный в п. F; при отсутствии соответствующей РД, соединенной с ВПП, указать NO (НЕТ).

15. Пункт P

Если необходимо, указать YES (ДА) и боковое расстояние в метрах.

16. Пункт R

Для характеристики условий на перроне можно использовать код, указанный в п. F; если перрон не пригоден, указать NO (НЕТ).

17 Пункт S

Указать предполагаемое время проведения последующих наблюдений/измерений по UTC.

18. Пункт T

Изложить открытым текстом любую информацию, имеющую важное для эксплуатации значение, но всегда указывать длину нерасчищенной ВПП (п. D) и степень загрязнения ВПП (п. F) для каждой трети длины ВПП (в соответствующих случаях) в соответствии со следующей таблицей:

загрязнение ВПП – 10%, если оно составляет менее 10%;
загрязнение ВПП – 25%, если оно составляет 11–25%;
загрязнение ВПП – 50%, если оно составляет 26–50%;
загрязнение ВПП – 100%, если оно составляет 51–100%.

ПРИМЕР ЗАПОЛНЕННОГО ФОРМАТА SNOWTAM

GG EHAMZQZX EDDFZQZX EKCHZQZX
070645 LSZHNUYX
SWLSO149 LSZH 11070620
(SNOWTAM 0149
A) LSZH B) 11070620 C) 02 D) ... P)
C) 09 D) ... P)
C) 12 D) ... P)
R) NO S) 11070920 T) DEICING)

Определения различных видов снега

Слякоть. Пропитанный водой снег, который при ударе ступней о землю разбрызгивается в разные стороны; удельный вес: от 0,5 до 0,8.

Примечание. Сочетания льда, снега и/или стоячей воды, особенно когда идет дождь, дождь со снегом или снег, может образовывать субстанции с удельным весом более 0,8. Эти субстанции из-за высокого содержания воды/льда могут иметь скорее прозрачный, чем мутный, вид и при более высоком удельном весе будут легко отличимы от слякоти.

Снег (на земле).

a) *Сухой снег.* Снег, который, будучи в рыхлом состоянии, может сдуваться ветром или после сжатия рукой рассыпаться; удельный вес: до 0,35, но не включая 0,35.

b) *Мокрый снег.* Снег, который после сжатия рукой не рассыпается и образует или имеет тенденцию образовывать снежный ком; удельный вес: от 0,35 до 0,5, но не включая 0,5.

c) *Уплотненный снег.* Снег, спрессованный в твердую массу, не поддающуюся дальнейшему уплотнению, который при отрыве от земли не рассыпается, а ломается на большие глыбы; удельный вес: 0,5 и выше.

ФОРМАТ ASHTAM

(Заголовок сообщения)	(ИНДЕКС ОЧЕРЕДНОСТИ)	(ИНДЕКС(Ы) АДРЕСАТОВ)[1]			
	(ДАТА И ВРЕМЯ ЗАПОЛНЕНИЯ)	(ИНДЕКС СОСТАВИТЕЛЯ)			
(Сокращенный заголовок)	(СЕРИЙНЫЙ НОМЕР VA*[2])	(УКАЗАТЕЛЬ МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ)	(ДАТА/ВРЕМЯ ВЫПУСКА)	(НЕОБЯЗАТЕЛЬНАЯ ГРУППА)	
	V A *[2] *[2]				

ASHTAM	(СЕРИЙНЫЙ НОМЕР)

(РАЙОН ПОЛЕТНОЙ ИНФОРМАЦИИ, ПОДВЕРГАЮЩИЙСЯ ВОЗДЕЙСТВИЮ)	A)
(ДАТА/ВРЕМЯ (UTC) ИЗВЕРЖЕНИЯ)	B)
(НАЗВАНИЕ И НОМЕР ВУЛКАНА)	C)
(ШИРОТА/ДОЛГОТА ВУЛКАНА ИЛИ РАДИАЛ И УДАЛЕНИЕ ВУЛКАНА ОТ NAVAID)	D)
(ЦВЕТОВОЙ КОД СТАДИИ ТРЕВОГИ, ОБОЗНАЧАЮЩИЙ ВУЛКАНИЧЕСКУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ВКЛЮЧАЯ ЛЮБОЙ ЦВЕТОВОЙ КОД ПРЕЖНЕЙ СТАДИИ ТРЕВОГИ)[3]	E)
(НАЛИЧИЕ И ГОРИЗОНТАЛЬНЫЕ/ВЕРТИКАЛЬНЫЕ РАЗМЕРЫ ОБЛАКА ВУЛКАНИЧЕСКОГО ПЕПЛА)[4]	F)
(НАПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ ОБЛАКА ПЕПЛА)[4]	G)
(МАРШРУТЫ ИЛИ УЧАСТКИ МАРШРУТОВ И ЭШЕЛОНЫ ПОЛЕТА, ПОДВЕРГАЮЩИЕСЯ ВОЗДЕЙСТВИЮ)	H)
(ЗАКРЫТИЕ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА И/ИЛИ МАРШРУТОВ ИЛИ УЧАСТКОВ МАРШРУТОВ И ИМЕЮЩИЕСЯ АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ МАРШРУТЫ)	I)
(ИСТОЧНИК ИНФОРМАЦИИ)	J)
(ПРИМЕЧАНИЯ, ПЕРЕДАВАЕМЫЕ ОТКРЫТЫМ ТЕКСТОМ)	K)

ПРИМЕЧАНИЯ:

1. См. *Справочник по службе слежения за вулканической деятельностью на международных авиатрассах (IAVW)* (Doc 9766).
2. *Внести принятую в ИКАО букву национальной принадлежности в соответствии с частью 2 Doc 7910 ИКАО.
3. См. п. 3.5 ниже.
4. Информацию о наличии, размерах и движении облака вулканического пепла (F) и G)) можно получить в консультативном центре (центрах) по вулканическому пеплу, ответственном за соответствующий РПИ.
5. Названия пунктов в скобках ( ) не передаются.

ПОДПИСЬ СОСТАВИТЕЛЯ *(не для передачи)*

Рис. 6-A-6. Формат ASHTAM

ИНСТРУКЦИИ ПО ЗАПОЛНЕНИЮ ФОРМАТА ASHTAM

1. Общие положения

1.1 ASHTAM содержит информацию о состоянии вулканической деятельности, когда изменение этой деятельности имеет или предполагается, что будет иметь важное с точки зрения эксплуатации значение. Эта информация предоставляется с использованием приведенного в п. 3.5 ниже цветового кода стадии тревоги, обозначающего вулканическую деятельность.

1.2 Если в результате вулканического извержения образуется облако пепла, имеющее важное с точки зрения эксплуатации значение, в ASHTAM также включается информация о местонахождении, размерах и движении облака пепла, а также о маршрутах и эшелонах полета, подвергающихся его воздействию.

1.3 Выпуск ASHTAM с данными о вулканическом извержении, указанными в п. 3 ниже, **не** должен задерживаться до получения всей информации, предусмотренной в пп. A)–K); извещение должно выпускаться сразу же после получения уведомления о том, что происходит или ожидается, что произойдет извержение или изменение состояния вулканической деятельности, имеющее важное с точки зрения эксплуатации значение, или сообщения об облаке пепла. В случае ожидаемого извержения и, следовательно, при отсутствии на данный момент облака пепла следует заполнить пп. A)–E), а в пп. F)–I) указать "неприменимо". Аналогичным образом, если сообщается информация об облаке вулканического пепла, например в специальном донесении с борта, но вулкан в данное время неизвестен, то первоначально до получения дополнительной информации следует выпускать ASHTAM, в котором соответствующим образом заполняются пп. F)–K), а в пп. A)–E) указывается "неизвестно", основываясь на специальном донесении с борта. В прочих обстоятельствах, если информация для конкретного поля A)–K) отсутствует, то указывается "нет".

1.4 Максимальный период действия ASHTAM составляет 24 ч. При изменении стадии тревоги должно выпускаться новое ASHTAM.

2. Сокращенный заголовок

После обычного заголовка сообщения AFTN включается сокращенный заголовок "TT AAiiii CCCC MMYYGGgg (BBB)" для облегчения автоматической обработки сообщений ASHTAM в компьютерных банках данных. Указанные условные знаки обозначают следующее:

TT – условное обозначение данных ASHTAM – VA;

AA – географическое условное обозначение государств, например, NZ – Новая Зеландия (см. часть 2 "Буквенные обозначения национальной принадлежности" документа *"Указатели (индексы) местоположения"* (Doc 7910));

iiii – серийный номер ASHTAM, обозначаемый группой из четырех цифр;

CCCC – четырехбуквенный указатель местоположения соответствующего района полетной информации (см. часть 5 "Адреса центров, ответственных за район полетной информации/верхний район полетной информации" документа *"Указатели (индексы) местоположения"* (Doc 7910));

MMYYGGgg – дата-время сообщения, где:
MM – месяц, например, январь – 01, декабрь – 12;
YY – число месяца;
GGgg – время в часах (GG) и минутах (gg) UTC;

(BBB) – необязательная группа для исправления сообщения ASHTAM, распространенного ранее с одинаковым серийным номером – COR.

Примечание. В обозначении (BBB) используются скобки для указания того, что данная группа является необязательной.

Пример:

Сокращенный заголовок ASHTAM для РПИ Окленд океанический, сообщение от 7 ноября в 0620 UTC:

VANZ0001 NZZO 11070620.

3. Содержание ASHTAM

3.1 *Пункт A*. Подвергающийся воздействию район полетной информации; эквивалент указателя местоположения, приведенного в сокращенном заголовке, открытым текстом; в данном примере "РПИ Окленд океанический".

3.2 *Пункт B*. Дата и время (UTC) первого извержения.

3.3 *Пункт C*. Название и номер вулкана, указанные в добавлении F к *Руководству ИКАО по облакам вулканического пепла, радиоактивных материалов и токсических химических веществ* (Doc 9691) и на карте мира с информацией о вулканах и основных аэронавигационных особенностях. Если возникает необходимость составить

ASHTAM для вулкана, не указанного в документе ИКАО Doc 9691, информация о "наличии" вулкана должна распространяться с помощью NOTAM с п. C), содержащим сокращение PERM.

3.4 *Пункт D.* Широта/долгота вулкана в целых градусах или радиал и удаление вулкана от NAVAID (как указано в добавлении F к *Руководству ИКАО по облакам вулканического пепла, радиоактивных материалов и токсических химических веществ* (Doc 9691) и на карте мира с информацией о вулканах и основных аэронавигационных особенностях).

3.5 *Пункт E.* Цветовой код стадии тревоги, обозначающий вулканическую деятельность, включая любой цветовой код прежней стадии тревоги, указанный на рис. 6-A-7.

3.6 *Пункт F.* Если сообщается об облаке вулканического пепла, имеющем важное с точки зрения эксплуатации значение, указывается горизонтальный размер и основание/вершина облака пепла, используя широту/долготу (в целых градусах) и абсолютные высоты в тысячах метров (футов) и/или радиал и удаление от вулкана-источника. Первоначально информация может основываться только на специальном донесении с борта, однако последующая информация может быть детализирована на основе данных соответствующего органа метеорологического слежения и/или консультативного центра по вулканическому пеплу.

3.7 *Пункт G.* Указать прогнозируемое направление движения облака пепла на выбранных уровнях на основе информации ответственного органа метеорологического слежения и/или консультативного центра по вулканическому пеплу.

3.8 *Пункт H.* Указать маршруты и участки маршрутов, а также эшелоны полета, которые подвергаются воздействию или предполагается, что они будут подвержены воздействию.

3.9 *Пункт I.* Указать закрытые районы воздушного пространства, маршруты или участки маршрутов и наличие альтернативных маршрутов.

3.10 *Пункт J.* Источник информации, например "специальное донесение с борта" или "учреждение по вулканологии" и т. д. Следует всегда указывать источник информации, независимо от того, происходит ли в действительности извержение или сообщено ли об облаке пепла или нет.

3.11 *Пункт K.* В дополнение к вышеуказанной информации включить открытым текстом любые имеющие важное с точки зрения эксплуатации значение данные.

Цветовой код стадии тревоги	Состояние вулканической деятельности
СТАДИЯ ТРЕВОГИ "КРАСНЫЙ"	Извержение вулкана. По сообщению шлейф/облако пепла выше эшелона полета 250 *или* Опасный вулкан, вероятно извержение, предполагается, что шлейф/облако пепла поднимется выше эшелона полета 250
СТАДИЯ ТРЕВОГИ "ОРАНЖЕВЫЙ"	Извержение вулкана, однако шлейф/облако пепла не достигает и не предполагается, что достигнет эшелона полета 250 *или* Опасный вулкан, вероятно извержение, но не ожидается, что шлейф/облако пепла достигнет эшелона полета 250
СТАДИЯ ТРЕВОГИ "ЖЕЛТЫЙ"	Известный вулкан время от времени проявляет активность и вулканическая деятельность недавно значительно активизировалась, вулкан в настоящее время не представляет опасности, однако следует проявлять осторожность *или* (После извержения, т. е. изменение стадии тревоги с "желтый" на "красный" или "оранжевый"). Вулканическая деятельность значительно ослабла, вулкан в настоящее время не представляет опасности, но следует проявлять осторожность
СТАДИЯ ТРЕВОГИ "ЗЕЛЕНЫЙ"	Вулканическая деятельность прекратилась и вулкан вернулся в нормальное состояние

Примечание. Цветовой код стадии тревоги, обозначающий состояние вулканической деятельности или любое изменение прежнего состояния деятельности, должен передаваться в районный диспетчерский центр ответственным учреждением по вулканологии соответствующего государства, например: "СТАДИЯ ТРЕВОГИ "КРАСНЫЙ" ПОСЛЕ "ЖЕЛТЫЙ" ИЛИ "СТАДИЯ ТРЕВОГИ "ЗЕЛЕНЫЙ" ПОСЛЕ "ОРАНЖЕВЫЙ".

Рис. 6-А-7. Цветовой код стадии тревоги

Добавление B к главе 6

Критерии отбора элементов NOTAM

1. КОД NOTAM

1.1 Код NOTAM представляет собой всеобъемлющее описание информации, содержащейся в NOTAM. Группы кода состоят из пяти букв, первой из которых всегда является буква Q. Вторая и третья буквы обозначают предмет сообщения, а четвертая и пятая – состояние предмета сообщения. Эти коды и их значения приводятся в *Правилах аэронавигационного обслуживания. Сокращения и коды* (PANS-ABC, Doc 8400). Самые распространенные кодовые группы NOTAM и их увязка с определителями "Движение", "Цель" и "Сфера действия" представлены ниже в таблицах "Критерии отбора элементов NOTAM".

1.2 Следующие четвертые и пятые буквы не должны использоваться и вместо них следует найти другой код:

AC, AF, AX, CO, CP, HH, HJ, HK, HQ, HT, HU, LA, LD, LE, LK.

1.3 Следующие четвертые и пятые буквы не перечислены в NSC, поскольку они соответствуют условиям, обычно сообщаемым с помощью SNOWTAM:

HA, HB, HC, HD, HE, HF, HI, HL, HN, HO, HP, HS, HY, HZ.

2. ОПРЕДЕЛИТЕЛИ "ДВИЖЕНИЕ", "ЦЕЛЬ" И "СФЕРА ДЕЙСТВИЯ"

2.1 Движение

I – ППП,
V – ПВП,
K – NOTAM является контрольным перечнем.

В зависимости от предмета и содержания NOTAM поле определителя "Движение" может содержать определители K, I, V или IV. Указание IV в NSC означает, что в зависимости от содержания NOTAM могут использоваться определители I или V, или IV.

2.2 Цель

N – NOTAM, отобранный для незамедлительного уведомления эксплуатантов воздушных судов;
B – NOTAM, отобранный для включения в PIB;
O – NOTAM, касающийся производства полетов;
M – прочие NOTAM; для предполетного инструктажа необязательны, но предоставляются по запросу;
K – NOTAM является контрольным перечнем.

В зависимости от предмета и содержания NOTAM поле определителя "Цель" может содержать определители K, M, BO или NBO.

2.3 Сфера действия

A – аэродром,
E – маршрут,
W – навигационное предупреждение,
K – NOTAM является контрольным перечнем.

В зависимости от предмета и содержания NOTAM поле определителя "Сфера действия" может содержать комбинированные определители. К примеру, радиосредства могут относиться к обеим категориям "A" и "E" и использоваться одновременно в качестве маршрутных и аэродромных средств.

3. "Триггерный" NOTAM

В качестве четвертой и пятой букв кода "триггерного" NOTAM всегда должна использоваться группа "TT". Вторая и третья буквы выбираются из документа Doc 8400, при этом никогда не должна использоваться группа "XX". Определителем поля "Цель" всегда является группа BO, поскольку она имеет отношение к публикации AIRAC.

ИНДЕКС КАТЕГОРИЙ КОДА NOTAM, ОСНОВАННЫХ НА ВТОРОЙ БУКВЕ

AGA – СВЕТОТЕХНИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ (L) 6-B-3

AGA – РАБОЧАЯ ПЛОЩАДЬ И ПОСАДОЧНАЯ ПЛОЩАДКА (M) 6-B-13

AGA – СРЕДСТВА, ОБОРУДОВАНИЕ И ОБСЛУЖИВАНИЕ (F) 6-B-24

CNS – СРЕДСТВА СВЯЗИ И НАБЛЮДЕНИЯ (C) 6-B-34

CNS – СИСТЕМА ЗАХОДА НА ПОСАДКУ ПО ПРИБОРАМ И МИКРОВОЛНОВАЯ СИСТЕМА ПОСАДКИ (I) ... 6-B-41

CNS – ОБСЛУЖИВАНИЕ GNSS (G) 6-B-48

CNS – АЭРОДРОМНЫЕ И МАРШРУТНЫЕ НАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА (N) 6-B-48

ATM – ОРГАНИЗАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА (A) 6-B-56

ATM – ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ И VOLMET (S) 6-B-65

ATM – ПРАВИЛА ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (P) 6-B-72

НАВИГАЦИОННЫЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ – ОГРАНИЧЕНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА (R) 6-B-79

НАВИГАЦИОННЫЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ – ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ (W) 6-B-83

ПРОЧАЯ ИНФОРМАЦИЯ (O) 6-B-88

КАТЕГОРИЯ: AGA – СВЕТОТЕХНИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ (L)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Система огней приближения (указать ВПП и тип)	LA	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x	x	x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Предоставляется по запросу	AR	x	x	x	x	x	
Не работает	AS	x	x	x	x	x	
Полностью изъято	AW	x	x	x	x	x	
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Категория снижена до . . . (указать)	CG	x	x	x	x	x	
Установлено	CS	x	x	x	x	x	
В состоянии проверки, не использовать	CT	x	x	x	x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Аэродромный светомаяк	LB	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS		x				x
Полностью изъято	AW		x				x
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS		x				x
"Триггерный"	TT		x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: AGA – СВЕТОТЕХНИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ (L)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Огни осевой линии ВПП (указать ВПП)	LC	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x			x	x	
Полностью изъято	AW	x			x	x	
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x			x	x	
"Триггерный"	TT	x			x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Огни указателя направления посадки	LD	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS		x		x		
Полностью изъято	AW		x		x		
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS		x		x		
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Посадочные огни ВПП (указать ВПП)	LE	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x			x	x	
Полностью изъято	AW	x			x	x	
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x			x	x	
"Триггерный"	TT	x			x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: AGA – СВЕТОТЕХНИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ (L)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Бегущие проблесковые огни (указать ВПП)	LF	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x			x	x	
Полностью изъято	AW	x			x	x	
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x			x	x	
"Триггерный"	TT	x			x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Управляемые пилотом светосигнальные средства	LG	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x	x		x		
Полностью изъято	AW	x	x		x		
Завершено	CC						
Изменено	CH	x	x		x		
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x		x		
В состоянии проверки, не использовать	CT	x	x		x		
Ограничено до … (указать)	LT	x	x		x		
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: AGA – СВЕТОТЕХНИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ (L)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Огни ВПП высокой интенсивности (указать ВПП)	LH	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x			x	x	
Полностью изъято	AW	x			x	x	
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x			x	x	
"Триггерный"	TT	x			x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Ограничительные опознавательные огни ВПП (указать ВПП)	LI	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x	x		x	x	
Полностью изъято	AW	x	x		x	x	
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x		x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: AGA – СВЕТОТЕХНИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ (L)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Огни указателя входа в створ ВПП (указать ВПП)	LJ	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x	x		x	x	
Полностью изъято	AW	x	x		x	x	
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x		x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Компоненты системы огней подхода категории II (указать ВПП)	LK	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x			x	x	
Полностью изъято	AW	x			x	x	
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x			x	x	
"Триггерный"	TT	x			x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: AGA – СВЕТОТЕХНИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ (L)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Огни ВПП малой интенсивности (указать ВПП)	LL	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x			x	x	
Полностью изъято	AW	x			x	x	
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x			x	x	
"Триггерный"	TT	x			x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Огни ВПП средней интенсивности (указать ВПП)	LM	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x			x	x	
Полностью изъято	AW	x			x	x	
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x			x	x	
"Триггерный"	TT	x			x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: AGA – СВЕТОТЕХНИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ (L)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Указатель траектории точного захода на посадку (PAPI) (указать ВПП)	LP	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x		x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Предоставляется по запросу	AR	x	x		x	x	
Не работает	AS	x	x		x	x	
Полностью изъято	AW	x	x		x	x	
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x		x	x	
В состоянии проверки, не использовать	CT	x	x		x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Полное светотехническое оборудование посадочной площадки	LR	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x	x	x	x	x	
Полностью изъято	AW	x	x	x	x	x	
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x	x	x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: AGA – СВЕТОТЕХНИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ (L)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Огни концевой полосы безопасности (указать ВПП)	LS	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x			x		
Полностью изъято	AW	x			x		
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x			x		
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Входные огни (указать ВПП)	LT	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x	x		x	x	
Полностью изъято	AW	x	x		x	x	
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x		x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: AGA – СВЕТОТЕХНИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ (L)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Указатель траектории захода на посадку вертолета	LU	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x	x	x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Предоставляется по запросу	AR	x	x	x	x	x	
Не работает	AS	x	x	x	x	x	
Полностью изъято	AW	x	x	x	x	x	
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x	x	x	x	
В состоянии проверки, не использовать	CT	x	x	x	x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Система визуальной индикации глиссады (указать тип и ВПП)	LV	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x		x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Предоставляется по запросу	AR	x	x		x	x	
Не работает	AS	x	x		x	x	
Полностью изъято	AW	x	x		x	x	
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x		x	x	
В состоянии проверки, не использовать	CT	x	x		x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: AGA – СВЕТОТЕХНИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ (L)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Светооборудование вертопорта	LW	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Предоставляется по запросу	AR	x	x		x		
Не работает	AS	x	x		x		
Полностью изъято	AW	x	x		x		
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x		x		
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Огни осевой линии РД (указать РД)	LX	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x	x				x
Полностью изъято	AW	x	x				x
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x				x
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Рулежные огни (указать РД)	LY	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x	x				x
Полностью изъято	AW	x	x				x
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x				x
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: AGA – СВЕТОТЕХНИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ (L)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Огни зоны приземления (указать ВПП)	LZ	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x			x	x	
Полностью изъято	AW	x			x	x	
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x			x	x	
"Триггерный"	TT	x			x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: AGA – РАБОЧАЯ ПЛОЩАДЬ И ПОСАДОЧНАЯ ПЛОЩАДКА (M)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Рабочая площадь	MA	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Работа закончена	HV						
Ведутся работы	HW	x	x		x		
Закрыто	LC	x	x	x	x	x	
Непригодно для воздушных судов тяжелее . . . (указать)	LH	x	x	x	x	x	
Движение воздушных судов ограничено ВПП и РД	LR	x	x	x	x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x	x	x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: AGA – РАБОЧАЯ ПЛОЩАДЬ И ПОСАДОЧНАЯ ПЛОЩАДКА (M)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Несущая способность (указать часть посадочной площадки или рабочей площади)	MB	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Завершено	CC						
Изменено	CH	x	x		x	x	
Аннулировано	CN						
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Полоса, свободная от препятствий (указать ВПП)	MC	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Работа закончена	HV						
Ведутся работы	HW	x					x
Работает, но рекомендуется соблюдать осторожность ввиду . . . (указать)	LX	x					x
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Объявленные расстояния (указать ВПП)	MD	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Завершено	CC						
Изменено	CH	x	x	x	x	x	
Аннулировано	CN						
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: AGA – РАБОЧАЯ ПЛОЩАДЬ И ПОСАДОЧНАЯ ПЛОЩАДКА (M)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Система наведения при рулении	MG	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x	x		x		
Полностью изъято	AW	x	x		x		
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x		x		
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x		x		
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Тормозная установка на ВПП (указать ВПП)	MH	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x	x	x	x	x	
Полностью изъято	AW	x	x	x	x	x	
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x	x	x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: AGA – РАБОЧАЯ ПЛОЩАДЬ И ПОСАДОЧНАЯ ПЛОЩАДКА (M)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Место стоянки	MK	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Предоставляется по предварительному разрешению	AP	x	x		x	x	
Предоставляется по запросу	AR	x	x		x	x	
Аннулировано	CN						
Работа закончена	HV						
Ведутся работы	HW	x	x				x
Закрыто	LC	x	x		x	x	
Непригодно для воздушных судов тяжелее . . . (указать)	LH	x	x		x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x				x
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Дневная маркировка (указать порог, осевую линию и т. д.)	MM	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Полностью изъято	AW		x				x
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS		x				x
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: AGA – РАБОЧАЯ ПЛОЩАДЬ И ПОСАДОЧНАЯ ПЛОЩАДКА (M)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Перрон	MN	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x		x		
Работа закончена	HV						
Ведутся работы	HW	x	x		x	x	
Закрыто	LC	x	x	x	x	x	
Непригодно для воздушных судов тяжелее . . . (указать)	LH	x	x	x	x	x	
Движение воздушных судов ограничено ВПП и РД	LR	x	x	x	x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x	x	x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Огни лини "стоп" (указать РД)	MO	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Используется для дневных полетов	AD	x	x		x		
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
Используется для ночных полетов	AN	x	x		x		
В рабочем состоянии	AO						
Предоставляется по запросу	AR	x	x		x		
Полностью изъято	AW	x	x		x		
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Изменена ориентация	CL	x	x		x		
Установлено	CS	x	x		x		
Работа закончена	HV						
Ведутся работы	HW	x	x		x		
Закрыто	LC	x	x		x		
Непригодно для воздушных судов тяжелее . . . (указать)	LH	x	x		x		
Используется по длине . . . и ширине . . . (указать)	LL	x	x		x		
Закрыто для всех ночных полетов	LN	x	x		x		
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x		x		
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: AGA – РАБОЧАЯ ПЛОЩАДЬ И ПОСАДОЧНАЯ ПЛОЩАДКА (M)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Места стоянки воздушных судов (указать)	MP	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Предоставляется по предварительному разрешению	AP	x	x		x	x	
Предоставляется по запросу	AR	x	x		x	x	
Полностью изъято	AW	x	x				x
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x				x
Работа закончена	HV						
Ведутся работы	HW	x	x				x
Закрыто	LC	x	x		x	x	
Непригодно для воздушных судов тяжелее . . . (указать)	LH	x	x		x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x				x
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: AGA – РАБОЧАЯ ПЛОЩАДЬ И ПОСАДОЧНАЯ ПЛОЩАДКА (M)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
ВПП (указать)	MR	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Открыто для полетов в дневное время	AD	x	x	x	x	x	
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x	x	x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
Только военные полеты	AM	x	x	x	x	x	
Открыто для ночных полетов	AN	x	x	x	x	x	
В рабочем состоянии	AO						
Предоставляется по предварительному разрешению	AP	x	x	x	x	x	
Предоставляется по запросу	AR	x	x	x	x	x	
Полностью изъято	AW	x	x	x	x	x	
Завершено	CC						
Изменена ориентация	CL	x	x	x	x	x	
Смещено	CM	x	x	x	x	x	
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x	x	x	x	
Работа закончена	HV						
Ведутся работы	HW	x	x	x	x	x	
Скопление птиц	HX	x	x	x	x	x	
Зарезервировано для базирующихся здесь воздушных судов	LB	x	x	x	x	x	
Закрыто	LC	x	x	x	x	x	
Непригодно для воздушных судов тяжелее . . . (указать)	LH	x	x	x	x	x	
Закрыто для полетов по ППП	LI	x		x	x	x	
Используется по длине . . . и ширине . . . (указать)	LL	x	x	x	x	x	
Закрыто для всех ночных полетов	LN	x	x	x	x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x	x	x	x	
Закрыто для полетов по ПВП	LV		x	x	x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: AGA – РАБОЧАЯ ПЛОЩАДЬ И ПОСАДОЧНАЯ ПЛОЩАДКА (M)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Концевая полоса безопасности (указать ВПП)	MS	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Полностью изъято	AW	x	x		x	x	
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x		x	x	
Работа закончена	HV						
Ведутся работы	HW	x	x		x	x	
Закрыто	LC	x	x		x	x	
Непригодно для воздушных судов тяжелее . . . (указать)	LH	x	x		x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x		x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Порог (указать ВПП)	MT	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Завершено	CC						
Смещено	CM	x	x	x	x	x	
Аннулировано	CN						
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: AGA – РАБОЧАЯ ПЛОЩАДЬ И ПОСАДОЧНАЯ ПЛОЩАДКА (M)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Участок разворота на ВПП (указать ВПП)	MU	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Полностью изъято	AW	x	x		x		
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x		x		
Работа закончена	HV						
Ведутся работы	HW	x	x		x		
Закрыто	LC	x	x		x		
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x		x		
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Летная полоса/боковая полоса безопасности (указать ВПП)	MW	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Работа закончена	HV						
Ведутся работы	HW	x	x				x
Закрыто	LC	x	x				x
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x				x
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: AGA – РАБОЧАЯ ПЛОЩАДЬ И ПОСАДОЧНАЯ ПЛОЩАДКА (M)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Рулежная дорожка (указать)	MX	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Открыто для полетов в дневное время	AD	x	x				x
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
Открыто для ночных полетов	AN	x	x				x
В рабочем состоянии	AO						
Предоставляется по запросу	AR	x	x				x
Полностью изъято	AW	x	x				x
Завершено	CC						
Изменена ориентация	CL	x	x				x
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x				x
Работа закончена	HV						
Ведутся работы	HW	x	x				x
Закрыто	LC	x	x				x
Непригодно для воздушных судов тяжелее . . . (указать)	LH	x	x				x
Используется по длине . . . и ширине . . . (указать)	LL	x	x				x
Закрыто для всех ночных полетов	LN	x	x				x
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x				x
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: AGA – РАБОЧАЯ ПЛОЩАДЬ И ПОСАДОЧНАЯ ПЛОЩАДКА (M)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Скоростная выводная РД (указать)	MY	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Открыто для полетов в дневное время	AD	x	x	x	x	x	
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x	x	x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
Только военные полеты	AM	x	x	x	x	x	
Открыто для ночных полетов	AN	x	x	x	x	x	
В рабочем состоянии	AO						
Предоставляется по предварительному разрешению	AP	x	x	x	x	x	
Предоставляется по запросу	AR	x	x	x	x	x	
Полностью изъято	AW	x	x	x	x	x	
Завершено	CC						
Изменена ориентация	CL	x	x	x	x	x	
Смещено	CM	x	x	x	x	x	
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x	x	x	x	
Работа закончена	HV						
Ведутся работы	HW	x	x	x	x	x	
Скопление птиц	HX	x	x	x	x	x	
Зарезервировано для базирующихся здесь воздушных судов	LB	x	x	x	x	x	
Закрыто	LC	x	x	x	x	x	
Непригодно для воздушных судов тяжелее . . . (указать)	LH	x	x	x	x	x	
Закрыто для полетов по ППП	LI	x		x	x	x	
Используется по длине . . . и ширине . . . (указать)	LL	x	x	x	x	x	
Закрыто для всех ночных полетов	LN	x	x	x	x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x	x	x	x	
Закрыто для полетов по ПВП	LV		x	x	x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: AGA – СРЕДСТВА, ОБОРУДОВАНИЕ И ОБСЛУЖИВАНИЕ (F)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Аэродром	FA	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Открыто для полетов в дневное время	AD	x	x	x	x	x	
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x	x	x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
Только военные полеты	AM	x	x	x	x	x	
Открыто для ночных полетов	AN	x	x	x	x	x	
В рабочем состоянии	AO						
Предоставляется по предварительному разрешению	AP	x	x	x	x	x	
Предоставляется по запросу	AR	x	x	x	x	x	
Полностью изъято	AW	x	x	x	x	x	
Завершено	CC						
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x	x	x	x	x	
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x	x	x	x	
Покос травы	HG	x	x				x
Работа закончена	HV						
Ведутся работы	HW	x	x	x	x	x	
Скопление птиц	HX	x	x	x	x	x	
Зарезервировано для базирующихся здесь воздушных судов	LB	x	x	x	x	x	
Закрыто	LC	x	x	x	x	x	
Непригодно для воздушных судов тяжелее . . . (указать)	LH	x	x	x	x	x	
Закрыто для полетов по ППП	LI	x		x	x	x	
Закрыто для всех ночных полетов	LN	x	x	x	x	x	
Движение воздушных судов ограничено ВПП и РД	LR	x	x		x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x	x	x	x	
Закрыто для полетов по ПВП	LV		x	x	x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: AGA – СРЕДСТВА, ОБОРУДОВАНИЕ И ОБСЛУЖИВАНИЕ (F)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Устройство измерения коэффициента сцепления (указать тип)	FB	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x	x				x
Полностью изъято	AW	x	x				x
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x				x
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Оборудование для измерения высоты нижней границы облаков	FC	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x	x				x
Полностью изъято	AW	x	x				x
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x				x
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: AGA – СРЕДСТВА, ОБОРУДОВАНИЕ И ОБСЛУЖИВАНИЕ (F)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Система стыковки (указать тип: AGNIS, BOLDS и т. д.)	FD	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Предоставляется по предварительному разрешению	AP	x					x
Предоставляется по запросу	AR	x					x
Не работает	AS	x					x
Полностью изъято	AW	x					x
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x					x
Ограничено до . . . (указать)	LT	x					x
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Кислород (указать тип)	FE	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x	x	x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Предоставляется по предварительному разрешению	AP	x	x	x	x	x	
Предоставляется по запросу	AR	x	x	x	x	x	
Не предоставляется (указать причину, если это уместно)	AU	x	x	x	x	x	
Полностью изъято	AW	x	x	x	x	x	
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x	x	x	x	
Зарезервировано для базирующихся здесь воздушных судов	LB	x	x	x	x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x	x	x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: AGA – СРЕДСТВА, ОБОРУДОВАНИЕ И ОБСЛУЖИВАНИЕ (F)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Противопожарная и поисково-спасательная службы	FF	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x	x	x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Предоставляется по запросу	AR	x	x	x	x	x	
Не работает	AS	x	x	x	x	x	
Полностью изъято	AW	x	x	x	x	x	
Завершено	CC						
Категория снижена до . . . (указать)	CG	x	x	x	x	x	
Изменено	CH	x	x	x	x	x	
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x	x	x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x	x	x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Управление наземным движением	FG	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Открыто для полетов в дневное время	AD	x	x				x
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x				x
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
Открыто для ночных полетов	AN	x	x				x
В рабочем состоянии	AO						
Предоставляется по запросу	AR	x	x				x
Не работает	AS	x	x				x
Полностью изъято	AW	x	x				x
Завершено	CC						
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x	x				x
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x				x
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: AGA – СРЕДСТВА, ОБОРУДОВАНИЕ И ОБСЛУЖИВАНИЕ (F)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Зона приводнения/платформа для вертолетов	FH	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Открыто для полетов в дневное время	AD	x	x		x		
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x		x		
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
Только военные полеты	AM	x	x		x		
Открыто для ночных полетов	AN	x	x		x		
В рабочем состоянии	AO						
Предоставляется по предварительному разрешению	AP	x	x		x		
Предоставляется по запросу	AR	x	x		x		
Полностью изъято	AW	x	x		x		
Завершено	CC						
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на … (указать)	CI	x	x		x		
Смещено	CM	x	x		x		
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x		x		
Работа закончена	HV						
Ведутся работы	HW	x	x		x		
Скопление птиц	HX	x	x		x		
Зарезервировано для базирующихся здесь воздушных судов	LB	x	x		x		
Закрыто	LC	x	x		x		
Закрыто для полетов по ППП	LI	x			x		
Закрыто для всех ночных полетов	LN	x	x		x		
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x		x		
Закрыто для полетов по ПВП	LV		x		x		
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: AGA – СРЕДСТВА, ОБОРУДОВАНИЕ И ОБСЛУЖИВАНИЕ (F)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Противооблединительная обработка воздушного судна (указать)	FI	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x	x	x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Предоставляется по предварительному разрешению	AP	x	x	x	x	x	
Предоставляется по запросу	AR	x	x	x	x	x	
Не предоставляется (указать причину, если это уместно)	AU	x	x	x	x	x	
Полностью изъято	AW	x	x	x	x	x	
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x	x	x	x	
Зарезервировано для базирующихся здесь воздушных судов	LB	x	x	x	x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x	x	x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Масла (указать тип)	FJ	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x	x	x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Предоставляется по предварительному разрешению	AP	x	x	x	x	x	
Предоставляется по запросу	AR	x	x	x	x	x	
Не предоставляется (указать причину, если это уместно)	AU	x	x	x	x	x	
Полностью изъято	AW	x	x	x	x	x	
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x	x	x	x	
Зарезервировано для базирующихся здесь воздушных судов	LB	x	x	x	x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x	x	x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: AGA – СРЕДСТВА, ОБОРУДОВАНИЕ И ОБСЛУЖИВАНИЕ (F)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Указатель направления посадки	FL	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS		x				x
Полностью изъято	AW		x				x
Завершено	CC						
Смещено	CM		x				x
Аннулировано	CN						
Установлено	CS		x				x
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Метеорологическое обслуживание (указать вид)	FM	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x		x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Предоставляется по запросу	AR	x	x		x	x	
Не предоставляется (указать причину, если это уместно)	AU	x	x		x	x	
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x		x	x	
Закрыто	LC	x	x		x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x		x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: AGA – СРЕДСТВА, ОБОРУДОВАНИЕ И ОБСЛУЖИВАНИЕ (F)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Система рассеивания тумана	FO	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Предоставляется по запросу	AR	x					x
Не работает	AS	x					x
Полностью изъято	AW	x					x
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x					x
"Триггерный"	TT	x			x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Вертопорт	FP	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Открыто для полетов в дневное время	AD	x	x		x		
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x		x		
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
Только военные полеты	AM	x	x		x		
Открыто для ночных полетов	AN	x	x		x		
В рабочем состоянии	AO						
Предоставляется по предварительному разрешению	AP	x	x		x		
Предоставляется по запросу	AR	x	x		x		
Полностью изъято	AW	x	x		x		
Завершено	CC						
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x	x		x		
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x		x		
Работа закончена	HV						
Ведутся работы	HW	x	x		x		
Скопление птиц	HX	x	x		x		
Зарезервировано для базирующихся здесь воздушных судов	LB	x	x		x		
Закрыто	LC	x	x		x		
Закрыто для полетов по ППП	LI	x			x		
Закрыто для всех ночных полетов	LN	x	x		x		
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x		x		
Закрыто для полетов по ПВП	LV		x		x		
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: AGA – СРЕДСТВА, ОБОРУДОВАНИЕ И ОБСЛУЖИВАНИЕ (F)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Оборудование для удаления снега	FS	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Предоставляется по запросу	AR	x	x				x
Не работает	AS	x	x				x
Полностью изъято	AW	x	x				x
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x				x
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Трансмиссометр (указать ВПП и, если применимо, обозначение(я) трансмиссометра(ов))	FT	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x			x		
Полностью изъято	AW	x			x		
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x			x		
"Триггерный"	TT	x			x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: AGA – СРЕДСТВА, ОБОРУДОВАНИЕ И ОБСЛУЖИВАНИЕ (F)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Наличие топлива	FU	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x	x	x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Предоставляется по предварительному разрешению	AP	x	x	x	x	x	
Предоставляется по запросу	AR	x	x	x	x	x	
Не предоставляется (указать причину, если это уместно)	AU	x	x	x	x	x	
Полностью изъято	AW	x	x	x	x	x	
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x	x	x	x	
Зарезервировано для базирующихся здесь воздушных судов	LB	x	x	x	x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x	x	x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Указатель направления ветра	FW	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS		x				x
Полностью изъято	AW		x				x
Завершено	CC						
Смещено	CM		x				x
Аннулировано	CN						
Установлено	CS		x				x
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: AGA – СРЕДСТВА, ОБОРУДОВАНИЕ И ОБСЛУЖИВАНИЕ (F)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Таможенная/эмиграционная служба	FZ	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x	x	x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Предоставляется по предварительному разрешению	AP	x	x	x	x	x	
Предоставляется по запросу	AR	x	x	x	x	x	
Не предоставляется (указать причину, если это уместно)	AU	x	x	x	x	x	
Полностью изъято	AW	x	x	x	x	x	
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x	x	x	x	
Зарезервировано для базирующихся здесь воздушных судов	LB	x	x	x	x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x	x	x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: CNS – СРЕДСТВА СВЯЗИ И НАБЛЮДЕНИЯ (C)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: AE					
Средства связи "воздух – земля" (указать вид обслуживания и частоту)	CA	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x		x		
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x	x		x		
Полностью изъято	AW	x	x		x		
Завершено	CC						
Рабочая частота(ы) изменена(ы) на . . . (указать)	CF	x	x		x		
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x	x		x		
Временно заменено на . . . (указать)	CR	x	x		x		
Установлено	CS	x	x		x		
Аннулировано	CN						
Помехи от . . . (указать)	LF	x	x		x		
Возможны перерывы в работе	LS	x	x		x		
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x		x		
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: CNS – СРЕДСТВА СВЯЗИ И НАБЛЮДЕНИЯ (C)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: AE					
Радиовещательное автоматическое зависимое наблюдение (подробные сведения)	CB	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x		x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x	x		x	x	
Полностью изъято	AW	x	x		x	x	
Завершено	CC						
Рабочая частота(ы) изменена(ы) на . . . (указать)	CF	x	x		x	x	
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x	x		x	x	
Аннулировано	CN						
Временно заменено на . . . (указать)	CR	x	x		x	x	
Установлено	CS	x	x		x	x	
Помехи от . . . (указать)	LF	x	x		x	x	
Возможны перерывы в работе	LS	x	x		x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x		x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: AE					
Контрактное автоматическое зависимое наблюдение (подробные сведения)	CC	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x		x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x	x		x	x	
Полностью изъято	AW	x	x		x	x	
Завершено	CC						
Рабочая частота(ы) изменена(ы) на . . . (указать)	CF	x	x		x	x	
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x	x		x	x	
Аннулировано	CN						
Временно заменено на . . . (указать)	CR	x	x		x	x	
Установлено	CS	x	x		x	x	
Помехи от . . . (указать)	LF	x	x		x	x	
Возможны перерывы в работе	LS	x	x		x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x		x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: CNS – СРЕДСТВА СВЯЗИ И НАБЛЮДЕНИЯ (C)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: AE					
Связь "диспетчер – пилот" по линии передачи данных и автоматическое зависимое наблюдение (указать вид применения)	CD	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x		x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x	x		x	x	
Полностью изъято	AW	x	x		x	x	
Завершено	CC						
Рабочая частота(ы) изменена(ы) на . . . (указать)	CF	x	x		x	x	
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x	x		x	x	
Аннулировано	CN						
Временно заменено на . . . (указать)	CR	x	x		x	x	
Установлено	CS	x	x		x	x	
Помехи от . . . (указать)	LF	x	x		x	x	
Возможны перерывы в работе	LS	x	x		x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x		x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: E					
Маршрутный обзорный радиолокатор	CE	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x			x		
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x			x		
Полностью изъято	AW	x			x		
Завершено	CC						
Рабочая частота(ы) изменена(ы) на . . . (указать)	CF	x			x		
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x			x		
Аннулировано	CN						
Временно заменено на . . . (указать)	CR	x			x		
Установлено	CS	x			x		
В состоянии проверки, не использовать	CT	x			x		
Помехи от . . . (указать)	LF	x			x		
Возможны перерывы в работе	LS	x			x		
Ограничено до . . . (указать)	LT	x			x		
"Триггерный"	TT	x			x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: CNS – СРЕДСТВА СВЯЗИ И НАБЛЮДЕНИЯ (C)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Радиолокационная система посадки по командам с земли (GCA)	CG	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x			x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Предоставляется по предварительному разрешению	AP	x			x	x	
Предоставляется по запросу	AR	x			x	x	
Не работает	AS	x			x	x	
Полностью изъято	AW	x			x	x	
Завершено	CC						
Рабочая частота(ы) изменена(ы) на . . . (указать)	CF	x			x	x	
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x			x	x	
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x			x	x	
В состоянии проверки, не использовать	CT	x			x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT	x			x	x	
"Триггерный"	TT	x			x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: E					
Система избирательного вызова (SELCAL)	CL	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x					x
Полностью изъято	AW	x					x
Завершено	CC						
Рабочая частота(ы) изменена(ы) на . . . (указать)	CF	x					x
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x					x
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x					x
В состоянии проверки, не использовать	CT	x					x
Ограничено до . . . (указать)	LT	x					x
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: CNS – СРЕДСТВА СВЯЗИ И НАБЛЮДЕНИЯ (C)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Радиолокатор управления наземным движением	CM	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x	x				x
Полностью изъято	AW	x	x				x
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x				x
В состоянии проверки, не использовать	CT	x	x				x
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x				x
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Радиолокатор точного захода на посадку (PAR) (указать ВПП)	CP	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x		x	x		
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Предоставляется по предварительному разрешению	AP	x		x	x		
Предоставляется по запросу	AR	x		x	x		
Не работает	AS	x		x	x		
Полностью изъято	AW	x		x	x		
Завершено	CC						
Рабочая частота(ы) изменена(ы) на . . . (указать)	CF	x		x	x		
Аннулировано	CN						
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x		x	x		
Установлено	CS	x		x	x		
В состоянии проверки, не использовать	CT	x		x	x		
Ограничено до . . . (указать)	LT	x		x	x		
"Триггерный"	TT	x		x	x		
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: CNS – СРЕДСТВА СВЯЗИ И НАБЛЮДЕНИЯ (C)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Обзорный радиолокатор системы точного захода на посадку (указать длину волны)	CR	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x			x		
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Предоставляется по предварительному разрешению	AP	x			x		
Предоставляется по запросу	AR	x			x		
Не работает	AS	x			x		
Полностью изъято	AW	x			x		
Завершено	CC						
Рабочая частота(ы) изменена(ы) на . . . (указать)	CF	x			x		
Аннулировано	CN						
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x			x		
Установлено	CS	x			x		
В состоянии проверки, не использовать	CT	x			x		
Возможны перерывы в работе	LS	x			x		
Ограничено до . . . (указать)	LT	x			x		
"Триггерный"	TT	x			x		
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: AE					
Вторичный обзорный радиолокатор (ВОРЛ)	CS	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x			x		
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x			x		
Полностью изъято	AW	x			x		
Завершено	CC						
Рабочая частота(ы) изменена(ы) на . . . (указать)	CF	x			x		
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x			x		
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x			x		
В состоянии проверки, не использовать	CT	x			x		
Возможны перерывы в работе	LS	x			x		
Ограничено до . . . (указать)	LT	x			x		
"Триггерный"	TT	x			x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: CNS – СРЕДСТВА СВЯЗИ И НАБЛЮДЕНИЯ (C)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: AE					
Обзорный радиолокатор аэродромной зоны (TAR)	CT	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x			x		
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x			x		
Полностью изъято	AW	x			x		
Завершено	CC						
Рабочая частота(ы) изменена(ы) на . . . (указать)	CF	x			x		
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x			x		
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x			x		
В состоянии проверки, не использовать	CT	x			x		
Возможны перерывы в работе	LS	x			x		
Ограничено до . . . (указать)	LT	x			x		
"Триггерный"	TT	x			x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: CNS – СИСТЕМА ЗАХОДА НА ПОСАДКУ ПО ПРИБОРАМ И МИКРОВОЛНОВАЯ СИСТЕМА ПОСАДКИ (I)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Система посадки по приборам (ILS) (указать ВПП)	IC	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Работает, но произведена только наземная проверка, летная проверка ожидается	AG	x			x	x	
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x		x	x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x		x	x	x	
Полностью изъято	AW	x		x	x	x	
Завершено	CC						
Рабочая частота(ы) изменена(ы) на . . . (указать)	CF	x		x	x	x	
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x		x	x	x	
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x		x	x	x	
В состоянии проверки, не использовать	CT	x		x	x	x	
Работает без опознавания	LG	x		x	x	x	
Возможны перерывы в работе	LS	x		x	x	x	
"Триггерный"	TT	x			x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Дальномерное оборудование (DME), взаимодействующее с ILS	ID	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Работает, но произведена только наземная проверка, летная проверка ожидается	AG	x		x	x	x	
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x		x	x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x		x	x	x	
Полностью изъято	AW	x		x	x	x	
Завершено	CC						
Рабочая частота(ы) изменена(ы) на . . . (указать)	CF	x		x	x	x	
Изменено	CH	x		x	x	x	
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x		x	x	x	
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x		x	x	x	
В состоянии проверки, не использовать	CT	x		x	x	x	
Работает без опознавания	LG	x		x	x	x	
Возможны перерывы в работе	LS	x		x	x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT	x		x	x	x	
"Триггерный"	TT	x			x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: CNS – СИСТЕМА ЗАХОДА НА ПОСАДКУ ПО ПРИБОРАМ И МИКРОВОЛНОВАЯ СИСТЕМА ПОСАДКИ (I)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Глиссада (ILS) (указать ВПП)	IG	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Работает, но произведена только наземная проверка, летная проверка ожидается	AG	x			x	x	
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x		x	x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x		x	x	x	
Полностью изъято	AW	x		x	x	x	
Завершено	CC						
Рабочая частота(ы) изменена(ы) на . . . (указать)	CF	x		x	x	x	
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x		x	x	x	
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x		x	x	x	
В состоянии проверки, не использовать	CT	x		x	x	x	
Работает без опознавания	LG	x		x	x	x	
Возможны перерывы в работе	LS	x		x	x	x	
"Триггерный"	TT	x			x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Внутренний маркер ILS (указать ВПП)	II	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Работает, но произведена только наземная проверка, летная проверка ожидается	AG	x			x		
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x			x		
Возобновлена нормальная работаV	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x			x		
Полностью изъято	AW	x			x		
Завершено	CC						
Смещено	CM	x			x		
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x			x		
В состоянии проверки, не использовать	CT	x			x		
"Триггерный"	TT	x			x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: CNS – СИСТЕМА ЗАХОДА НА ПОСАДКУ ПО ПРИБОРАМ И МИКРОВОЛНОВАЯ СИСТЕМА ПОСАДКИ (I)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Курсовой радиомаяк ILS (указать ВПП)	IL	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Работает, но произведена только наземная проверка, летная проверка ожидается	AG	x			x	x	
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x		x	x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x		x	x	x	
Полностью изъято	AW	x		x	x	x	
Завершено	CC						
Рабочая частота(ы) изменена(ы) на . . . (указать)	CF	x		x	x	x	
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x		x	x	x	
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x		x	x	x	
В состоянии проверки, не использовать	CT	x		x	x	x	
Работает без опознавания	LG	x		x	x	x	
Возможны перерывы в работе	LS	x		x	x	x	
"Триггерный"	TT	x			x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Средний маркер ILS (указать ВПП)	IM	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Работает, но произведена только наземная проверка, летная проверка ожидается	AG	x			x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x			x	x	
Полностью изъято	AW	x			x	x	
Завершено	CC						
Смещено	CM	x			x	x	
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x			x	x	
В состоянии проверки, не использовать	CT	x			x	x	
"Триггерный"	TT	x			x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: CNS – СИСТЕМА ЗАХОДА НА ПОСАДКУ ПО ПРИБОРАМ И МИКРОВОЛНОВАЯ СИСТЕМА ПОСАДКИ (I)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Курсовой радиомаяк (не связанный с ILS)	IN	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Работает, но произведена только наземная проверка, летная проверка ожидается	AG	x			x	x	
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x		x	x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x		x	x	x	
Полностью изъято	AW	x		x	x	x	
Завершено	CC						
Рабочая частота(ы) изменена(ы) на . . . (указать)	CF	x		x	x	x	
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x		x	x	x	
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x		x	x	x	
В состоянии проверки, не использовать	CT	x		x	x	x	
Работает без опознавания	LG	x		x	x	x	
Возможны перерывы в работе	LS	x		x	x	x	
"Триггерный"	TT	x			x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Внешний маркер ILS (указать ВПП)	IO	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Работает, но произведена только наземная проверка, летная проверка ожидается	AG	x			x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x			x	x	
Полностью изъято	AW	x			x	x	
Завершено	CC						
Смещено	CM	x			x	x	
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x			x	x	
В состоянии проверки, не использовать	CT	x			x	x	
"Триггерный"	TT	x			x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: CNS – СИСТЕМА ЗАХОДА НА ПОСАДКУ ПО ПРИБОРАМ И МИКРОВОЛНОВАЯ СИСТЕМА ПОСАДКИ (I)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
ILS категории I (указать ВПП)	IS	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Работает, но произведена только наземная проверка, летная проверка ожидается	AG	x			x	x	
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x		x	x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x		x	x	x	
Полностью изъято	AW	x		x	x	x	
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x		x	x	x	
В состоянии проверки, не использовать	CT	x		x	x	x	
"Триггерный"	TT	x			x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
ILS категории II (указать ВПП)	IT	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Работает, но произведена только наземная проверка, летная проверка ожидается	AG	x			x	x	
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x		x	x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x		x	x	x	
Полностью изъято	AW	x		x	x	x	
Завершено	CC						
Категория снижена до . . . (указать)	CG	x		x	x	x	
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x		x	x	x	
В состоянии проверки, не использовать	CT	x		x	x	x	
"Триггерный"	TT	x			x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: CNS – СИСТЕМА ЗАХОДА НА ПОСАДКУ ПО ПРИБОРАМ И МИКРОВОЛНОВАЯ СИСТЕМА ПОСАДКИ (I)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
ILS категории III (указать ВПП)	IU	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Работает, но произведена только наземная проверка, летная проверка ожидается	AG	x			x	x	
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x		x	x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x		x	x	x	
Полностью изъято	AW	x		x	x	x	
Завершено	CC						
Категория снижена до . . . (указать)	CG	x		x	x	x	
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x		x	x	x	
В состоянии проверки, не использовать	CT	x		x	x	x	
"Триггерный"	TT	x			x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Микроволновая система посадки (MLS) (указать ВПП)	IW	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Работает, но произведена только наземная проверка, летная проверка ожидается	AG	x			x	x	
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x		x	x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x		x	x	x	
Полностью изъято	AW	x		x	x	x	
Завершено	CC						
Рабочая частота(ы) изменена(ы) на . . . (указать)	CF	x		x	x	x	
Категория снижена до . . . (указать)	CG	x		x	x	x	
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x		x	x	x	
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x		x	x	x	
В состоянии проверки, не использовать	CT	x		x	x	x	
Работает без опознавания	LG	x		x	x	x	
Возможны перерывы в работе	LS	x		x	x	x	
"Триггерный"	TT	x			x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: CNS – СИСТЕМА ЗАХОДА НА ПОСАДКУ ПО ПРИБОРАМ И МИКРОВОЛНОВАЯ СИСТЕМА ПОСАДКИ (I)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Привод, внешний (ILS) (указать ВПП)	IX	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Работает, но произведена только наземная проверка, летная проверка ожидается	AG	x			x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x			x	x	
Полностью изъято	AW	x			x	x	
Завершено	CC						
Рабочая частота(ы) изменена(ы) на . . . (указать)	CF	x			x	x	
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x			x	x	
Смещено	CM	x			x	x	
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x			x	x	
В состоянии проверки, не использовать	CT	x			x	x	
Работает без опознавания	LG	x			x	x	
Возможны перерывы в работе	LS	x			x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT	x			x	x	
"Триггерный"	TT	x			x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Привод, средний (ILS) (указать ВПП)	IY	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Работает, но произведена только наземная проверка, летная проверка ожидается	AG	x			x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x			x	x	
Полностью изъято	AW	x			x	x	
Завершено	CC						
Рабочая частота(ы) изменена(ы) на . . . (указать)	CF	x			x	x	
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x			x	x	
Смещено	CM	x			x	x	
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x			x	x	
В состоянии проверки, не использовать	CT	x			x	x	
Работает без опознавания	LG	x			x	x	
Возможны перерывы в работе	LS	x			x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT	x			x	x	
"Триггерный"	TT	x			x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: CNS – ОБСЛУЖИВАНИЕ GNSS (G)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Операции на основе использования GNSS на летном поле (указать вид операции)	GA	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не предоставляется (указать причину, если необходимо)	AU	x		x	x	x	
Полностью изъято	AW	x		x	x	x	
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
"Триггерный"	TT	x			x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: AE					
Полеты на основе использования GNSS в районе (указать вид полетов)	GW	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не предоставляется (указать причину, если необходимо)	AU	x	x	x	x	x	
Полностью изъято	AW	x	x	x	x	x	
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: CNS – АЭРОДРОМНЫЕ И МАРШРУТНЫЕ НАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА (N)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: AE					
Все радионавигационные средства (за исключением . . .)	NA	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x		x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x	x	x	x	x	
Полностью изъято	AW	x	x	x	x	x	
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: CNS – АЭРОДРОМНЫЕ И МАРШРУТНЫЕ НАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА (N)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: AE					
Ненаправленный радиомаяк	NB	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Работает, но произведена только наземная проверка, летная проверка ожидается	AG	x	x		x	x	
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x		x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x	x		x	x	
Полностью изъято	AW	x	x		x	x	
Завершено	CC						
Рабочая частота(ы) изменена(ы) на . . . (указать)	CF	x	x		x	x	
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x	x		x	x	
Смещено	CM	x	x		x	x	
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x		x	x	
В состоянии проверки, не использовать	CT	x	x		x	x	
Помехи от . . . (указать)	LF	x	x		x	x	
Работает без опознавания	LG	x	x		x	x	
Возможны перерывы в работе	LS	x	x		x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: E					
DECCA	NC	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x	x				x
Полностью изъято	AW	x	x				x
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x				x
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: CNS – АЭРОДРОМНЫЕ И МАРШРУТНЫЕ НАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА (N)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: AE					
Дальномерное оборудование (DME)	ND	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Работает, но произведена только наземная проверка, летная проверка ожидается	AG	x	x		x	x	
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x		x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x	x		x	x	
Полностью изъято	AW	x	x		x	x	
Завершено	CC						
Рабочая частота(ы) изменена(ы) на . . . (указать)	CF	x	x		x	x	
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x	x		x	x	
Изменено	CH	x	x		x	x	
Смещено	CM	x	x		x	x	
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x		x	x	
В состоянии проверки, не использовать	CT	x	x		x	x	
Помехи от . . . (указать)	LF	x	x		x	x	
Работает без опознавания	LG	x	x		x	x	
Возможны перерывы в работе	LS	x	x		x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: AE					
Веерный маркерный радиомаяк	NF	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Работает, но произведена только наземная проверка, летная проверка ожидается	AG	x	x				x
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x				x
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x	x				x
Полностью изъято	AW	x	x				x
Завершено	CC						
Смещено	CM	x	x				x
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x				x
"Триггерный"	TT	x	x		x	X	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: CNS – АЭРОДРОМНЫЕ И МАРШРУТНЫЕ НАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА (N)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Приводная радиостанция (указать позывной)	NL	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Работает, но произведена только наземная проверка, летная проверка ожидается	AG	x	x		x	x	
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x		x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x	x		x	x	
Полностью изъято	AW	x	x		x	x	
Завершено	CC						
Рабочая частота(ы) изменена(ы) на . . . (указать)	CF	x	x		x	x	
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x	x		x	x	
Смещено	CM	x	x		x	x	
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x		x	x	
В состоянии проверки, не использовать	CT	x	x		x	x	
Помехи от . . . (указать)	LF	x	x		x	x	
Работает без опознавания	LG	x	x		x	x	
Возможны перерывы в работе	LS	x	x		x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: CNS – АЭРОДРОМНЫЕ И МАРШРУТНЫЕ НАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА (N)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: AE					
VOR/DME	NM	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Работает, но произведена только наземная проверка, летная проверка ожидается	AG	x	x		x	x	
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x		x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x	x		x	x	
Полностью изъято	AW	x	x		x	x	
Завершено	CC						
Рабочая частота(ы) изменена(ы) на . . . (указать)	CF	x	x		x	x	
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x	x		x	x	
Смещено	CM	x	x		x	x	
Аннулировано	CN						
Временно заменено на . . . (указать)	CR	x	x		x	x	
Установлено	CS	x	x		x	x	
В состоянии проверки, не использовать	CT	x	x		x	x	
Помехи от . . . (указать)	LF	x	x		x	x	
Работает без опознавания	LG	x	x		x	x	
Возможны перерывы в работе	LS	x	x		x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: CNS – АЭРОДРОМНЫЕ И МАРШРУТНЫЕ НАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА (N)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: E					
TACAN	NN	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Работает, но произведена только наземная проверка, летная проверка ожидается	AG	x	x		x	x	
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x		x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x	x		x	x	
Полностью изъято	AW	x	x		x	x	
Завершено	CC						
Рабочая частота(ы) изменена(ы) на . . . (указать)	CF	x	x		x	x	
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x	x		x	x	
Смещено	CM	x	x		x	x	
Аннулировано	CN						
Временно заменено на . . . (указать)	CR	x	x		x	x	
Установлено	CS	x	x		x	x	
В состоянии проверки, не использовать	CT	x	x		x	x	
Помехи от . . . (указать)	LF	x	x		x	x	
Работает без опознавания	LG	x	x		x	x	
Возможны перерывы в работе	LS	x	x		x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: E					
OMEGA	NO	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x			x	x	
Полностью изъято	AW	x			x	x	
Завершено	CC						
Рабочая частота(ы) изменена(ы) на . . . (указать)	CF	x			x	x	
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x			x	x	
Смещено	CM	x			x	x	
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x			x	x	
В состоянии проверки, не использовать	CT	x			x	x	
Помехи от . . . (указать)	LF	x			x	x	
Возможны перерывы в работе	LS	x			x	x	
"Триггерный"	TT	x			x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: CNS – АЭРОДРОМНЫЕ И МАРШРУТНЫЕ НАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА (N)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: AE					
VORTAC	NT	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Работает, но произведена только наземная проверка, летная проверка ожидается	AG	x	x		x	x	
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x		x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x	x		x	x	
Полностью изъято	AW	x	x		x	x	
Завершено	CC						
Рабочая частота(ы) изменена(ы) на . . . (указать)	CF	x	x		x	x	
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x	x		x	x	
Смещено	CM	x	x		x	x	
Аннулировано	CN						
Временно заменено на . . . (указать)	CR	x	x		x	x	
Установлено	CS	x	x		x	x	
В состоянии проверки, не использовать	CT	x	x		x	x	
Помехи от . . . (указать)	LF	x	x		x	x	
Работает без опознавания	LG	x	x		x	x	
Возможны перерывы в работе	LS	x	x		x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: CNS – АЭРОДРОМНЫЕ И МАРШРУТНЫЕ НАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА (N)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: AE					
VOR	NV	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Работает, но произведена только наземная проверка, летная проверка ожидается	AG	x	x		x	x	
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x		x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x	x		x	x	
Полностью изъято	AW	x	x		x	x	
Завершено	CC						
Рабочая частота(ы) изменена(ы) на . . . (указать)	CF	x	x		x	x	
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x	x		x	x	
Смещено	CM	x	x		x	x	
Аннулировано	CN						
Временно заменено на . . . (указать)	CR	x	x		x	x	
Установлено	CS	x	x		x	x	
В состоянии проверки, не использовать	CT	x	x		x	x	
Помехи от . . . (указать)	LF	x	x		x	x	
Работает без опознавания	LG	x	x		x	x	
Возможны перерывы в работе	LS	x	x		x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: AE					
Пеленгаторная станция (указать тип и частоту)	NX	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Часы работы теперь . . . (указать)	AH		x		x		
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS		x		x		
Полностью изъято	AW		x		x		
Завершено	CC						
Рабочая частота(ы) изменена(ы) на . . . (указать)	CF		x		x		
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI		x		x		
Аннулировано	CN						
Установлено	CS		x		x		
В состоянии проверки, не использовать	CT		x		x		
Ограничено до . . . (указать)	LT		x		x		
"Триггерный"	TT		x		x		
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: ATM – ОРГАНИЗАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА (A)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: AE					
Минимальная абсолютная высота (указать маршрут/пересечение/ безопасную величину)	AA	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Завершено	CC						
Изменено	CH	x	x		x	x	
Аннулировано	CN						
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: AE					
Диспетчерская зона (CTR)	AC	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x	x	x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
Только военные полеты	AM	x	x	x	x	x	
В рабочем состоянии	AO						
Полностью изъято	AW	x	x	x	x	x	
Введено в действие	CA	x	x	x	x	x	
Завершено	CC						
Отменено	CD	x	x	x	x	x	
Изменено	CH	x	x	x	x	x	
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x	x	x	x	
Зарезервировано для базирующихся здесь воздушных судов	LB	x	x	x	x	x	
Закрыто	LC	x	x	x	x	x	
Запрещено . . . (указать)	LP	x	x	x	x	x	
Закрыто для полетов по ПВП	LV		x	x	x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: ATM – ОРГАНИЗАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА (A)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: E					
Опознавательная зона ПВО (ADIZ)	AD	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
Только военные полеты	AM	x	x	x	x	x	
В рабочем состоянии	AO						
Полностью изъято	AW	x	x	x	x	x	
Введено в действие	CA	x	x	x	x	x	
Завершено	CC						
Отменено	CD	x	x	x	x	x	
Изменено	CH	x	x	x	x	x	
Изменена ориентация	CL	x	x	x	x	x	
Аннулировано	CN						
Закрыто	LC	x	x	x	x	x	
Закрыто для полетов по ППП	LI	x	x	x	x	x	
Запрещено . . . (указать)	LP	x		x	x	x	
Закрыто для полетов по ПВП	LV		x	x	x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: E					
Диспетчерский район (CTA)	AE	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
Только военные полеты	AM	x	x	x	x	x	
В рабочем состоянии	AO						
Полностью изъято	AW	x	x	x	x	x	
Введено в действие	CA	x	x	x	x	x	
Завершено	CC						
Отменено	CD	x	x	x	x	x	
Изменено	CH	x	x	x	x	x	
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x	x	x	x	x	
Изменена ориентация	CL	x	x	x	x	x	
Аннулировано	CN						
Закрыто	LC	x	x	x	x	x	
Закрыто для полетов по ППП	LI	x		x	x	x	
Запрещено . . . (указать)	LP	x	x	x	x	x	
Закрыто для полетов по ПВП	LV		x	x	x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: ATM – ОРГАНИЗАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА (A)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: E					
Район полетной информации (РПИ)	AF	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
Только военные полеты	AM	x	x	x	x	x	
В рабочем состоянии	AO						
Полностью изъято	AW	x	x	x	x	x	
Введено в действие	CA	x	x	x	x	x	
Завершено	CC						
Отменено	CD	x	x	x	x	x	
Изменено	CH	x	x	x	x	x	
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x	x	x	x	x	
Изменена ориентация	CL	x	x	x	x	x	
Аннулировано	CN						
Скопление птиц	HX	x	x	x	x	x	
Закрыто	LC	x	x	x	x	x	
Закрыто для полетов по ППП	LI	x		x	x	x	
Запрещено . . . (указать)	LP	x	x	x	x	x	
Закрыто для полетов по ПВП	LV		x	x	x		
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: ATM – ОРГАНИЗАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА (A)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: E					
Верхний диспетчерский район (UTA)	AH	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
Только военные полеты	AM	x		x	x	x	
В рабочем состоянии	AO						
Полностью изъято	AW	x		x	x	x	
Введено в действие	CA	x		x	x	x	
Завершено	CC						
Отменено	CD	x		x	x	x	
Изменено	CH	x		x	x	x	
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x					x
Изменена ориентация	CL	x		x	x	x	
Аннулировано	CN						
Закрыто	LC	x		x	x	x	
Запрещено . . . (указать)	LP	x		x	x	x	
"Триггерный"	TT	x			x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: E					
Минимальный используемый эшелон полета	AL	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Завершено	CC						
Изменено	CH	x	x		x	x	
Аннулировано	CN						
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: ATM – ОРГАНИЗАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА (A)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: E					
Маршрут зональной навигации	AN	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
Только военные полеты	AM	x		x	x	x	
В рабочем состоянии	AO						
Предоставляется по предварительному разрешению	AP	x		x	x	x	
Предоставляется по запросу	AR	x		x	x	x	
Полностью изъято	AW	x		x	x	x	
Введено в действие	CA	x		x	x	x	
Завершено	CC						
Отменено	CD	x		x	x	x	
Изменено	CH	x		x	x	x	
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x		x	x	x	
Изменена ориентация	CL	x		x	x	x	
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x		x	x	x	
Закрыто	LC	x		x	x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT	x		x	x	x	
"Триггерный"	TT	x			x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: ATM – ОРГАНИЗАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА (A)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: E					
Океанический диспетчерский район (OCA)	AO	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
Только военные полеты	AM	x	x	x	x	x	
В рабочем состоянии	AO						
Полностью изъято	AW	x	x	x	x	x	
Введено в действие	CA	x	x	x	x	x	
Завершено	CC						
Отменено	CD	x	x	x	x	x	
Изменено	CH	x	x	x	x	x	
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x	x				x
Изменена ориентация	CL	x	x	x	x	x	
Аннулировано	CN						
Закрыто	LC	x	x	x	x	x	
Закрыто для полетов по ППП	LI	x		x	x	x	
Запрещено . . . (указать)	LP	x	x	x	x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x	x	x	x	
Закрыто для полетов по ПВП	LV		x	x	x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: E					
Точка представления донесений (указать название или кодовое обозначение)	AP	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Полностью изъято	AW	x	x		x	x	
Завершено	CC						
Изменено	CH	x	x		x	x	
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x	x		x	x	
Смещено	CM	x	x		x	x	
Аннулировано	CN						
Временно заменено . . . (указать)	CR	x	x		x	x	
Установлено	CS	x	x		x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: ATM – ОРГАНИЗАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА (A)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: E					
Маршрут ОВД (указать)	AR	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
Только военные полеты	AM	x	x	x	x	x	
В рабочем состоянии	AO						
Полностью изъято	AW	x	x	x	x	x	
Введено в действие	CA	x	x		x	x	
Завершено	CC						
Отменено	CD	x	x	x	x	x	
Изменено	CH	x	x		x	x	
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x	x		x	x	
Изменена ориентация	CL	x	x		x	x	
Аннулировано	CN						
Временно заменено . . . (указать)	CR	x	x	x	x	x	
Установлено	CS	x	x	x	x	x	
Закрыто	LC	x	x	x	x	x	
Закрыто для полетов по ППП	LI	x		x	x	x	
Запрещено . . . (указать)	LP	x	x	x	x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x	x	x	x	
Закрыто для полетов по ПВП	LV		x	x	x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: ATM – ОРГАНИЗАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА (A)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: AE					
Узловой диспетчерский район (TMA)	AT	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
Только военные полеты	AM	x	x	x	x	x	
В рабочем состоянии	AO						
Полностью изъято	AW	x	x	x	x	x	
Введено в действие	CA	x	x	x	x	x	
Завершено	CC						
Отменено	CD	x	x	x	x	x	
Изменено	CH	x	x	x	x	x	
Изменена ориентация	CL	x	x	x	x	x	
Аннулировано	CN						
Закрыто	LC	x	x	x	x	x	
Закрыто для полетов по ППП	LI	x		x	x	x	
Запрещено . . . (указать)	LP	x	x	x	x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x	x	x	x	
Закрыто для полетов по ПВП	LV		x	x	x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: E					
Верхний район полетной информации (UIR)	AU	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
Только военные полеты	AM	x		x	x	x	
В рабочем состоянии	AO						
Полностью изъято	AW	x		x	x	x	
Завершено	CC						
Изменено	CH	x		x	x	x	
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x					x
Изменена ориентация	CL	x		x	x	x	
Аннулировано	CN						
Закрыто	LC	x		x	x	x	
Закрыто для полетов по ППП	LI	x		x	x	x	
Запрещено . . . (указать)	LP	x		x	x	x	
"Триггерный"	TT	x			x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: ATM – ОРГАНИЗАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА (A)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: E					
Верхняя консультативная зона (UDA)	AV	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
Только военные полеты	AM	x			x	x	
В рабочем состоянии	AO						
Полностью изъято	AW	x			x	x	
Введено в действие	CA	x			x	x	
Завершено	CC						
Отменено	CD	x			x	x	
Изменено	CH	x			x	x	
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x					x
Изменена ориентация	CL	x			x	x	
Аннулировано	CN						
Закрыто	LC	x			x	x	
Запрещено . . . (указать)	LP	x			x	x	
"Триггерный"	TT	x			x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: E					
Основная точка	AX	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Полностью изъято	AW	x		x	x		
Завершено	CC						
Изменено	CH	x		x	x		
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x		x	x		
Смещено	CM	x		x	x		
Аннулировано	CN						
Временно заменено . . . (указать)	CR	x		x	x		
Установлено	CS	x		x	x		
"Триггерный"	TT	x		x	x		
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: ATM – ОРГАНИЗАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА (A)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: AE					
Зона аэродромного движения (ATZ)	AZ	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x	x	x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
Только военные полеты	AM	x	x	x	x	x	
В рабочем состоянии	AO						
Полностью изъято	AW	x	x	x	x	x	
Введено в действие	CA	x	x	x	x	x	
Завершено	CC						
Отменено	CD	x	x	x	x	x	
Изменено	CH	x	x	x	x	x	
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x	x	x	x	
Зарезервировано для базирующихся здесь воздушных судов	LB	x	x	x	x	x	
Закрыто	LC	x	x	x	x	x	
Закрыто для полетов по ППП	LI	x		x	x	x	
Запрещено . . . (указать)	LP	x	x	x	x	x	
Закрыто для полетов по ПВП	LV		x	x	x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: ATM – ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ И VOLMET (S)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Служба автоматической передачи информации в районе аэродрома (ATIS)	SA	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x		x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x	x		x	x	
Полностью изъято	AW	x	x		x	x	
Завершено	CC						
Рабочая частота(ы) изменена(ы) на . . . (указать)	CF	x	x		x	x	
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x		x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: ATM – ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ И VOLMET (S)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Пункт сбора донесений, касающихся ОВД	SB	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x		x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Полностью изъято	AW	x	x		x	x	
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x		x	x	
Закрыто	LC	x	x		x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x		x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: E					
Районный диспетчерский центр (РДЦ)	SC	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x		x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Завершено	CC						
Рабочая частота(ы) изменена(ы) на . . . (указать)	CF	x	x		x	x	
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x	x		x	x	
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x		x	x	
Закрыто	LC	x	x	x	x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x	x	x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: ATM – ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ И VOLMET (S)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: E					
Полетно-информационное обслуживание (FIS)	SE	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Часы работы теперь . . . (указать)	AH		x		x		
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Предоставляется по запросу	AR		x		x		
Не предоставляется (указать причину, если это уместно)	AU		x		x		
Полностью изъято	AW		x		x		
Завершено	CC						
Рабочая частота(ы) изменена(ы) на . . . (указать)	CF		x		x		
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI		x		x		
Аннулировано	CN						
Закрыто	LC		x		x		
Установлено	CS		x		x		
Ограничено до . . . (указать)	LT		x		x		
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Аэродромная служба полетной информации (AFIS)	SF	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x		x		
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Предоставляется по запросу	AR	x	x		x		
Не предоставляется (указать причину, если это уместно)	AU	x	x		x		
Полностью изъято	AW	x	x		x		
Завершено	CC						
Рабочая частота(ы) изменена(ы) на . . . (указать)	CF	x	x		x		
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x	x		x		
Аннулировано	CN						
Закрыто	LC	x	x		x		
Установлено	CS	x	x		x		
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x		x		
"Триггерный"	TT	x	x		x		
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: ATM – ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ И VOLMET (S)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: E					
Центр управления потоками	SL	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x		x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x		x	x	
Закрыто	LC	x	x		x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x		x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: E					
Океанический районный диспетчерский центр (OAC)	SO	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x			x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Завершено	CC						
Рабочая частота(ы) изменена(ы) на . . . (указать)	CF	x			x	x	
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x			x	x	
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x		x	x	x	
Закрыто	LC	x		x	x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT	x		x	x	x	
"Триггерный"	TT	x			x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: ATM – ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ И VOLMET (S)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: AE					
Диспетчерское обслуживание подхода (APP)	SP	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x		x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Завершено	CC						
Рабочая частота(ы) изменена(ы) на . . . (указать)	CF	x	x		x	x	
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x	x		x	x	
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x		x	x	
Закрыто	LC	x	x		x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x		x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Станция службы обеспечения полетов (FSS)	SS	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Часы работы теперь . . . (указать)	AH		x		x		
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Предоставляется по запросу	AR		x		x		
Полностью изъято	AW		x		x		
Завершено	CC						
Рабочая частота(ы) изменена(ы) на . . . (указать)	CF		x		x		
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI		x		x		
Аннулировано	CN						
Установлено	CS		x		x		
Закрыто	LC		x		x		
Ограничено до . . . (указать)	LT		x		x		
"Триггерный"	TT		x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: ATM – ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ И VOLMET (S)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Аэродромный диспетчерский пункт (TWR)	ST	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x		x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Завершено	CC						
Рабочая частота(ы) изменена(ы) на . . . (указать)	CF	x	x		x	x	
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x	x		x	x	
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x		x	x	
Закрыто	LC	x	x	x	x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x	x	x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: E					
Диспетчерский центр верхнего района (UACC)	SU	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x			x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Завершено	CC						
Рабочая частота(ы) изменена(ы) на . . . (указать)	CF	x			x	x	
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x			x	x	
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x			x	x	
Закрыто	LC	x		x	x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT	x		x	x	x	
"Триггерный"	TT	x			x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: ATM – ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ И VOLMET (S)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: E					
Радиовещательная служба VOLMET	SV	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x		x		
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x	x		x		
Полностью изъято	AW	x	x		x		
Завершено	CC						
Рабочая частота(ы) изменена(ы) на . . . (указать)	CF	x	x		x		
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x	x		x		
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x		x		
Помехи от . . . (указать)	LF	x	x		x		
Возможны перерывы в работе	LS	x	x		x		
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x		x		
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: E					
Консультативное обслуживание верхнего воздушного пространства (указать)	SY	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x			x		
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не предоставляется (указать причину, если уместно)	AU	x			x		
Полностью изъято	AW	x			x		
Завершено	CC						
Рабочая частота(ы) изменена(ы) на . . . (указать)	CF	x			x		
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x			x		
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x			x		
Ограничено до . . . (указать)	LT	x			x		
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: ATM – ПРАВИЛА ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (P)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Стандартная схема прибытия по приборам (STAR) (указать обозначение маршрута)	PA	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Открыто для полетов в дневное время	AD	x		x	x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
Только военные полеты	AM	x		x	x	x	
Открыто для ночных полетов	AN	x		x	x	x	
В рабочем состоянии	AO						
Предоставляется по запросу	AR	x		x	x	x	
Не предоставляется (указать причину, если это уместно)	AU						
Полностью изъято	AW	x		x	x	x	
Завершено	CC						
Изменено	CH	x		x	x	x	
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x		x	x	x	
Аннулировано	CN						
Временно заменено на . . . (указать)	CR	x		x	x	x	
Установлено	CS	x		x	x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT	x		x	x	x	
"Триггерный"	TT	x			x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Стандартная схема прибытия по ПВП	PB	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Открыто для полетов в дневное время	AD		x	x	x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
Только военные полеты	AM		x	x	x	x	
Открыто для ночных полетов	AN		x	x	x	x	
В рабочем состоянии	AO						
Предоставляется по запросу	AR		x	x	x	x	
Полностью изъято	AW		x	x	x	x	
Завершено	CC						
Изменено	CH		x	x	x	x	
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI		x	x	x	x	
Аннулировано	CN						
Временно заменено на . . . (указать)	CR		x	x	x	x	
Установлено	CS		x	x	x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT		x	x	x	x	
"Триггерный"	TT		x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: ATM – ПРАВИЛА ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (P)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: AE					
Запасные схемы в особых случаях	PC	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
Только военные полеты	AM	x	x	x	x	x	
В рабочем состоянии	AO						
Полностью изъято	AW	x	x	x	x	x	
Введено в действие	CA	x	x	x	x	x	
Завершено	CC						
Изменено	CH	x	x	x	x	x	
Аннулировано	CN						
Временно заменено на . . . (указать)	CR	x	x	x	x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x	x	x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Стандартная схема вылета по приборам (SID) (указать обозначение маршрута)	PD	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Открыто для полетов в дневное время	AD	x		x	x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
Только военные полеты	AM	x		x	x	x	
Открыто для ночных полетов	AN	x		x	x	x	
В рабочем состоянии	AO						
Предоставляется по запросу	AR	x		x	x	x	
Полностью изъято	AW	x		x	x	x	
Не предоставляется (указать причину, если это уместно)	AU	x		x	x	x	
Завершено	CC						
Изменено	CH	x		x	x	x	
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x		x	x	x	
Аннулировано	CN						
Временно заменено на . . . (указать)	CR	x		x	x	x	
Установлено	CS	x		x	x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT	x		x	x	x	
"Триггерный"	TT	x			x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: ATM – ПРАВИЛА ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (P)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Стандартная схема вылета по ПВП	PE	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Открыто для полетов в дневное время	AD		x	x	x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
Только военные полеты	AM		x	x	x	x	
Открыто для ночных полетов	AN		x	x	x	x	
В рабочем состоянии	AO						
Предоставляется по запросу	AR		x	x	x	x	
Полностью изъято	AW		x	x	x	x	
Не предоставляется (указать причину, если это уместно)	AU		x	x	x	x	
Завершено	CC						
Изменено	CH		x	x	x	x	
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI		x	x	x	x	
Аннулировано	CN						
Временно заменено на . . . (указать)	CR		x	x	x	x	
Установлено	CS		x	x	x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT		x	x	x	x	
"Триггерный"	TT		x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: E					
Управление потоками	PF	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Введено в действие	CA	x	x	x	x	x	
Завершено	CC						
Отменено	CD	x	x	x	x	x	
Изменено	CH	x	x	x	x	x	
Аннулировано	CN						
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: ATM – ПРАВИЛА ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (P)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: AE					
Правила полетов в зоне ожидания	PH	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Полностью изъято	AW	x	x		x	x	
Завершено	CC						
Изменено	CH	x	x		x	x	
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x		x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x		x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Порядок захода на посадку по приборам (указать тип и ВПП)	PI	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Открыто для полетов в дневное время	AD	x		x	x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
Только военные полеты	AM	x		x	x	x	
Открыто для ночных полетов	AN	x		x	x	x	
В рабочем состоянии	AO						
Предоставляется по запросу	AR	x		x	x	x	
Не предоставляется (указать причину, если это уместно)	AU	x		x	x	x	
Полностью изъято	AW	x		x	x	x	
Завершено	CC						
Изменено	CH	x		x	x	x	
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI	x		x	x	x	
Аннулировано	CN						
Временно заменено на . . . (указать)	CR	x		x	x	x	
Установлено	CS	x		x	x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT	x		x	x	x	
"Триггерный"	TT	x			x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: ATM – ПРАВИЛА ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (P)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Порядок захода на посадку по ПВП	PK	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Открыто для полетов в дневное время	AD		x	x	x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
Только военные полеты	AM		x	x	x	x	
Открыто для ночных полетов	AN		x	x	x	x	
В рабочем состоянии	AO						
Предоставляется по запросу	AR		x	x	x	x	
Полностью изъято	AW		x	x	x	x	
Не предоставляется (указать причину, если это уместно)	AU		x	x	x	x	
Завершено	CC						
Изменено	CH		x	x	x	x	
Опознавательный индекс или позывной для радиосвязи изменен на . . . (указать)	CI		x	x	x	x	
Аннулировано	CN						
Временно заменено на . . . (указать)	CR		x	x	x	x	
Установлено	CS		x	x	x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT		x	x	x	x	
"Триггерный"	TT		x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: AE					
Обработка, представление плана полета и соответствующие процедуры в случае непредвиденных обстоятельств	PL	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Введено в действие	CA	x	x				x
Завершено	CC						
Отменено	CD	x	x				x
Изменено	CH	x	x				x
Аннулировано	CN						
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x				x
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: ATM – ПРАВИЛА ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (P)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Эксплуатационные минимумы аэродрома (указать процедуру и измененный минимум)	PM	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Завершено	CC						
Изменено	CH	x	x	x	x	x	
Аннулировано	CN						
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Эксплуатационные ограничения по шуму	PN	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Введено в действие	CA	x	x	x	x	x	
Завершено	CC						
Отменено	CD	x	x	x	x	x	
Изменено	CH	x	x	x	x	x	
Аннулировано	CN						
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x	x	x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Абсолютная/относительная высота пролета препятствий (указать процедуру)	PO	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Завершено	CC						
Изменено	CH	x		x	x	x	
Аннулировано	CN						
"Триггерный"	TT	x			x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: ATM – ПРАВИЛА ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (P)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: AE					
Порядок действий при отказе радиосвязи	PR	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Завершено	CC						
Изменено	CH	x	x		x	x	
Аннулировано	CN						
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Абсолютная высота перехода или уровень перехода (указать)	PT	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Завершено	CC						
Изменено	CH	x	x		x	x	
Аннулировано	CN						
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Порядок ухода на второй круг (указать ВПП)	PU	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Завершено	CC						
Изменено	CH	x			x	x	
Аннулировано	CN						
"Триггерный"	TT	x			x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: ATM – ПРАВИЛА ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (P)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: AE					
Минимальная абсолютная высота полета в зоне ожидания (указать контрольную точку)	PX	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Завершено	CC						
Изменено	CH	x	x	x	x	x	
Аннулировано	CN						
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: E					
Полеты в опознавательной зоне ПВО (ADIZ)	PZ	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Завершено	CC						
Изменено	CH	x	x	x	x	x	
Аннулировано	CN						
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: НАВИГАЦИОННЫЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ – ОГРАНИЧЕНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА (R)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: W					
Резервирование воздушного пространства (указать)	RA	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Введено в действие	CA	x	x	x	x	x	
Завершено	CC						
Отменено	CD	x	x	x	x	x	
Изменено	CH	x	x	x	x	x	
Аннулировано	CN						
Будет иметь место . . . (указать)	LW	x	x	x	x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: НАВИГАЦИОННЫЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ – ОГРАНИЧЕНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА (R)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: W					
Опасная зона (указать национальный индекс и номер)	RD	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Полностью изъято	AW	x	x		x	x	
Введено в действие	CA	x	x		x	x	
Завершено	CC						
Отменено	CD	x	x		x	x	
Изменено	CH	x	x		x	x	
Изменена ориентация	CL	x	x		x	x	
Аннулировано	CN						
Запрещено . . . (указать)	LP	x	x		x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: W					
Зона военных полетов	RM	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Предоставляется по предварительному разрешению	AP	x	x		x	x	
Предоставляется по запросу	AR	x	x		x	x	
Полностью изъято	AW	x	x		x	x	
Введено в действие	CA	x	x		x	x	
Завершено	CC						
Отменено	CD	x	x		x	x	
Изменено	CH	x	x		x	x	
Изменена ориентация	CL	x	x		x	x	
Аннулировано	CN						
Запрещено . . . (указать)	LP	x	x		x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: НАВИГАЦИОННЫЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ – ОГРАНИЧЕНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА (R)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: W					
Пролет . . . (указать)	RO	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Запрещено . . . (указать)	LP	x	x	x	x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x	x	x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: W					
Запретная зона (указать национальный индекс и номер)	RP	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Полностью изъято	AW	x	x		x	x	
Введено в действие	CA	x	x		x	x	
Завершено	CC						
Отменено	CD	x	x		x	x	
Изменено	CH	x	x		x	x	
Изменена ориентация	CL	x	x		x	x	
Аннулировано	CN						
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: НАВИГАЦИОННЫЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ – ОГРАНИЧЕНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА (R)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: W					
Зона ограничения полетов (указать национальный индекс и номер)	RR	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Предоставляется по предварительному разрешению	AP	x	x		x	x	
Предоставляется по запросу	AR	x	x		x	x	
Полностью изъято	AW	x	x		x	x	
Введено в действие	CA	x	x		x	x	
Завершено	CC						
Отменено	CD	x	x		x	x	
Изменено	CH	x	x		x	x	
Изменена ориентация	CL	x	x		x	x	
Аннулировано	CN						
Запрещено . . . (указать)	LP	x	x		x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: W					
Зона временного ограничения полетов (указать зону)	RT	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Предоставляется по предварительному разрешению	AP	x	x		x	x	
Предоставляется по запросу	AR	x	x		x	x	
Полностью изъято	AW	x	x		x	x	
Введено в действие	CA	x	x		x	x	
Завершено	CC						
Отменено	CD	x	x		x	x	
Изменено	CH	x	x		x	x	
Изменена ориентация	CL	x	x		x	x	
Аннулировано	CN						
Запрещено . . . (указать)	LP	x	x		x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: НАВИГАЦИОННЫЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ – ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ (W)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: W					
Показательные полеты	WA	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Будет иметь место . . . (указать)	LW	x	x				x
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: W					
Выполнение фигур высшего пилотажа	WB	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Будет иметь место . . . (указать)	LW	x	x				x
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: W					
Привязной аэростат или воздушный змей	WC	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Будет иметь место . . . (указать)	LW	x	x				x
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: W					
Подрыв взрывчатых веществ	WD	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Будет иметь место . . . (указать)	LW	x	x				x
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: НАВИГАЦИОННЫЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ – ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ (W)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: W					
Учения (указать)	WE	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Будет иметь место . . . (указать)	LW	x	x		x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: W					
Дозаправка в воздухе	WF	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Будет иметь место . . . (указать)	LW	x	x				x
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: W					
Полеты планеров	WG	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Будет иметь место . . . (указать)	LW	x	x				x
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: W					
Взрывные работы	WH	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Будет иметь место . . . (указать)	LW	x	x				x
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: НАВИГАЦИОННЫЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ – ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ (W)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: W					
Буксировка полотнища/мишени	WJ	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Будет иметь место . . . (указать)	LW	x	x				x
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: W					
Подъем свободного аэростата	WL	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Будет иметь место . . . (указать)	LW	x	x				x
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: W					
Пуски ракет, пушечные и ракетные стрельбы	WM	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Будет иметь место . . . (указать)	LW	x	x		x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: W					
Тренировочные прыжки с парашютом, парапланеризм или дельтапланеризм	WP	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Будет иметь место . . . (указать)	LW	x	x				x
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: НАВИГАЦИОННЫЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ – ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ (W)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: W					
Радиоактивные материалы или токсические химические вещества (указать)	WR	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Будет иметь место . . . (указать)	LW	x	x				x
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: W					
Горение или фонтанирование газа	WS	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Будет иметь место . . . (указать)	LW	x	x				x
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: W					
Массовое движение воздушных судов	WT	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Будет иметь место . . . (указать)	LW	x	x				x
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: W					
Беспилотный летательный аппарат	WU	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Будет иметь место . . . (указать)	LW	x	x		x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: НАВИГАЦИОННЫЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ – ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ (W)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: W					
Полет в строю	WV	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Будет иметь место . . . (указать)	LW	x	x				x
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: W					
Значительная вулканическая деятельность	WW	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Будет иметь место . . . (указать)	LW	x	x	x	x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: W					
Полеты авиамоделей	WZ	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Будет иметь место . . . (указать)	LW	x	x				x
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: ПРОЧАЯ ИНФОРМАЦИЯ (O)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: A					
Служба аэронавигационной информации	OA	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x		x	x	
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Полностью изъято	AW	x	x		x	x	
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x		x	x	
Закрыто	LC	x	x		x	x	
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x		x	x	
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: AE					
Препятствие (указать подробности)	OB	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Полностью изъято	AW	x	x				x
Завершено	CC						
Возведено	CE	x	x				x
Изменено	CH	x	x				x
Смещено	CM	x	x				x
Аннулировано	CN						
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: ПРОЧАЯ ИНФОРМАЦИЯ (O)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: E					
Требования к входу воздушных судов	OE	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Завершено	CC						
Изменено	CH	x	x	x	x	x	
Аннулировано	CN						
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: AE					
Заградительные огни на . . . (указать)	OL	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Не работает	AS	x	x				x
Завершено	CC						
Изменена ориентация	CL	x	x				x
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x				x
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: E					
Координационный центр поиска и спасания	OR	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	I	V	N	B	O	M
Часы работы теперь . . . (указать)	AH	x	x				x
Возобновлена нормальная работа	AK						
Работает (или вновь работает с учетом ранее опубликованных ограничений/условий)	AL						
В рабочем состоянии	AO						
Полностью изъято	AW	x	x				x
Завершено	CC						
Аннулировано	CN						
Установлено	CS	x	x				x
Закрыто	LC	x	x				x
Ограничено до . . . (указать)	LT	x	x				x
"Триггерный"	TT	x	x		x	x	
Открытый текст	XX						

КАТЕГОРИЯ: ПРОЧАЯ ИНФОРМАЦИЯ (O)

ВТОРАЯ И ТРЕТЬЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	Сфера действия: K					
Контрольный перечень	KK	Движение		Цель			
ЧЕТВЕРТАЯ И ПЯТАЯ БУКВЫ – ЗНАЧЕНИЕ	**КОД**	K		K			
Контрольный перечень	KK	x		x			

Добавление C к главе 6

РЕКОМАНДАЦИИ ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ АВИАЦИОННОЙ ФИКСИРОВАННОЙ СЛУЖБЫ (AFS)

1. ИНФОРМАЦИЯ ДЛЯ СОСТАВИТЕЛЕЙ СООБЩЕНИЙ AFS

1.1 Общие положения

1.1.1 Информация, предназначенная для передачи от отправителя (того, кто пишет или диктует сообщение) адресату, является ТЕКСТОМ.

ТЕКСТ

1.1.2 АДРЕС должен быть отчетливо отделен от ТЕКСТА. Прохождение сообщений по сети электросвязи можно ускорить, если АДРЕС появится на приемном устройстве как можно быстрее, поэтому его помещают в верхней части сообщения.

АДРЕС
ТЕКСТ

1.1.3 В какой-то части сообщения необходимо указать время подачи его на передачу и кто является его составителем. Эти сведения объединены в группу под названием "СОСТАВИТЕЛЬ".

1.1.4 Группу "СОСТАВИТЕЛЬ" желательно объединить с группой "АДРЕС", поскольку обе они представляют интерес для службы связи, обрабатывающей данное сообщение. Если ее поместить между АДРЕСОМ и ТЕКСТОМ, это не приведет к задержке поступления АДРЕСА.

АДРЕС
СОСТАВИТЕЛЬ
ТЕКСТ

1.1.5 Для составителя сообщение состоит только из групп "АДРЕС", "СОСТАВИТЕЛЬ" и "ТЕКСТ", независимо от системы и метода, используемых для передачи данного сообщения по AFS (ручная передача, автоматическая передача, телетайп и т. д.).

1.1.6 Все сообщения должны быть разборчивыми и составляться с использованием следующих знаков:

Буквы: A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

Цифры: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

Прочие знаки:
- \- (дефис)
- ? (вопросительный знак)
- : (двоеточие)
- ((открытая скобка)
-) (закрытая скобка)
- . (точка; знак, отделяющий целое число от десятых долей)
- , (запятая)
- = (двойной дефис или знак равенства)
- / (косая черта)
- \+ (знак плюс).

В сообщениях не должны использоваться никакие другие знаки, кроме указанных выше, за исключением случаев, когда это абсолютно необходимо для понимания текста. В случае их использования они должны даваться в развернутом виде.

1.1.6.1 Римские цифры не должны применяться. Если составитель сообщения хочет информировать адресат о том, что далее следуют римские цифры, перед используемыми знаками необходимо давать слово "РИМСКАЯ".

1.1.6.2 Подготовленное составителем сообщение не должно содержать последовательности из букв ZCZC или непрерывной последовательности из четырех или более букв N. Эти последовательности используются в качестве сигналов переключения на автоматических ретрансляционных станциях AFS, и их присутствие в этих частях сообщения приведет к неправильному срабатыванию аппаратуры.

1.1.6.3 Если составитель сообщения хочет передать в определенных местах текстовой части сообщения функции выравнивания [<<≡], в каждом из таких мест должна быть проставлена последовательность <<≡.

1.1.6.4 При обмене сообщениями по телетайпным сетям разрешается использовать следующие сигналы международного телеграфного кода № 2:

Номера сигналов	
1-3	– на буквенном и цифровом регистрах;
4	– только на буквенном регистре;
5	– на буквенном и цифровом регистрах;
6-8	– только на буквенном регистре;
9	– на буквенном и цифровом регистрах;
10	– только на буквенном регистре;
11-18	– на буквенном и цифровом регистрах;
19	– только на буквенном регистре;
20-31	– на буквенном и цифровом регистрах.

1.2 Форма адреса

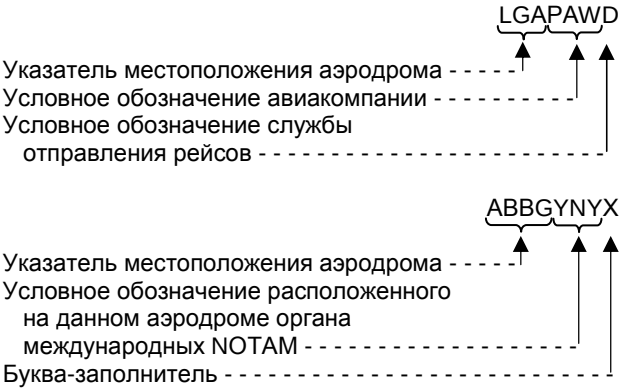
1.2.1 Для полного обозначения адресата любого сообщения необходимо указать по крайней мере местоположение и организацию, расположенную там. Если организация крупная, может возникнуть необходимость указать ее конкретное подразделение для того, чтобы сообщение не ходило по отделам в поисках адресата.

1.2.1.1 Для указания местоположения, которое в данном случае означает аэропорт, орган обслуживания воздушного движения, не расположенный в аэропорту, либо какой-либо другой конкретный географический пункт, в ИКАО используется последовательность из четырех букв, которая называется "указателем местоположения" (см. *"Указатели местоположения"* (Doc 7910)). Последовательность из четырех букв требуется в связи с тем, что во всем мире имеется большое количество аэродромов и т. п.

1.2.1.2 Для указания организации, которой адресуется сообщение и которая находится на аэродроме или другом месте, ИКАО предписывает использовать последовательность из трех букв; соответствующие последовательности содержатся в документе *"Условные обозначения летно-эксплуатационных агентств, эксплуатационных полномочных органов и служб"* (Doc 8585). Под "организацией" подразумевается орган обслуживания воздушного движения, орган международных NOTAM, отделение авиакомпании или аналогичная служба (службы).

1.2.1.3 Для указания подразделения какой-либо организации ИКАО разрешает использовать дополнительную букву. Поскольку необходимость указывать подразделение какой-либо организации возникает только в том случае, если данная организация настолько велика, что доставка сообщений становится затруднительной, и поскольку канальное время стоит дорого, эта буква должна использоваться только в случае действительной необходимости. В обычном порядке следует использовать букву-заполнитель "X".

1.2.1.4 Таким образом, полное обозначение адресата сообщений состоит из четырехбуквенного указателя местоположения, трехбуквенного указателя организации и, при необходимости, однобуквенного указателя. Получаемая в результате группа из восьми букв называется "индексом адресата". Для того чтобы можно было использовать автоматическое оборудование, которое может только считывать сообщения с начала и до конца, две (а иногда и три) таких последовательности печатаются в адресе в порядке очередности направления по трактам и объединяются, как это показано ниже:



Примечание. Одним из вариантов вышеуказанного являются индексы адресатов системы предопределенной рассылки (см. главу 6).

1.2.1.5 В полном виде адрес сообщения должен содержать один индекс адресата для каждого адресата. Поскольку индекс адресата представляет собой группу из восьми букв, прочитать несколько таких групп без разрыва между ними невозможно, и поэтому они должны отделяться друг от друга пробелами.

Категория срочности

1.2.2 В зависимости от их срочности сообщения подразделяются на категории, и категория срочности так же, как и адресаты, должна выявляться всеми станциями, обрабатывающими данное сообщение. Индекс очередности представляет собой группу из двух одинаковых букв (FF, GG и т. д.), и его логично помещать ближе к началу адреса. Во избежание путаницы его отделяют от индекса адресата пробелом.

АДРЕС	GG LGACPAWD ABBGYAYX ABBGTWAX

1.2.2.1 По сети авиационной фиксированной службы (AFS) следует передавать сообщения следующих категорий (см. п. 4.4.3.1.1 тома II Приложения 10).

Категория сообщения	*Индекс очередности*
сообщения о бедствии	SS
срочные сообщения	DD
сообщения, касающиеся безопасности полетов	FF
метеорологические сообщения	GG
сообщения, касающиеся регулярности полетов	GG
сообщения службы аэронавигационной информации	GG
авиационные административные сообщения	KK
служебные сообщения	*(соответственно)*

1.2.2.2 Порядок очередности при передаче сообщений по сети AFS должен быть следующим:

Очередность передачи	*Индекс очередности*
1	SS
2	DD, FF
3	GG, KK

1.2.2.3 В случаях, когда требуется специальная обработка, сообщениям вместо обычного индекса срочности следует присваивать индекс срочности DD.

1.2.2.4 Сообщениям, заслуживающим того, чтобы им был присвоен конкретный индекс очередности, и которые составлены иными органами, помимо органов обслуживания воздушного движения, или адресованы таким органам, следует присваивать категорию меньшей срочности, если такая категория соответствует преследуемым целям.

1.3 Форма раздела "Составитель"

1.3.1 Подготовить этот раздел сообщения не представляет особых трудностей. В нем необходимо указать обозначение составителя (или, скорее, организации) и время подачи сообщения на передачу. Первый компонент состоит из шестизначной группы "дата-время", где первые две цифры соответствуют дате, а четыре последние – часам и минутам по UTC. Второй компонент – "индекс составителя", составляется таким же образом, как и индекс адресата, т. е. с помощью четырех букв, соответствующих местоположению, трех букв, обозначающих организацию, и, при необходимости, одной буквы, используемой для указания того подразделения в организации, которое составило данное сообщение.

1.3.2 Группа "дата-время" помещается первой. Она отделяет последний индекс адресата в адресе от индекса составителя в разделе "Составитель", что позволяет не путать один индекс с другим на станциях, использующих аппаратуру с отрывом ленты. Для большей ясности между группой "дата-время" и индексом составителя оставляют пробел.

СОСТАВИТЕЛЬ

АДРЕС
121735 LGGBTWAX

1.4 Форма текста

1.4.1 В п. 1.2.1.2 уже отмечалось, что для обозначения адресуемой организации с определенным местоположением должен использоваться трехбуквенный указатель. Указатель, состоящий из трех букв, дает возможность получить достаточное количество необходимых в большинстве случаев комбинаций. Однако он не позволяет охватить все небольшие организации, отдельные воздушные суда (в случае, если сообщение передается на станцию связи "воздух – земля" для воздушного судна в полете) или военные организации.

1.4.2 По этой причине установлены следующие трехбуквенные указатели, означающие:

YYY: организацию, которой не присвоен конкретный трехбуквенный указатель, но которая называется в тексте сообщения;

YXY: военную службу или организацию (ВМС, сухопутные войска, ВВС и т. д.), называемую в тексте сообщения;

ZZZ: воздушное судно в полете, указываемое в тексте сообщения.

Эти же обозначения используются в том же значении в указателе составителя.

1.4.3 Если используются указатели "YYY" или "ZZZ" (и только в этом случае), то:

a) в начале текста сообщения должно указываться название соответствующей организации и обозначение воздушного судна;

b) порядок использования таких вставок должен быть аналогичным порядку использования подобных элементов в указателях адресатов и/или указателе составителя;

c) при наличии нескольких таких вставок за последней из них должно следовать слово "STOP (СТОП)";

d) если имеется одна или несколько вставок, касающихся указателей адресатов, плюс вставка, касающаяся указателя составителя, перед вставкой, касающейся указателя составителя, должно стоять слово "FROM (ОТ)".

1.4.4 Если составитель сообщения хочет включить в текст какую-либо ссылку для собственных целей, такая ссылка должна следовать непосредственно за материалом, о котором говорилось выше, или в самом начале текста, если такой материал отсутствует.

АДРЕС
СОСТАВИТЕЛЬ
Обозначение организации (организаций) службы (служб) и/или, при необходимости, воздушных судов, за которым следует слово "STOP", если это требуется (см. п. 1.20 c)), затем, при необходимости, ссылка составителя и затем остальной ТЕКСТ.

1.4.5 Содержание остальной части текста в основном определяется составителем, однако для того, чтобы служба связи функционировала должным образом, необходимо соблюдать три правила. Эти три правила приводятся ниже:

Правило 1

Текстовая часть должна составляться открытым текстом или с использованием кода. Составитель должен следить за тем, чтобы используемые сокращения и коды были знакомы учреждению авиационной электросвязи, принимающему данное сообщение для передачи, и получателю или чтобы имелись соответствующие возможности для расшифровки используемых сокращений и кодов.

Правило 2

Текст должен быть предельно кратким. Составитель должен избегать применения открытого текста, если можно использовать сокращение согласно соответствующему коду (см. PANS-ABC, Doc 8400). Слова и фразы, не несущие смысловой нагрузки, например выражения вежливости, использоваться не должны.

Правило 3

Объем текста не должен превышать 1800 знаков. Если составитель хочет передать по AFS информацию объемом более 1800 знаков, то такая информация должна быть представлена на передачу в виде отдельных сообщений, объем текста каждого из которых не должен превышать 1800 знаков. Это необходимо для того, чтобы не задерживать передачу трафика с более высокой категорией срочности.

1.5 Подготовка сообщения

Примечание. В нижеследующих пунктах рассматривается порядок подготовки обычного сообщения AFS. О подготовке сообщений в системе предопределенной рассылки см. главу 6.

Этап 1

Определите категорию срочности и напишите соответствующий 2-буквенный индекс очередности (см. п. 4.4.3.1.1 тома II Приложения 10).



Этап 2

Определите адресаты и, используя соответствующие документы ИКАО, или по памяти:

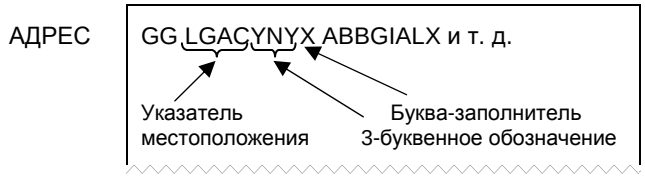
во-первых, подберите соответствующий 4-буквенный указатель местоположения;

во-вторых, подберите 3-буквенное обозначение для нужной организации, если таковое имеется. При его отсутствии используйте соответственно обозначения "УУУ", "УХУ" или "ZZZ";

в-третьих, при необходимости подберите однобуквенное обозначение для подразделения или отдела той организации, которой адресовано данное сообщение.

Этап 3

Напишите 8-буквенный указатель адресата, подобранный для каждого адресата. Поместите их через пробел после индекса срочности, отделив пробелом друг от друга.



Этап 4

Начните с новой строки и в виде одной группы напишите дату и время. Затем следует указатель составителя, представляющий собой группу из восьми букв и обозначающий вашу организацию и/или ваше подразделение в этой организации.

АДРЕС СОСТАВИТЕЛЬ	GG LGACYNYX ABBGIALX и т. д. 121735 LGGBYNYX

Примечание. Иногда служба связи может требовать, чтобы группа "дата-время" проставлялась вами или ею в момент подачи ей сообщения. Это действительно правильно, поскольку эта группа должна обозначать "время подачи сообщения" в службу связи.

Этап 5

Начните с новой строки и проставьте название организаций или служб, которые не имеют трехбуквенных обозначений и которым вы адресуете данное сообщение, а затем укажите название своей организации, если она не имеет 3-буквенного указателя составителя. Следуя правилам, изложенным в пп. 1.4.2 и 1.4.3, проставьте, если это требуется, слова "FROM" и "STOP".

АДРЕС СОСТАВИТЕЛЬ ТЕКСТ	GG LGACYNYX ABBGIALX и т. д. 121735 LGGBYNYX XYZ12345 Остальная часть ТЕКСТА

Примечание. В отношении текста NOTAM см. добавление A к главе 6.

2. ИНФОРМАЦИЯ ДЛЯ ПОЛУЧАТЕЛЕЙ СООБЩЕНИЙ AFS

2.1 Общие положения

2.1.1 С точки зрения получателя (того, кому адресовано сообщение) или адресата интерес представляют лишь те части сообщения, которые были подготовлены составителем, а именно:

a) адрес сообщения, чтобы быть уверенным в том, что данное сообщение адресовано ему;

b) составитель, чтобы знать, когда сообщение подано для передачи и кто его отправил;

c) текст.

2.1.2 В том случае, когда сообщение поступает по телеграфному каналу, оно доходит до адресата в том виде, в каком его записал составитель, что объясняется тем, что используемые станциями AFS при передаче и маршрутизации сообщения служебные и процедурные сигналы не записываются оператором на последнем машинном экземпляре сообщения.

2.1.3 В том случае, если сообщение поступает по телетайпному каналу, дело обстоит иначе. Из нижеследующих пунктов следует, что на телетайпном листе всегда имеется ряд дополнительных сокращений, слов и т. п., которые, за редким исключением, не представляют интереса для адресата.

2.2 Как выглядит принятый экземпляр сообщения

2.2.1 Помимо некоторых непечатающихся сигналов или сигналов переключения, не представляющих интереса для адресата, поскольку они обычно отсутствуют на выходном экземпляре сообщения, имеются следующие дополнительные элементы, которые присутствуют на отпечатанном экземпляре, но которые также не представляют интереса для адресата в связи с тем, что они добавляются службой связи в своих целях (см. рис. 6-C-2).

2.2.2 Телетайпное сообщение при приеме должно выглядеть, как это указано в примере в п. 1.5 (этап 5), но оно будет иметь некоторые дополнительные элементы, о которых говорится выше и которые были добавлены службой связи в своих целях; оно может выглядеть, как на рис. 6-C-2.

2.2.3 На рис. 6-C-2 группа "NNNN" в одной строке с заголовком является сигналом окончания предыдущего сообщения и оставлено на телетайпе после отрыва части ленты с предыдущим сообщением. Заголовок сообщения NRA062 был затем отпечатан на той же строке. Сигнал окончания сообщения NRA062 также остается на телетайпе, а заголовок следующего сообщения будет отпечатан на одной с ним строке.

2.2.4 Иногда в начале текста сообщения служба связи помещает материал с целью привлечь внимание к чему-то, что произошло во время передачи. Если после того, как сообщение было передано полностью, операторы станции обнаруживают, что текст сообщения или его часть, касающаяся составителя, содержит искажения или пропуски, всем соответствующим адресатам передается служебное сообщение следующего содержания, если на станции имеется неискаженный экземпляр данного сообщения:

SVC CORRECTION (составитель искаженного сообщения)
STOP (затем следует правильный текст).

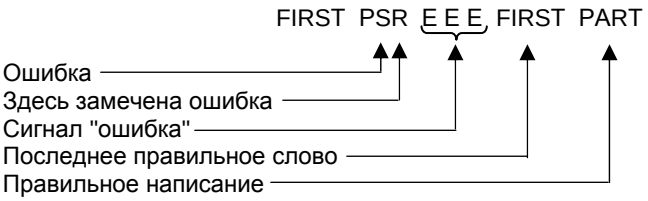
2.2.5 Служба связи иногда помещает сразу же после окончания текста материал с целью привлечь внимание к чему-то, что произошло во время передачи. Имеется три вида таких включений, а именно:

a) Группы "QTA QTA". Это означает, что в данном сообщении имеются какие-то искажения и его не следует принимать во внимание. Правильный вариант будет передан.

b) Группа "DUPE". Это означает, что служба связи считает необходимым передать дубликат сообщения либо в связи с тем, что первый экземпляр был передан неправильно, либо при наличии сомнений в правильной доставке сообщения. Адресат должен проверить, получено ли было уже данное сообщение и предприняты ли были действия по первому экземпляру, или были предприняты действия по неполному или неправильному экземпляру.

c) Выражение "CHECK TEXT NEW ENDING ADDED" ("ПРОВЕРЬТЕ ТЕКСТ, ДОБАВЛЕНО НОВОЕ ОКОНЧАНИЕ"), передаваемое в верхнем регистре для привлечения внимания. Это означает, что какая-то автоматическая ретрансляционная станция получила сообщение без надлежащего сигнала конца сообщения и что такой сигнал теперь добавлен. Адресат должен найти остаток первоначального сигнала конца сообщения (NNNN) непосредственно над словом "CHECK" ("ПРОВЕРЬТЕ"). Если его там нет, то это может означать, что он полностью утрачен, а вместе с ним утрачена и часть текста сообщения. Затем адресат должен проверить текст и в случае, если он выглядит неполным, попросить службу связи дать повтор.

2.2.6 Ошибки, допущенные при подготовке текста для передачи, в большинстве случаев исправляются при подготовке ленты на телетайпе, и поэтому они отсутствуют в принятом экземпляре сообщения. Если сделать это не представляется возможным, исправление вносится с помощью сигнала "ошибка", который помещается после ошибки, а затем печатается последнее правильное слово (или группа слов) и продолжается сообщение. Например:



2.2.7 В случае необходимости подтвердить какую-либо часть текста такое подтверждение будет выглядеть на принятом экземпляре следующим образом:

CFM, после чего следует подтверждаемая часть текста.

2.2.8 При необходимости исправить какую-либо ошибку в тексте, которая ранее не была замечена, такое исправление вносится следующим образом:

COR, после чего следует исправляемая часть текста.

Телетайпные сигналы			*Компонент части сообщения*		*Когда используется*
Перед адресом	*Заголовок*	ZCZC	Сигнал "начало сообщения"		Всегда
		Пример: NRA062	Обозначение передачи, состоящее из: буквы, обозначающей передающую конечную станцию буквы, обозначающей принимающую оконечную станцию буквы, обозначающей канал порядок номера канала (3 цифры)	*(В примере)* N R A 062	Всегда
		Пример: 271740	Дополнительное служебное обозначение (не более 10 знаков)	*(В примере)* Время передачи сообщения	Если необходимо
		VVV	Индикатор запасных адресатов		Если необходимо
	Пример: GG LGACYNYX		Сокращенный адрес		Если необходимо
После текста	NNNN		Сигнал "конец сообщения"		Всегда

Рис. 6-C-1. Пояснения к сообщению

		Здесь было оторвано предыдущее сообщение
Эта часть не представляет интереса для адресата	NNNNZCZC NRA062 271740 GG LGACYNYX	Заголовок Сокращеный адресат
Подготовлено составителем и представляющее интерес для адресата	GG LGACYNYX ABBTIALX и т. д. 121735 LGGBYNYX НАЧАЛО ТЕКСТОВОГО МАТЕРИАЛА КОНЕЦ ТЕКСТОВОГО МАТЕРИАЛА	Адрес Составитель
		Здесь данное сообщение отрывается
Не представляет интереса для адресата	NNNN	Сигнал "конец сообщения"

Рис. 6-C-2. Образец телетайпного сообщения

Глава 7

ЦИРКУЛЯРЫ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ (AIC)

7.1 СОДЕРЖАНИЕ

[Глава 7]

7.1.1 Нередко возникает необходимость разослать различную аэронавигационную информацию, в основном административного характера, которая не подлежит включению в AIP или в NOTAM, например:

a) долгосрочный прогноз, касающийся любых значительных изменений законодательства, предписаний, правил или средств;

b) информацию чисто пояснительного или консультативного характера, которая может оказать влияние на безопасность полетов;

c) информацию или уведомление пояснительного или консультативного характера, касающиеся технических, законодательных или чисто административных вопросов.

7.1.2 В таких случаях для того, чтобы не перегружать службы AIP и/или NOTAM, информацию следует рассылать с помощью циркуляра аэронавигационной информации (AIC), который также является элементом объединенного пакета аэронавигационной информации. К информации, подлежащей включению в AIC, относятся:

a) прогнозы, касающиеся существенных изменений аэронавигационных правил, предоставляемого обслуживания и средств (например, информация о новом распределении диспетчерских секторов или о плане внедрения радиолокационной сети);

b) прогнозы, касающиеся внедрения в строй новых навигационных систем (VOR, DME и т. д.);

c) важная информация, полученная в результате расследований авиационных происшествий/инцидентов, которая имеет отношение к безопасности полетов;

d) информация о правилах, связанных с защитой международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства;

e) рекомендации по медицинским вопросам, представляющим особый интерес для пилотов;

f) предупреждения пилотам, направленные на то, чтобы избежать физической опасности;

g) информация о влиянии определенных погодных явлений на производство полетов;

h) информация о новых видах опасности, влияющих на технику пилотирования воздушных судов;

i) правила перевозки по воздуху предметов, в отношении перевозки которых установлены ограничения;

j) ссылки на требования, предусмотренные национальным законодательством, и публикацию изменений в нем;

k) порядок выдачи свидетельств членам летного экипажа;

l) подготовка авиационного персонала;

m) выполнение или освобождение от выполнения требований, предусмотренных национальным законодательством;

n) рекомендации по применению и техническому обслуживанию конкретных типов оборудования;

o) информация о фактическом или запланированном наличии новых или переработанных изданий аэронавигационных карт;

p) информация о радиоаппаратуре, подлежащей установке на воздушных судах;

q) пояснительная информация, касающаяся снижения шума;

r) отдельные указания, касающиеся летной годности;

s) изменения в сериях NOTAM или в рассылке, новые издания сборников AIP или значительные изменения в их содержании, объеме или формате;

t) предварительная информация о плане на случай выпадения снега (см. п. 7.1.1.2 Приложения 15); и

u) прочая информация аналогичного характера.

Формат AIC показан в примере 7-1.

Информация сезонного характера, дополняющая план на случай выпадения снега

7.1.3 Информацию сезонного характера, дополняющую план на случай выпадения снега, публикуемый в AIP, следует выпускать в AIC, указывая при этом следующие сведения:

a) перечень аэродромов/вертодромов, на которых в течение предстоящей зимы ожидается проведение работ по уборке снега, с указанием:

   1) систем ВПП и рулежных дорожек или

   2) планируемой схемы удаления снега с отклонением от системы ВПП (длина, ширина и количество ВПП, соответствующие рулежные дорожки и перроны или их участки);

b) сведения о любом центре, которому поручено координировать информацию о ходе работ по удалению снега и о состоянии ВПП, рулежных дорожек и перронов;

c) перечни рассылки SNOWTAM по аэродромам/вертодромам, предназначенные для того, чтобы избежать излишней рассылки NOTAM;

d) указание, при необходимости, незначительных изменений в действующем плане на случай выпадения снега;

e) перечень с описанием снегоочистительного оборудования; и

f) указание для каждого аэродрома/вертодрома того, какая высота считается минимальной критической высотой сугроба и подлежит сообщению.

7.1.4 Такой AIC следует издавать не менее чем за месяц до обычного наступления зимних условий. Информация, указанная в подпунктах a), b), d), e) и f) может, если это целесообразно, полностью или частично включаться в план на случай выпадения снега, публикуемый в подразделе AD 1.2.2 части 3 "Аэродромы (AD)" AIP. Образец сезонного AIC, дополняющего план на случай выпадения снега, приведен в примере 7-2.

7.2 ЕЖЕГОДНЫЙ ПЕРЕСМОТР И КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ

[7.2.1.2, 7.2.1.3, 7.2.2]

Циркулярам аэронавигационной информации следует присваивать порядковый номер, последовательно возрастающий на протяжении календарного года. Поскольку включаемая в AIC информация часто остается действительной в течение длительного времени и почти не подвергается изменениям, такие AIC, как правило, могут при необходимости оставаться действительными в течение нескольких лет, не создавая никаких проблем. Однако целесообразно пересматривать и переиздавать циркуляры ежегодно. В любом случае, по крайней мере один раз в год, следует в виде AIC выпускать контрольный перечень действующих AIC (см. пример 7-1). Кроме того, в том случае, если AIC выпускаются несколькими сериями, каждую серию следует обозначать буквой (A 2/02, B 4/02 и т. д.).

7.3 РАССЫЛКА

[7.2.1.1, 7.2.1.4, 7.3]

7.3.1 Обычно государство-составитель отбирает AIC для международной рассылки. Отобранные для этой цели AIC следует рассылать таким же образом, как и AIP, поправки к AIP и дополнения к AIP. Кроме того, в случае, если набирается достаточно большое количество действующих циркуляров, AIC, посвященные отдельной тематике, настоятельно рекомендуется кодировать цветом, например:

a) белый цвет – административные вопросы;

b) желтый цвет – УВД;

c) розовый цвет – безопасность полетов;

d) лиловый цвет – карта опасных зон;

e) зеленый цвет – карты/схемы.

7.3.2 Порядок рассылки AIC внутри государства определяется по усмотрению соответствующего государства-составителя.

TEL: 0123 697 3464
FAX: 0123 697 3474
Telex: 99 1236
AFS: EADDYAYX
E-mail: AIS@donc.xx

REPUBLIC OF DONLON
DEPARTMENT OF CIVIL AVIATION
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE
P.O. BOX 744
DONLON CITY

AIC
Series A

11/03
14 OCT

Примечание. Размер листа должен быть 21 x 27 см (8 x 10½ дюйма).

Пример 7-1. Образец формата циркуляра аэронавигационной информации

TEL: 0123 697 3464
FAX: 0123 697 3474
Telex: 99 1236
AFS: EADDYAYX
E-mail: AIS@donc.xx

REPUBLIC OF DONLON
DEPARTMENT OF CIVIL AVIATION
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE
P.O. BOX 744
DONLON CITY

AIC
Series A

11/03
14 OCT

SEASONAL SNOW PLAN FOR THE WINTER SEASON 2002/2003

1. During the winter season 2002/2003 snow, ice and standing water on aerodrome pavements will be reported by means of the SNOWTAM Format for DONLON/International, HOLMSTOCK/Landa and NIBORD/Nibord.

2. Information concerning the status of clearance is coordinated and SNOTAM will be issued by the AIS Unit at DONLON/International and sent to the following aerodromes:

   (List the aerodromes by name and AFTN address)

3. The following changes have been made to the Snow Plan:

   (List changes, if any.)

4. The following clearance equipment will be used:

   DONLON/International: 4 snow ploughs, 3 snow blowers;
   HOLMSTOCK/Landa: 3 snow ploughs, 3 snow blowers;
   NIBORD/Nibord: 2 snow ploughs, 2 snow blowers.

5. During the winter season, continuous snow clearance will be carried out.

6. Critical snowbanks outside runways and taxiways will be reported if the h eight exceeds 60 cm and a lateral distance of 15 m measured form the edge of the row of runway lights.

Примечание. Размер листа должен быть 21 x 27 см (8 x 10½ дюйма)

Пример 7-2. Образец сезонного циркуляра аэронавигационной информации, дополняющего план на случай выпадения снега

Глава 8

ПРЕДПОЛЕТНАЯ И ПОСЛЕПОЛЕТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

8.1 ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ПРЕДПОЛЕТНОГО ИНФОРМАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

Требование
[8.1.1]

8.1.1 В Приложении 15 говорится, что предполетная информация должна предоставляться на каждом аэродроме/вертодроме, обычно используемом для выполнения международных полетов. К таким аэродромам/вертодромам относятся все аэродромы/вертодромы, выделенные для регулярного использования международным коммерческим воздушным транспортом и перечисленные в соответствующих региональных планах ИКАО, а также любые аэродромы/вертодромы, используемые в качестве запасных для этих регулярных аэродромов/вертодромов.

8.1.2 Приводимый ниже инструктивный материал предназначен главным образом для оказания государствам помощи в организации предполетного информационного обслуживания. Следует отметить, что такое обслуживание требуется всем эксплуатантам и особенно тем, которые не заключили конкретных соглашений о предоставлении такой информации. Обслуживание должно быть налажено таким образом, чтобы дополнять существующие соглашения в случае, если они не обеспечивают полного удовлетворения потребностей эксплуатантов. При определении предполагаемых рамок обслуживания государствам следует учитывать, что указанная ниже информация связана в основном с обеспечением такого обслуживания в условиях отсутствия автоматизации. Государствам, которые планируют обеспечивать предполетное информационное обслуживание с помощью автоматизированных средств, следует также учитывать инструктивные указания, содержащиеся в главе 9 настоящего руководства.

Ответственность за соблюдение требования

8.1.3 Ответственность за соблюдение вышеуказанного требования возлагается на находящуюся в ведении государства САИ или другое учреждение, назначенное данным государством. Структура и организация созданных для этой цели аэродромных/вертодромных органов службы аэронавигационной информации (аэродромных/вертодромных органов САИ) зависит от предполагаемого объема и характера воздушного движения через данный аэродром/вертодром в нормальных условиях и от протяженности и количества авиатрасс, начинающихся на данном аэродроме/вертодроме. Такие органы должны комплектоваться квалифицированными кадрами САИ, поскольку полный и компетентный инструктаж могут обеспечивать лишь сотрудники, обладающие необходимыми знаниями в данной области. Однако на аэродроме/вертодроме, где ввиду малой интенсивности движения практикуется многофункциональное использование персонала, может возникнуть необходимость передать выполнение этих обязанностей органу обслуживания воздушного движения или другой эксплуатационной службе.

Создание условий для самоподготовки

8.1.4 Основное назначение аэродромного/вертодромного органа САИ заключается в обеспечении пилотов аэронавигационной информацией, необходимой им для выполнения полета. Зачастую у пилота может не быть достаточно времени для пребывания в органе САИ, и поэтому информацию важно предоставлять таким образом, чтобы облегчить самоподготовку. Это позволит пилоту с минимальными затратами времени получить необходимую информацию. При организации этого вида обслуживания необходимо учитывать следующие основные факторы:

a) планировка комнаты для инструктажа;

b) формат бюллетеней предполетной информации (PIB или "бюллетени");

c) наличие настенных средств отображения; и

d) доступ к основной информации;

Перечисленные факторы подробно рассматриваются в настоящей главе.

8.1.5 Помимо создания условий для самоподготовки, в часы работы аэродрома/вертодрома следует при необходимости предоставлять также устный инструктаж.

8.2 РАЗМЕЩЕНИЕ ОРГАНА САИ

8.2.1 Органы САИ аэродрома/вертодрома следует размещать в непосредственной близости от других аэродромных/вертодромных служб обеспечения полетов и служб движения авиакомпаний, с тем чтобы в максимальной степени упростить прохождение летными экипажами предполетной подготовки и свести к минимуму длительные переходы. Желательно, чтобы все эти службы, в частности служба метеорологического инструктажа, служба выдачи разрешений на полеты и служба сборов (если она имеется), располагались в одном блоке помещений, отделанных звукопоглощающими материалами, на первом этаже здания вокзала, предпочтительно, вблизи перрона.

8.2.2 В целях сокращения времени нахождения на земле, особенно на рейсах без смены экипажа, следует предусмотреть возможность доступа в помещения службы предполетной информации без прохождения таможенного досмотра и/или других формальностей. Для удобства экипажей, не знакомых с данным аэродромом/вертодромом, на входе (входах) в здание вокзала следует помещать схему с указанием местонахождения аэродромной/вертодромной службы САИ.

8.2.3 Если на данном аэродроме/вертодроме расположен центр полетной информации или районный диспетчерский центр, то в непосредственной близости от них (при обязательном условии соблюдения вышеуказанных принципов) целесообразно также размещать ОВД и орган САИ.

8.3 ПЛАНИРОВКА ОРГАНА САИ

Общие положения

8.3.1 Идеального варианта планировки органа САИ, который можно было бы использовать повсеместно, не имеется. Основными факторами здесь являются размеры помещения, размеры зоны обслуживания и требуемые объемы предполетного информационного обслуживания (зависящие от вида и объемов воздушного движения на данном аэродроме/вертодроме). Однако можно перечислить ряд общих принципов, а именно:

a) данные для инструктажа, касающиеся основных средств, схем ОВД и навигационных предупреждений, следует также по возможности отображать на картах и схемах;

b) элементы объединенного пакета аэронавигационной информации должны быть доступны для самостоятельного изучения с минимальным участием персонала, отвечающего за проведение инструктажа;

c) следует обеспечивать удобные места и рабочие столы для изучения документации, а также для работы с картами и планирования полетов; и

d) стенды и другие средства отображения информации следует располагать в комнате для инструктажа, по возможности в логической последовательности, с тем чтобы персонал, использующий эти средства, мог тратить на пользование ими минимум времени и усилий (этому будет способствовать наличие отдельного входа и выхода).

Настенные материалы

8.3.2 На стенах, как правило, следует размещать следующие материалы, хотя не исключаются и некоторые отклонения в зависимости от размеров зоны обслуживания, наличия необходимых карт и площади стен:

a) Два комплекта карт зоны обслуживания мелкого масштаба (1:1 000 000 - 1:3 000 000) с обозначением:

   1) системы ОВД, аэродромов/вертодромов и радионавигационных средств;

   2) опасных для полетов воздушных судов зон, зон ограничения полетов и запретных зон.

   Примечание. Зоны, упомянутые в бюллетенях навигационных предупреждений, следует наносить на стекло или прозрачный пластик и накладывать на такую карту.

b) Карту государства, в котором расположен данный аэродром/вертодром, масштаба 1:500 000 или более крупного масштаба.

   Примечание. В крупных государствах может быть достаточно карты района полетной информации (РПИ), в котором расположен данный аэродром/вертодром, и смежного РПИ.

c) Контурную карту зоны обслуживания мелкого масштаба с указателем по разбивке на районы или маршруты, используемую при рассылке материалов для инструктажа. На этой карте должны быть указаны РПИ и те элементы, которые будут упомянуты в бюллетене для инструктажа;

d) Крупномасштабную карту или серию карт зоны аэродромного/вертодромного движения с нанесенными контролируемыми зонами, средствами захода на посадку и ожидания, схемами захода на посадку и вылета (масштаб должен быть по возможности более крупным);

e) Карту аэродромных препятствий;

f) Крупномасштабную карту (приблизительно масштаба 1:3000) рабочей площади аэродрома/вертодрома и подходов к ней (с включением по мере необходимости всех светотехнических средств) с указанием местоположения всех технических служб и обычных маршрутов руления от перрона до стартовых позиций; и

g) Крупномасштабную схему вокзала с указанием различных служб и средств, представляющих интерес для членов летного экипажа.

Обновление карт

8.3.3 Ввиду того, что в системе ОВД часто происходят изменения, для отображения на карте текущего положения можно воспользоваться цветной лентой, кнопками, маркерами и т. д. Такой способ позволяет вносить ежедневные изменения и обеспечивает лучшее понимание ситуации членами летного экипажа.

Лотки для бюллетеней и поправки к бюллетеням

8.3.4 Общепризнанным и наиболее удобным способом хранения бюллетеней является использование для этого лотков. На каждом лотке следует ясно обозначить вид хранящегося в нем бюллетеня (например, по маршрутам, зонам, РПИ и т. д.). Лоток должен быть достаточно глубоким, для того чтобы в нем могло поместиться предполагаемое количество бюллетеней, требующихся в течение суток.

Доступ к основным документам

8.3.5 Основные документы (например, обновленные AIP, дополнения к AIP, AIC и документы ИКАО) следует хранить таким образом, чтобы ими могли легко воспользоваться те, кому они нужны. Независимо от вида используемой органом САИ системы хранения справочной литературы она должна быть понятной тем, кто ею пользуется, и таким образом способствовать самостоятельной подготовке.

Продажа аэронавигационных карт

8.3.6 В каждом аэродромном/вертодромном органе САИ можно при наличии практической целесообразности предусматривать продажу соответствующих аэронавигационных карт. Количество таких карт следует ограничивать минимумом, необходимым для удовлетворения потенциального спроса, с тем чтобы в максимальной степени уменьшить последствия устаревания данных.

8.4 ЗОНА ОБСЛУЖИВАНИЯ
[8.1.1, 8.1.2]

Географическая зона

8.4.1 Для каждого созданного аэродромного/вертодромного органа САИ следует определить и периодически пересматривать с учетом происходящих или планируемых изменений структуры воздушного движения географический район и/или авиатрассы, для которых должна обеспечиваться аэронавигационная информация.

8.4.2 Этот район должен быть достаточно большим и включать в себя по крайней мере первые участки маршрутов, обслуживаемых не только перевозчиками данного государства, но также и иностранными авиакомпаниями, воздушные суда которых выполняют полеты на его территорию или через нее. Такой район обслуживания должен позволять быстро и точно удовлетворять повседневные потребности и при этом давать возможность без излишнего напряжения удовлетворять дополнительные потребности. Кроме того, следует иметь в виду возможность выполнения чартерных рейсов в пункты, находящиеся за пределами обычной схемы маршрутов. Географический район, в отношении которого должны иметься данные/информация, можно определить путем установления потребностей пользователей на каждом аэродроме/вертодроме данного государства, используемом для международных полетов. Форма для определения зоны информационного обслуживания, включая пояснительные примечания относительно требуемых информации/данных с разбивкой по колонкам, приводятся на рис. 8-1.

8.4.3 Как правило, зона обслуживания должна включать РПИ, в котором находится данный аэродром/вертодром, смежный(ые) РПИ и все участки авиатрасс (т. е. маршрут или часть маршрута, пролетаемые без промежуточной посадки), начинающиеся на данном аэродроме/вертодроме и выходящие за пределы указанного РПИ.

Прогнозирование потребностей воздушного движения

8.4.4 Существующую схему перевозок можно легко определить по данным эксплуатантов, а полезные сведения на перспективу можно получить, внимательно изучая доклады региональных аэронавигационных совещаний, двусторонние соглашения и отчеты эксплуатантов. Цель

должна заключаться в том, чтобы заранее прогнозировать потребности движения, а не реагировать непосредственно на их возникновение.

Объем информации

8.4.5 После того как установлен географический район обслуживания, необходимо определить объем требующейся для данного района информации. В непосредственной близости будут находиться те районы, которые в основном используются для выполнения рейсов на короткие расстояния как коммерческой, так и любительской авиацией. Для этих районов необходимо запрашивать максимальный объем информации о данном государстве в целом и, в частности, о каждом аэродроме/вертодроме, используемом для международных полетов. Довольно часто возникает необходимость в том, чтобы запросить аналогичную информацию о тех аэродромах/вертодромах, которые, не будучи назначенными в качестве аэропортов прибытия, тем не менее, могут использоваться чартерными или частными воздушными судами, прошедшими таможенный досмотр в другом месте. Таким образом, при определении объема предоставляемого предполетного обслуживания государствам необходимо удостовериться в том, что требования, предъявляемые к "инструктажу для первого участка" (от пункта вылета до пункта первой планируемой посадки), соблюдаются в полном объеме.

Анализ

8.4.6 Большое значение имеет тщательный анализ воздушного движения, осуществляемого с каждого аэродрома/вертодрома. Помимо такого анализа должна поддерживаться тесная связь с представителями эксплуатантов, использующих данный аэродром/вертодром. Благодаря этому орган САИ будет знать о любых изменениях в планах полетов любого эксплуатанта, что позволит внести соответствующие коррективы, подготовить и распространить дополнительную информацию с учетом этих изменений. В достаточно крупных государствах, которым необходимо иметь органы САИ на двух или более аэродромах/вертодромах на своей территории, каждый орган должен иметь информацию, предназначенную для удовлетворения потребностей воздушного движения, обычно осуществляемого с данного аэродрома/вертодрома.

8.4.7 При использовании воздушных судов большой дальности полета объем требующейся информации часто выходит за рамки обеспечиваемого в обычных условиях, и в связи с этим САИ следует обеспечивать, чтобы предоставляемая в ходе инструктажа информация охватывала участки маршрутов и после пункта первой посадки (т. е. до конечного пункта назначения) и чтобы имелись в наличии требуемые данные/информация.

8.5 ПОДРОБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ, НЕОБХОДИМАЯ ДЛЯ КАЖДОЙ ЗОНЫ ОБСЛУЖИВАНИЯ

[3.1, 8.1.2]

8.5.1 Набор авиационных информационных документов, которые должны иметься в аэродромном/вертодромном органе САИ для целей предполетного планирования, определяется с учетом обслуживаемой данным органом зоны, о которой говорится в п. 8.4. Предоставляемая документация должна включать соответствующие элементы объединенного пакета аэронавигационной информации. В тех случаях, когда имеется центральная библиотека, содержащая полную аэронавигационную информацию, и обеспечено средство прямой связи между этой библиотекой и аэродромным/вертодромным органом САИ, такая документация может включать только издания данного государства и, при наличии практических возможностей, - издания соседних государств. Ниже приводится более подробный перечень, которым можно руководствоваться при определении видов информации, которая должна иметься в наличии по каждой зоне обслуживания:

a) авиатрассы;

b) правила входа и транзита гражданских воздушных судов, выполняющих международные полеты;

c) аэродромы/вертодромы для использования международной авиацией;

d) аэронавигационные средства и средства и службы подвижной связи;

e) метеорологические средства и службы;

f) правила полетов и правила ОВД;

g) контролируемое воздушное пространство и зоны ограничения полетов;

h) опасности для аэронавигации;

i) поисково-спасательные средства и службы;

j) информация, касающаяся выживания;

k) соответствующие карты и схемы;

l) краткая аннотация действующих NOTAM и другая информация срочного характера, не включаемая в NOTAM, об условиях на аэродромах/вертодромах, в том числе информация о рабочем состоянии и режиме работы визуальных наземных средств, невизуальных средств и площади маневрирования, касающаяся, например:

1) строительных или ремонтных работ, которые ведутся на площади маневрирования или в непосредственной близости от нее;

2) неровностей на любых участках площади маневрирования (как обозначенных, так и необозначенных), например участков ВПП и РД с разбитой поверхностью;

3) наличия и глубины снежного покрова, льда или воды на ВПП и РД и их влияния на характеристики сцепления колес с поверхностью ВПП;

4) наличия снежных заносов и скопления снега на ВПП и РД или в непосредственной близости от них;

5) наличия запаркованных воздушных судов или других объектов на РД или в непосредственной близости от них;

6) наличия другой временной опасности, включая создаваемую птицами;

7) присутствия птиц, представляющих потенциальную опасность для полетов воздушных судов;

8) выхода из строя или нестабильной работы части или всей аэродромной/вертодромной системы огней, в том числе огней приближения, входных огней, огней ВПП, огней РД, заградительных огней, огней, обозначающих непригодные для использования зоны на площади маневрирования, и источника энергообеспечения аэродрома/вертодрома;

9) выхода из строя, нестабильной работы и изменения эксплуатационного состояния системы посадки по приборам (ILS) (включая маркеры), MLS, базовой GNSS, SBAS, GBAS, обзорного радиолокатора (SRE), посадочного радиолокатора (ПРЛ), дальномерного оборудования (DME), вторичного обзорного радиолокатора (ВОРЛ), всенаправленного ОВЧ-радиомаяка (VOR), ненаправленного радиомаяка (NDB), ОВЧ-каналов подвижной авиационной службы, системы наблюдения за дальностью видимости на ВПП (RVR) и вспомогательного источника энергообеспечения;

10) присутствия и работы миссий по оказанию гуманитарной помощи, в частности проводимых под эгидой Организации Объединенных Наций, и любых связанных с этим процедур и/или ограничений.

8.5.2 Краткая аннотация действующих NOTAM и другая информация срочного характера должна предоставляться членам летного экипажа в форме составленных открытым текстом PIB.

8.5.3 Вся вышеуказанная информация должна содержаться в различных элементах объединенного пакета аэронавигационной информации при условии, что эти документы имеются в отношении всех государств в данной зоне обслуживания. Если такая документация отсутствует, САИ должна принять меры для получения необходимой информации через авиационный полномочный орган соответствующего государства или, если это необходимо, из других источников, например через коммерческие авиакомпании, организации по обслуживанию авиакомпаний и военные органы. Информацию из других источников перед рассылкой следует по возможности проверить, а если такая проверка не производилась, это необходимо четко указать при рассылке.

8.5.4 NOTAM следует классифицировать и систематически подшивать с учетом методики, принятой для публикации бюллетеней PIB.

8.5.5 Документы ИКАО следует выбирать из перечня, указанного в главе 3, с учетом местных потребностей в справочном материале.

8.5.6 Следует хранить для справок аэронавигационные карты, выбранные с учетом местных потребностей из нижеприведенного перечня (о картах для развешивания на стенах говорится в п. 8.3.2):

a) аэронавигационные карты мира масштаба 1:1 000 000 или аэронавигационные карты такого же масштаба для районов, по которым карт ИКАО не имеется;

b) имеющаяся серия карт более крупного масштаба, например масштаба 1:500 000 и 1:250 000;

c) карта(ы) мелкого масштаба для целей планирования, предпочтительно с охватом всей зоны обслуживания на одном или двух листах;

d) одна или несколько серий карт для прокладки курса масштаба 1:2 000 000 или более мелкого масштаба;

e) любые имеющиеся карты для использования с радионавигационными средствами;

f) карты захода на посадку и карты аэродрома/вертодрома для всех аэродромов/вертодромов, обычно используемых при выполнении международных полетов; и

g) маршрутные карты.

Примечание. Карты, указанные в подпунктах f) и g), обычно включаются в сборники аэронавигационной информации.

8.6 УСТНЫЙ ИНСТРУКТАЖ

Объем устного инструктажа должен соответствовать потребностям пилота и зависит от знания им маршрута. Сотрудник, проводящий инструктаж, может использовать контрольный перечень для того, чтобы в ходе инструктажа охватить все необходимые вопросы; при проведении инструктажа не следует полагаться лишь на память инструктирующего лица. Вопросы, включаемые в такой контрольный перечень, подготавливаются с учетом местных условий. В примере 8-2 перечислены вопросы, которые можно положить в основу контрольного перечня. При наличии каких-либо причин сомневаться в правильности опубликованной информации (например, об аэродроме/вертодроме или аэродромных/вертодромных средствах) инструктирующему лицу следует связаться по телефону с соответствующим полномочным органом для уточнения информации. В целях облегчения мероприятий по поиску и спасанию инструктирующее лицо должно убедиться в том, что инструктируемый экипаж знает точное местоположение предполагаемых мест посадки, особенно в случае легких воздушных судов, не оборудованных аппаратурой двусторонней радиосвязи. В случае, когда получить информацию по всему запланированному маршруту полета практически затруднительно или когда информацию по соответствующей части маршрута целесообразнее получить в другом органе САИ или с помощью другого органа САИ, инструктирующее лицо должно обеспечить, чтобы командир воздушного судна знал, где получить информацию по следующему участку маршрута. В исключительных случаях может возникнуть необходимость дополнить обычные информационные бюллетени и устный инструктаж письменными материалами, подготовленными специально для пилота, совершенно не знакомого с маршрутом, по которому он будет выполнять полет.

8.7 САМОПОДГОТОВКА

Бюллетени предполетной информации (PIB)

8.7.1 Для самоподготовки большое значение имеет наличие ежедневных бюллетеней. Необходимо обеспечивать подготовленные вручную и отпечатанные открытым текстом бюллетени, раздаваемые пилотам и содержащие текущую информацию о состоянии и работе средств и служб. Кроме того, следует выпускать поправки к информации, содержащейся в бюллетенях, в виде отдельных листов или обновленных PIB.

Содержание бюллетеня

8.7.2 Бюллетени могут выпускаться просто в виде перечня действующих NOTAM по отдельным маршрутам или районам, однако государство может по своему усмотрению использовать и более сложную форму. Более подробно о видах подготавливаемых бюллетеней говорится в п. 8.7.8.

Требования к составлению

8.7.3 Бюллетени следует подготавливать для основных зон движения или воздушных трасс, при этом выбор зон и/или авиатрасс зависит от потребностей основных пользователей и имеющихся возможностей по предоставлению специального обслуживания. К примеру, группу маршрутов, пролегающих в одном общем направлении, можно рассматривать одновременно. Для того чтобы упростить пользование бюллетенями, информацию по каждой зоне или маршруту можно разбить на следующие две категории и публиковать в виде отдельных бюллетеней:

a) навигационные предупреждения, т. е. информация об установлении зон, в которых полеты воздушных судов сопряжены с опасностью или ограничены (они обозначаются термином "NAV WARNINGS"; образец формата приводится в примере 8-3); и

b) прочая информация, помимо навигационных предупреждений, т. е. текущие сводки о работе средств, информация об изменении правил и т. д.; (она обозначается термином "GENERAL"; образец формата приводится в примере 8-4).

Отображение навигационных предупреждений

8.7.4 Как указывалось выше в п. 8.3.2 a) 2), настенная информация должна включать планшет навигационных предупреждений, содержащихся в ежедневных бюллетенях навигационных предупреждений. Для этих целей подходит карта масштаба 1:1 000 000, однако фактический масштаб будет зависеть от обслуживаемой бюллетенями зоны и площади стен. Если на стенах мало свободного места, следует воспользоваться переносной доской. Обслуживаемую бюллетенями зону можно разбить на районы (например, РПИ или государства) и присвоить каждому району буквенный индекс. Этот буквенный индекс должен присваиваться всем навигационным предупреждениям по данному району. Кроме того, каждому навигационному предупреждению следует присваивать номер. Таким образом, все навигационные предупреждения по конкретному району будут иметь одинаковый буквенный индекс, а каждое из них - свой номер. Этот опознавательный индекс

помещается на левой стороне бюллетеня и для облегчения опознавания - на карте, на которую наносятся данные предупреждения (см. пример 8-5). Для того чтобы еще более облегчить самоподготовку и сэкономить время пользователей, обозначение на карте навигационных предупреждений, верхняя граница которых превышает заданный эшелон полета/абсолютную высоту, можно выделить красным цветом. Это позволит пользователям быстро находить навигационные предупреждения, которые могут затрагивать их полет. На карте или рядом с ней необходимо соответствующим образом объяснить смысл выделения красным цветом.

Записи

8.7.5 В тех частях текста бюллетеня, которые касаются работы средств, следует ясно указывать:

a) местоположение данного средства, включая при необходимости название города и аэродрома/вертодрома, обслуживаемого соответствующим средством, вместе с четырехбуквенным индексом местоположения, если таковой имеется;

b) сообщаемую информацию открытым текстом, включая там, где это уместно, сокращения ИКАО;

Централизованная подготовка бюллетеней

8.7.6 В тех случаях, когда аэродромные/вертодромные органы САИ имеют частично совпадающие зоны обслуживания или участки маршрутов, наиболее целесообразно выпускать бюллетени предполетной информации централизованным порядком. В этом случае для распространения бюллетеней необходимо иметь достаточно скоростную и надежную воздушную или наземную электронную связь. Местный орган САИ должен будет при необходимости обновлять бюллетень с учетом самой последней информации. В этой связи в каждом бюллетене следует указывать дату и время его выпуска. Централизованный выпуск бюллетеней прекрасно согласуется с использованием автоматизированного оборудования, поскольку информационная часть бюллетеней постоянно изменяется; для целей рассылки, конечно же, важно наличие прямых линий связи. Такой способ подготовки бюллетеней PIB позволяет существенно сократить число работников и повысить качество, а следовательно, и эксплуатационную достоверность публикуемой информации. Более подробно о преимуществах такой системы говорится в главе 9.

Виды бюллетеней

8.7.7 Существуют две широкие категории бюллетеней – бюллетени по району и бюллетени по маршруту, а также несколько их подвидов. Единый набор определителей NOTAM, о которых говорится в инструкциях по заполнения формата NOTAM (см. главу 6, добавление A), позволяет системе обеспечивать все виды бюллетеней. Из вышесказанного ясно, что основным источником информации, влияющим на содержание PIB, являются NOTAM, и с учетом конкретных эксплуатационных соображений данные можно компоновать для удовлетворения потребностей любого(ых) пользователя(ей).

8.7.8 В зависимости от потребностей пользователей PIB должны предоставляться в форме:

a) бюллетеней по району,

b) бюллетеней по маршруту,

c) бюллетеней по аэродромам,

d) незамедлительного автоматического уведомления по вопросам первостепенной эксплуатационной значимости и

e) административных бюллетеней.

8.7.9 Такие бюллетени должны предоставляться по стандартному формату и с соблюдением установленной последовательности передачи информации. Стандартные форматы приводятся в примерах 8-6 – 8-8. В PIB следует включать важную с эксплуатационной точки зрения информацию, отличную от опубликованной в сборнике AIP, и их следует подготавливать с учетом как эксплуатационных, так и административных потребностей пользователя.

Бюллетени по району (РПИ, группы РПИ или государство (государства))

8.7.10 Автоматизированная система может обеспечивать следующие виды бюллетеней по району:

a) полная информация PIB;

b) информация PIB для полетов по ППП (IFR PIB);

c) информация PIB для полетов по ПВП (VFR PIB);

d) информация эксплуатационного значения (OPSIG);

e) информация, требующая НЕЗАМЕДЛИТЕЛЬНОГО УВЕДОМЛЕНИЯ;

f) только маршрутная информация (ППП, ПВП, OPSIG, НЕЗАМЕДЛИТЕЛЬНОЕ УВЕДОМЛЕНИЕ, ВЕРХНЯЯ ГРАНИЦА/НИЖНЯЯ ГРАНИЦА);

g) выборочные перечни по индексам местоположения аэродромов (например, AD 1.4); и

h) любое сочетание вышеперечисленных видов информации.

Бюллетени по маршруту

8.7.11 Ниже перечислены виды бюллетеней по маршруту, которые могут содержать ту же информацию, что и бюллетени по району, и предоставляться в форме:

a) *бюллетеня по маршрутам конкретного РПИ*, т. е. бюллетеня, содержащего информацию о пересекаемом РПИ и конкретных аэродромах/вертодромах вылета, назначения и запасных аэродромах/вертодромах; и

b) *бюллетеня по конкретному маршруту "узкой полосы"*, т. е. бюллетеня, содержащего информацию только о районе, определяемом полосой, географически прилегающей к конкретному маршруту, с аэродромами/вертодромами вылета, назначения и запасными аэродромами/вертодромами.

8.7.12 Преимущество бюллетеней по маршрутам на основе РПИ заключается в том, что они могут содержать также информацию для обратного рейса, который не всегда выполняется по тому же маршруту, что и вылетающий рейс. Кроме того, при наличии возможности выбора из двух или более маршрутов между одной парой городов, для которых бюллетень по маршруту "узкой полосы" может содержать недостаточно информации, предпочтительным может быть использование бюллетеня, основанного на РПИ. Помимо вышеуказанного может возникнуть потребность в обеспечении возможности поиска более подробных данных, требующих введения функции географических координат. Такая выборка данных позволяет получать бюллетени по конкретному маршруту "узкой полосы", которые могут потребоваться для выполнения полетов по принципу зональной навигации, и взаимодействовать с автоматизированными системами более высокого уровня, имеющимися в некоторых аэронавигационных службах и системах пользователей.

Бюллетени по аэродромам

8.7.13 Бюллетени по аэродромам должны в основном содержать необходимую информацию об отдельных аэродромах/вертодромах. В зависимости от потребностей пользователей такие бюллетени могут включать данные по аэродромам/вертодромам в пределах одного или нескольких РПИ, конкретным секторам или только по аэродромам/вертодромам назначения и запасным аэродромам/вертодромам. Эти потребности следует определять в рамках соглашения, заключаемого между полномочным органом САИ и соответствующим(и) эксплуатантом(ами).

Незамедлительное автоматическое уведомление, касающееся вопросов первостепенной эксплуатационной значимости

8.7.14 Вопросы первостепенной эксплуатационной значимости, указанные отдельно в разделе о критериях отбора материалов для NOTAM (см. главу 6, добавление B), должны доводиться до сведения соответствующих эксплуатантов даже после проведения предполетного инструктажа.

Административные бюллетени

8.7.15 Должны предоставляться следующие административные бюллетени:

a) контрольные перечни всех действующих NOTAM по государствам/РПИ/аэродромам/вертодромам; и

b) все NOTAM, поступившие в период после указанной группы "дата-время". Такой порядок в значительной степени облегчает проведение инструктажа.

Обновление бюллетеней

8.7.16 Обновление бюллетеней предполетной информации должно осуществляться при наличии:

a) системных данных, перечисленных в п. 8.7.14 или п. 8.7.15; либо

b) запроса о предоставлении нового бюллетеня.

8.7.17 Вышеперечисленные виды бюллетеней позволяют отказаться от действовавшей ранее процедуры подготовки конкретных обновленных бюллетеней, требовавшей соблюдения сложного порядка указания времени.

Почтовые бюллетени

8.7.18 Предполагается, что в обозримом будущем сохранится потребность в весьма подробном бюллетене по району, содержащем информацию за период от какой-то одной установленной группы "дата-время" до другой группы "дата-время", который нужно будет рассылать по небольшим аэродромам/вертодромам в виде почтовых отправлений. Поэтому полномочные органы САИ должны обеспечивать отправку таких данных с минимальными задержками.

Формат бюллетеней

8.7.19 Выходные данные для бюллетеней должны соответствовать следующим характеристикам:

a) текст NOTAM излагается с помощью значений/аббревиатур универсальных фраз, предписываемых кодом NOTAM ИКАО, дополненного сокращениями ИКАО, указателями, определителями, индексами, позывными, частотами, цифрами и открытым текстом; и

b) справа от текста дается номер NOTAM.

8.7.20 При подготовке бюллетеней предполетной информации должна соблюдаться следующая последовательность:

a) заголовок (обозначение составителя, рассматриваемый район и адресат);

b) маршрутная информация;

c) информация по аэродрому/вертодрому; и

d) навигационные предупреждения.

8.7.21 В подпунктах b)-d), указанных выше, информацию следует представлять в порядке подразделов AIP. Их можно при желании использовать в качестве подзаголовков, однако делать это не обязательно, поскольку рассматриваемый вопрос будет ясен из пункта E) NOTAM (см. главу 6).

8.8 ПОСЛЕПОЛЕТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ
[8.3]

Назначение послеполетной информации

8.8.1 Назначение послеполетной информации заключается в том, чтобы обеспечить незамедлительное уведомление органов, отвечающих за средства и службы, имеющие большое значение для безопасности полетов, о любых отклонениях в их работе, отмеченных пилотом во время полета, а также о наличии в аэропорту или вблизи аэропорта птиц, представляющих потенциальную опасность для полетов воздушных судов. В части I (п. 4.1.2 главы 4) и части III (п. 2.1.2 главы 2 раздела II) Приложения 6 говорится, что ответственность за уведомление о любых отклонениях от нормы возлагается на эксплуатанта; в п. 8.3 Приложения 15 содержится требование о том, чтобы государства принимали меры для получения на аэродромах/вертодромах такой информации и обеспечивали предоставление ее службе аэронавигационной информации "для последующей рассылки согласно необходимости". Этими положениями следует руководствоваться при организации сбора и распространения послеполетной информации и учитывать их при определении удобной для сбора такой информации формы.

8.8.2 Кроме того, согласно п. 8.3.2 Приложения 15 государства должны принимать меры для получения на аэродромах/вертодромах информации от членов летного экипажа о наличии птиц и обеспечивать предоставление такой информации органам САИ для последующей рассылки согласно необходимости.

Сбор послеполетной информации

8.8.3 В большинстве случаев пилот передает сведения о неполадках в работе средств или наличии птиц на частоте соответствующего органа ОВД, а затем эти сведения должны передаваться ответственному полномочному органу для принятия необходимых мер.

8.8.4 Если после посадки пилот хочет подтвердить свои наблюдения в письменной форме или предоставить свежие данные, он может сделать это в органе САИ аэродрома/вертодрома, где для этих целей должна иметься специальная форма послеполетного донесения. Образец формы послеполетного донесения приводится в примере 8-9. Кроме того, специальное место для сообщения таких сведений в письменной форме на аэродроме/вертодроме пункта назначения можно предусмотреть в PIB.

8.8.5 Экземпляры формы послеполетного донесения можно также предоставлять в помещениях представительства эксплуатанта авиакомпании на аэродроме/вертодроме для заполнения пилотами. После этого такие донесения незамедлительно должны передаваться органу САИ.

НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМНОГО/ВЕРТОДРОМНОГО ОРГАНА САИ

Эксплуа-тант	Пункт назна-чения	Запасные аэродромы	Маршрут (маршруты) ОВД	FIR	NOF	Регуляр-ность	Время вылета	Замечания

Пояснительные примечания относительно информации, которую необходимо указывать в колонках

1. *Эксплуатант*. Все эксплуатанты, использующие или планирующие использовать аэродром/вертодром, на котором расположен аэродромный/вертодромный орган САИ.

2. *Пункт назначения*. Аэродром первой предполагаемой посадки на участке маршрута, начинающемся на аэродроме, на котором расположен аэродромный/вертодромный орган САИ.

3. *Запасные аэродромы*. Оговоренный эксплуатантом запасной аэродром/вертодром (аэродромы/вертодромы) для аэродрома/вертодрома назначения, указанного в предыдущей колонке.

4. *Маршрут (маршруты) ОВД*. Указанный эксплуатантом соответствующий маршрут (маршруты) обслуживания воздушного движения (ОВД) для полета на аэродром назначения и запасной аэродром (аэродромы).

5. *FIR*. Район (районы) полетной информации, через который планируется выполнять полет на аэродром назначения или запасной аэродром (аэродромы), с указанием соседних FIR, которые обеспечивают важную для полета информацию.

6. *NOF*. Органы международных NOTAM, отвечающие за предоставление аэронавигационной информации в FIR, указанных в предыдущей колонке.

7. *Регулярность*. Указывается количество рейсов в день или в неделю, выполняемых на данном участке воздушной трассы.

   Примечание. Эти данные позволят определить требуемый тираж бюллетеня предполетной информации.

8. *Время вылета*. Расписание вылета (вылетов) для данного участка маршрута.

   Примечание. Эти данные позволят определить оптимальное время выпуска бюллетеней предполетной информации.

9. *Замечания*. Любая дополнительная информация относительно данного участка маршрута; например предполетная информация, необходимая только для полетов в нижнем воздушном пространстве.

Пример 8-1. Форма для определения зоны информационного обслуживания

1. *Правила и процедуры:*

   a) основные документы и последние поправки и дополнения к ним;

   b) процедуры, действующие в воздушном пространстве, которое будет использовано;

   c) процедуры ОВД;

   d) установка высотомера.

2. *Метеорологическая информация:*

   a) наличие метеосредств, прогнозов и метеосводок;

   b) обеспечение соответствующей имеющейся метеорологической информацией при отсутствии на аэродроме/вертодроме метеорологического органа, включая метеоданные, поступающие с борта находящихся в полете воздушных судов.

3. *Информация о маршруте и аэродроме назначения:*

   a) предложения в отношении имеющихся маршрутов;

   b) линии пути, расстояния, общая топография и особенности земной поверхности, а также информация, необходимая для выдерживания на маршруте безопасных эшелонов полета;

   c) наличие и рабочее состояние аэродромов/вертодромов и аэродромных/вертодромных средств;

   d) наличие и рабочее состояние навигационных средств;

   e) процедуры и средства для поиска и спасания (SAR) и функции организации SAR.

4. *Средства и процедуры связи:*

   a) наличие и рабочее состояние средств связи "воздух – земля";

   b) действующие процедуры;

   c) радиочастоты и часы работы;

   d) средства связи с воздушными судами, не имеющими бортовой радиостанции для передачи донесений о ходе полета.

5. *Опасности для аэронавигации.*

6. *Любая другая важная информация* (включая запрашиваемые пилотом сведения, которые могут отсутствовать на месте, но которые можно получить из соответствующего источника).

Пример 8-2. Контрольный перечень вопросов для инструктажа

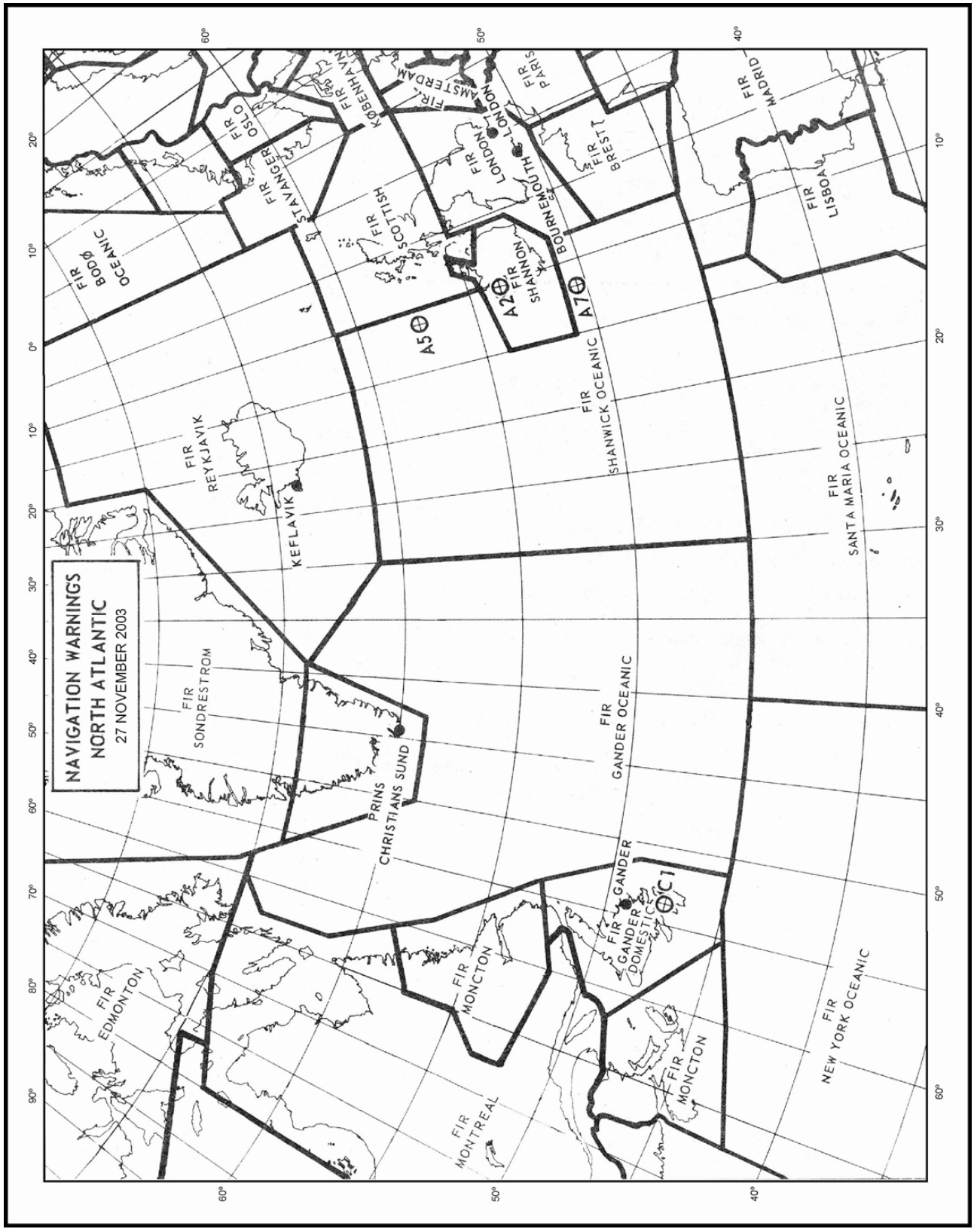
Pre-flight information bulletin NAVIGATION WARNINGS	AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE		Date and time of issue 22/8/03 1200 UTC	Route or area coverage NORTH ATLANTIC
FIR/UIR Ref.	Period Time (UTC)	Area and nature of activity		Upper limit Lower limit
SHANNON FIR				
A2	28/8/03 0945-1015	10 KM radius of 532800N 0105600W. Demolition of explosives.		2 000 M MSL GND
SHANNON OCEANIC FIR				
A5	23/8/03 0700-1600	Sector: 573000N 0111500W GEO BRG 200° and 280°, distance 45 KM. Firing on towed target.		4 500 M MSL SFC
A7	21-25/8/03 0800-2200	Area: 503600N 0114200W 502000N 0115300W 503300N 0125200W 505000N 0124500W 503600N 0114200W In-flight refuelling.		FL 180 FL 120
GANDER FIR				
C1	22/8/03 0300-1200	20 KM radius of 473000N 0533000W. Air-to-air firing.		500 M MSL SFC

Пример 8-3. Образец бюллетеня предполетной информации: навигационные предупреждения

Pre-flight information bulletin	AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE	Date and time of issue 4/11/03 1200 UTC	Route or area coverage NORTH ATLANTIC

Location	Facility	Information
LONDON FIR		
LONDON/Heathrow EGLL	RWY 05/23	Closed for maintenance 2100–0500 on nights of 7, 8 and 9 Nov.
REYKJAVIK FIR		
KEFLAVIK/Keflavik BIFK	ILS	AVBL for RWY 12 only.
SONDRESTROM FIR		
PRINS CHRISTIANS SUND BGPC	HF/RTF	FREQ. 2868, 2945 and 2987 KHZ unserviceable.
GANDER FIR		
GANDER CYQX	VOR	112.7 MHZ Voice unserviceable.

Пример 8-4. Образец бюллетеня предполетной информации: данные, не связанные с навигационными предупреждениями



Пример 8-5. Образец отображения навигационных предупреждений

Pre-flight information bulletin (Aerodrome)	(State) AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE
Date/time: 03/06/15/1000	Period: 03/06/15/0000 to 03/06/16/2400
Type of traffic: IFR/VFR	Height limits: Lower Upper
Bulletin contents: General purpose/OPSIG, AD	
Aerodromes: EDDF, EDDM, EDDV, etc.	

FRANKFURT/MAIN (EDDF)

[NOTAM sorted in the order of subsections of AIP Part 3 – Aerodromes (AD)]

MUNCHEN/RIEM (EDDM)

[NOTAM sorted in the order of subsections of AIP Part 3 – Aerodromes (AD)]

HANNOVER/LANGENHAVEN (EDVV)

[NOTAM sorted in the order of subsections of AIP Part 3 – Aerodromes (AD)]

Other aerodromes (name/ICAO location indicator), etc.

Пример 8-6. Образец стандартного формата PIB: бюллетень по аэродрому (на два дня – общая схема)

Pre-flight information bulletin (Area)	(State) AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE
Date/time: 03/06/15/1000	Period: 03/06/15/0000 to 03/06/16/2400
Type of traffic: IFR/VFR	Height limits: Lower 000 Upper 999
Bulletin contents: General purpose/OPSIG, en-route, AD, NAV warning	
Area: RJTG (Tokyo)	

TOKYO FIR (RJTG)

EN-ROUTE

[NOTAM sorted in the order of subsections of AIP Part 2 En-route (ENR)]

AERODROMES

RJAA (XXYYZZ aerodrome)

[NOTAM sorted in the order of subsections of AIP Part 3 Aerodromes (AD)]

Other aerodromes (names of aerodromes)

NAV WARNINGS

Пример 8-7. Образец стандартного формата PIB: бюллетень по району (на два дня – общая схема)

Pre-flight information bulletin (Route)	(State) AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE
Date: 03/06/15/1000	Time (UTC): 0835
Type of traffic: IFR	Period: 03/06/15/0000 to 03/06/16/2400
Bulletin contents: General purpose/OPSIG, en-route, AD, NAV warning	
Height limits – All FIR (Lower/upper) – First FIR	000/999 000/120 Other: 120/999 Last: 000/120
Flight number:	City pair:
ADDEP: EHAM ADDEST: CYMX	Alternates: CYYZ
FIR: EHAA – EGTT – EISN – EGGX – CZQX – CZYL – CZYZ	

EN-ROUTE EHAA (AMSTERDAM FIR)
[NOTAM sorted in the order of subsections of AIP Part 2 – En-route (ENR)]

Next FIR (etc.)

AERODROMES

AERODROME (DEPARTURE) EHAM (AMSTERDAM/Schiphol)
[NOTAM sorted in the order of subsections of AIP Part 3 – Aerodromes (AD)]

AERODROME (ARRIVAL) CYMX (MONTREAL/Mirabel)
[NOTAM sorted in the order of subsections of AIP Part 3 – Aerodromes (AD)]

AERODROMES (ALTERNATES)
[Additional aerodrome information only if specially requested.]

NAV WARNINGS

Пример 8-8. Образец стандартного формата PIB: бюллетень по маршруту (на один день – общая схема)

POST-FLIGHT REPORT

Aircraft nationality or common mark and registration mark:

Owner/FLT NR:

Departure aerodrome: ATD (UTC):

Arrival aerodrome: ATA (UTC):

Facility	Location	Details of inadequacy*	Time of observation
Birds	**Location**	**Details**	**Time of observation**

Date: _____ Signature of pilot: _____

**Includes flight altitude/level distance and bearing from the facility(ies) observed.*

Пример 8-9. Послеполетное донесение о неисправностях в состоянии и работе аэронавигационных средств и наличии птиц

Глава 9

ОРГАНИЗАЦИЯ СИСТЕМЫ АВТОМАТИЗАЦИИ СЛУЖБ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ

9.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

[8.2.1]

9.1.1 Основная цель данной главы заключается в том, чтобы помочь государствам, планирующим разработку и внедрение автоматизации в свою систему служб аэронавигационной информации (САИ). В данном инструктивном материале рассматриваются все уровни автоматизации. Заинтересованные государства могут сами решать, систему какой сложности они хотели бы внедрить в свои САИ. Многое зависит от характера подготавливаемых соответствующей службой сборников аэронавигационной информации (AIP), NOTAM, циркуляров аэронавигационной информации (AIC) и т. д., что, несомненно, должно учитываться при общем планировании.

9.1.2 Рекомендации, содержащиеся в главах 6 и 8, предназначены главным образом для органов САИ, использующих ручные и полуавтоматические процедуры. В том случае, когда полномочный орган гражданской авиации или учреждение, которому данный полномочный орган передал полномочия на создание службы аэронавигационной информации, использует автоматизированные системы предполетной информации для предоставления аэронавигационной информации/данных эксплуатациионному персоналу, включая членов летного экипажа для целей самоинструктажа, планирования полетов и обеспечения полетно-информационного обслуживания, предоставляемые информация/данные должны отвечать требованиям пп. 8.1.2 и 8.1.3 Приложения 15. Эти положения определяют типы аэронавигационной информации/данных, которые должны предоставляться для целей предполетного планирования, а также содержание бюллетеней предполетной информации (PIB) (см. также пп. 8.5.1 и 8.5.2 настоящего Руководства).

9.1.3 В приводимых ниже рекомендациях не предлагается закупить какие-либо конкретные виды аппаратных или программных средств для создания автоматизированной системы САИ. Поэтому государство(а) должно (должны) само (сами) выбрать такое оборудование и соответствующие программы в консультации с изготовителями аппаратных и/или программных средств с учетом потребностей каждой САИ. Возможности отобранного оборудования должны обеспечивать удовлетворение текущих потребностей и позволять расширять предоставляемое обслуживание. Может случиться так, что потребности САИ в части автоматизации можно удовлетворить за счет использования возможностей существующей центральной ЭВМ, уже обеспечивающей аналогичное обслуживание, например, в области метеорологии (МЕТ) и обслуживания воздушного движения (ОВД).

9.2 ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ

9.2.1 Основная цель создания системы автоматизации служб САИ заключается в повышении общей оперативности, эффективности, точности и рентабельности предоставляемого обслуживания САИ за счет использования средств автоматизации.

9.2.2 Для тех государств, которые планируют внедрение автоматизированных систем САИ или уже внедрили такие системы, в нижеприведенном материале основное внимание уделено преимуществам и достоинствам таких систем. В целом автоматизированная система САИ позволяет с большей гибкостью обеспечивать обслуживание бюллетенями предполетной информации за счет возможности автоматически приспосабливаться к потребностям более широкого диапазона пользователей. Необходимые для такого обслуживания функции выборочной перестройки должны выполняться автоматизированной системой САИ при минимальном вмешательстве человека, благодаря чему дублирование работы сокращается или исключается полностью. Для того чтобы такое обслуживание было экономически эффективным, необходимо в одинаковой мере учитывать как требуемый уровень сложности системы, так и объем информации, включаемой в бюллетени различных категорий. В связи с этим необходимо:

a) выбрать простую, гибкую и эффективную систему хранения и поиска информации; и

b) разработать методы обеспечения более широких возможностей выбора информации с учетом потребностей пользователей.

9.2.3 Соответственно, система должна разрабатываться таким образом, чтобы обеспечить совместимость и

единообразие и исключить дублирование усилий, что позволит стандартизировать процедуры, выходные данные и виды предоставляемого конечным пользователям обслуживания. Некоторые государства уже внедрили автоматизацию в свои САИ, некоторые находятся в процессе ее внедрения, а некоторые только планируют сделать это. Следовательно, для обеспечения совместимости в высшей степени желательно, чтобы при автоматизации всех систем САИ использовались одинаковые принципы.

9.2.4 Для того чтобы добиться постепенного внедрения автоматизированных систем САИ с учетом имеющихся технических возможностей (например, пропускной способности и характеристик недавно автоматизированных систем, имеющихся или планирующихся на ближайшее будущее средств связи, существования неавтоматизированных или полуавтоматизированных систем САИ), необходимо придерживаться ряда основных принципов, которые перечислены ниже:

a) Национальные центры автоматизированной системы САИ должны иметь возможность тесно сотрудничать с другими САИ в принятии различных элементов, составляющих комплексную автоматизированную систему САИ, с учетом существующего и планируемых уровней развития.

b) Государствам следует вначале автоматизировать обслуживание NOTAM в рамках собственных САИ с учетом потребностей пользователей.

c) Некоторые национальные автоматизированные системы САИ должны сотрудничать с другими неавтоматизированными системами САИ в осуществлении согласованных функций в целях повышения эффективности и качества обработки аэронавигационной информации и ее распространения в согласованном районе системы и за его пределами.

d) Следует в максимальной степени использовать существующие средства связи и общественные сети, а также новые коммуникационные технологии для рассылки, поиска аэронавигационной информации, в частности NOTAM, и обмена ею.

e) Выбор различных средств поиска данных на национальном уровне следует оставить на усмотрение отдельных государств, которые при этом должны в значительной мере руководствоваться соображениями наличия и стоимости различных видов обслуживания и линий связи, а также потребностями пользователей.

f) Следует использовать исключительно формат NOTAM, содержащий определители, необходимые для упрощения процесса сортировки и поиска информации NOTAM с учетом потребностей пользователей.

g) Следует создать систему запроса, учитывающую потребности различных категорий пользователей системы.

h) Необходимо использовать единые и удобные для пользователей процедуры запроса базы данных САИ и NOTAM. Эти процедуры должны учитывать широкий диапазон потребностей пользователей на разных уровнях сложности.

i) Государствам следует ввести систему и процедуры контроля качества, позволяющие обеспечить надлежащее качество (точность, разрешающая способность, целостность) и своевременность предоставляемой аэронавигационной информации.

j) Государства, которые решили не создавать автоматизированную систему САИ, могут в интересах повышения эффективности договориться о предоставлении автоматизированного обслуживания от их имени в рамках двусторонних или многосторонних соглашений между государствами или с другими неправительственными организациями. Такие договоренности должны учитывать тот факт, что ответственность государства за публикуемую аэронавигационную информацию не подлежит передаче, а также другие технические и административные аспекты, связанные с такими соглашениями.

9.2.5 При разработке автоматизированной системы САИ необходимо учитывать положения Приложения 15 об использовании Всемирной геодезической системы – 1984 (WGS-84) – принятой единой системы геодезических координат – при предоставлении аэронавигационных географических координат.

9.3 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПОТРЕБНОСТИ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ САИ

[8.2.5]

9.3.1 Общая система должна предоставлять обслуживание, позволяющее удовлетворить эксплуатационные потребности пользователей, которые включают:

a) наличие последнего бюллетеня PIB конкретного типа (т. е. по маршруту или по району);

b) предоставление информации по конкретным позициям для данных районов, требуемой для ор-

ганов планирования полетов, ОВД, САИ или других пользователей;

c) наличие NOTAM, выпущенного в системе после установленной группы "дата-время", для облегчения инструктажа; и

d) возможность незамедлительного уведомления по вопросам первостепенной эксплуатационной значимости.

9.3.2 Автоматизированные системы предполетной информации, предоставляющие аэронавигационную информацию/данные для самоинструктажа, планирования полетов и полетно-информационного обслуживания, должны:

a) обеспечивать регулярное и своевременное обновление базы данных системы, а также контроль срока действия и качества хранимой аэронавигационной информации;

b) обеспечивать доступ к системе персонала обеспечения полетов, включая членов летного экипажа, другого заинтересованного авиационного персонала и прочих авиационных пользователей, с помощью удобных средств электросвязи;

c) обеспечивать предоставление в отпечатанном на бумаги виде искомой аэронавигационной информации/данных, когда этого необходимо;

d) использовать процедуры доступа и запроса, основанные на применении открытого текста с сокращениями и, в соответствующих случаях, указателей местоположения ИКАО или основанные на управляемом с помощью меню интерфейсе пользователя или другом соответствующем механизме по согласованию между полномочным органом гражданской авиации и соответствующим эксплуатантом(ами); и

e) быстро предоставлять пользователю ответ на запрос информации.

9.3.3 С учетом вышеизложенного автоматизированная система САИ должна предоставлять конечным пользователям (например, пилотам, органам ОВД и военным пользователям) бюллетени PIB, подготовленные с учетом их конкретных потребностей.

9.4 ВИДЫ ПРЕДОСТАВЛЯЕМОЙ ИНФОРМАЦИИ

9.4.1 Система должна предоставлять NOTAM, охватывающий район обслуживания, зону ответственности и зону действия. Кроме того, система должна предоставлять следующие PIB и перечни:

a) бюллетень по маршруту, содержащий NOTAM, относящийся к аэродрому/вертодрому вылета, информацию о планируемом маршруте на основе пересекаемых РПИ, аэродромах/вертодромах назначения и запасных аэродромах/вертодромах;

b) бюллетень по району с указанием NOTAM, относящегося к РПИ или государству;

c) бюллетень по аэродрому, содержащий NOTAM, касающийся любого аэродрома/вертодрома или группы аэродромов/вертодромов;

d) информация, требующая незамедлительного уведомления;

e) контрольные перечни NOTAM по государству, РПИ и аэродрому/вертодрому; и

f) перечень NOTAM за конкретный период или NOTAM, подготовленных системой после установленной группы "дата-время".

9.4.2 Обновление PIB должно осуществляться по позициям, перечисленным в подпунктах d), e) и f) п. 9.4.1, или при наличии запроса о предоставлении нового PIB. Характеристики системы, описанные в п. 9.7, должны позволить увязывать содержание PIB с потребностями пользователей и гибко варьировать содержание информации от полного объема, обеспечиваемого системой, до данных, представляющих первостепенную эксплуатационную значимость. PIB должны предоставляться в стандартном формате.

Определители, связанные с географическими координатами

9.4.3 Требования о более гибкой системе поиска точной информации можно удовлетворить путем использования системы географических координат, которая может потребоваться для расширения общей системы с учетом будущих потребностей. Эти потребности могут быть связаны с введением полетов RNAV, расширением автоматизации в ОВД и системами пользователей.

9.4.4 Достаточный уровень гибкости и ориентированности информации на начальном этапе автоматизации САИ обеспечивается путем использования определителя, связанного с географическими координатами. Этот определитель включает данные о долготе и широте с разрешением в 1 мин и в привязке к системе географических координат Всемирной геодезической системы – 1984 (WGS-84) и трехзначный указатель расстояния с радиусом оперативной зоны.

9.5 СОДЕРЖАНИЕ БАЗЫ ДАННЫХ

9.5.1 Ниже перечислены виды данных, которые могут предоставляться базой данных центра автоматизированной системы САИ. Эти данные подразделяются на три категории:

a) *Статические данные*

Общие для гражданской авиации данные, документально оформленные в AIP и других соответствующих документах. Они включают информацию в отношении РПИ, аэродромов, навигационных средств, зон, карт, правил и NOTAM по этим вопросам.

b) *Основные данные*

Данные, необходимые системе САИ для обработки NOTAM, а именно: контрольные перечни, стандартные маршруты, рассылочные данные, критерии отбора NOTAM, критерии ассоциации, а также некоторые статические данные.

c) *Динамические данные*

Национальные и иностранные (всемирные) NOTAM, NOTAMC, NOTAMS, NOTAMV, SNOWTAM, ASHTAM, все полученные контрольные перечни, все полученные и отправленные системой сообщения и другая аэронавигационная информация типа AIC.

9.5.2 Единый набор статических данных и основные данные приводятся в п. 9.5.4. Данные, помеченные тремя звездочками (***), принимаются за "минимальный набор данных", необходимый для контроля, перекрестных проверок и других операций с данными, связанных с обработкой NOTAM.

9.5.3 Необходимо отметить, что не следует ограничивать этот перечень данными, необходимыми только для обработки NOTAM, в него можно вносить коррективы с учетом изменяющихся условий. Одним из таких условий может быть, к примеру, обработка планов полета и материалов САИ на одном и том же оборудовании с использованием сети терминалов коллективного доступа, позволяющих применять разные процедуры обработки, основанные на общих статических данных.

9.5.4 *Содержание единой базы статических и основных данных САИ, используемой для обработки NOTAM*:

a) *составитель NOTAM*:

- составитель NOTAM, обозначаемый с помощью сокращения ИКАО (***);
- государство (сокращение ИКАО и название);
- справочная таблица: государство/составитель;
- ответственный источник (***);
- используемые серии и номера (***);

b) *данные о РПИ*:

- индекс местоположения ИКАО (***) название открытым текстом (***);
- географические данные (многоугольник, образуемый точками с указываемыми координатами);
- искусственные данные (основанные на координатах центральной точки и радиусе окружности, включающей данный РПИ);
- справочная таблица: РПИ/составитель NOTAM;

c) *данные об аэродромах:*

- индекс местоположения ИКАО (***);
- четырехбуквенное обозначение, используемое при отсутствии индекса ИКАО/(***);
- название аэродрома (открытым текстом) (***);
- трехбуквенный код ИАТА;
- таблица соответствия (название, ИКАО, ИАТА);
- таблица соответствия (индекс ИКАО – РПИ);
- местоположение (широта/долгота, радиус оперативной зоны) (***);
- ВПП (обозначение и категория ILS);
- стандартные схемы вылета и прибытия по приборам (SID и STAR) (обозначение и описание);
- индекс "международного аэродрома/вертодрома";

d) *данные о навигационных средствах*:

- тип навигационного средства (***);
- обозначение (***), название открытым текстом (***);

– частота(частоты) (***);

– местоположение (широта/долгота, радиус зоны действия) (***);

– таблица соответствия (обозначение – РПИ);

– совместное расположение с другими навигационными средствами;

– ILS (частота, категория и ВПП);

e) *маршрутные данные*:

– воздушные трассы (обозначение);

– участки маршрутов ОВД (координаты двух точек маршрута – воздушная трасса);

– связь участка маршрута ОВД с РПИ;

f) *зоны*:

– обозначение ограничений на использование воздушного пространства (опасной зоны или зоны ограничений полетов);

– название зоны (открытым текстом);

– расписание осуществляемой деятельности, ограничения по высоте;

– географические данные (многоугольник, образуемый точками с указываемыми координатами);

– искусственные данные (основанные на координатах центральной точки и радиусе окружности, включающей данную зону);

– связь зоны с РПИ;

g) *критерии отбора*:

– определители: ДВИЖЕНИЕ, ЦЕЛЬ, СФЕРА ДЕЙСТВИЯ и предмет сообщения по коду NOTAM, а также соответствующий коду NOTAM текст на английском языке.

9.5.5 *Критерии выбора NOTAM*

9.5.5.1 Код NOTAM ИКАО, содержащийся в документе PANS-ABC (Doc 8400), является наиболее полным описанием информации, которую необходимо публиковать в NOTAM. Поэтому он используется в следующих целях:

a) хранение и поиск информации;

b) определение важности конкретного вопроса с эксплуатационной точки зрения;

c) определение важности конкретных вопросов для различных типов полетов.

d) отбор тех важных с эксплуатационной точки зрения вопросов, которые требуют незамедлительного уведомления.

9.5.5.2 Код NOTAM является основой для выбора определителей ДВИЖЕНИЕ, ЦЕЛЬ и СФЕРА ДЕЙСТВИЯ. В таблицах критериев выбора NOTAM, содержащихся в добавлении B главы 6, продемонстрирована взаимосвязь между этими определителями и кодом NOTAM. Эти таблицы также содержат текст на английском языке для использования в пункте "E" формата NOTAM.

9.6 СОГЛАСОВАНИЕ ИНФОРМАЦИИ САИ И МЕТ

[8.2.1, 8.2.2, 8.2.3]

9.6.1 Информация САИ и МЕТ играет важную роль в предполетном планировании. В целях удовлетворения потребностей пользователей следует обеспечивать совместное размещение систем предоставления информации САИ и МЕТ, например путем совместной установки двух самостоятельных терминалов – для САИ и для МЕТ. Однако все большую популярность получает концепция согласованного предоставления объединенной информации САИ и МЕТ.

9.6.2 Таким образом, в рамках автоматизированной системы пользователи должны иметь возможность доступа к информации САИ и МЕТ по запросу через общие средства сопряжения на основе плана полета (включая время, маршрут или район и относительную высоту).

9.6.3 Приложение 15 устанавливает, что автоматизированные системы предполетной информации, предоставляющие эксплуатационному персоналу унифицированный общий терминал доступа к аэронавигационной информации в соответствии с п. 8.2.1 Приложения 15 и метеорологической информации в соответствии с п. 9.9.1 Приложения 3, должны устанавливаться в соответствии с соглашением между полномочным органом гражданской авиации и соответствующим метеорологическим полномочным органом.

9.6.4 Для этого необходимо предоставлять полную и точную предполетную информацию через общие средства сопряжения в базы данных САИ и МЕТ, составленные с учетом потребностей пользователей (эксплуатантов, членов летного экипажа, отдельных пилотов и другого заинтересованного авиационного персонала).

9.6.5 Соответствующий полномочный орган гражданской авиации должен сохранять ответственность за качество и своевременность предоставления аэронавигационной информации/данных с помощью такой системы.

9.6.6 Следует отметить, что соответствующий метеорологический полномочный орган сохраняет ответственность за качество метеорологической информации, предоставляемой с помощью унифицированной автоматизированной системы предполетной информации.

9.6.7 Необходимо учитывать следующие важные аспекты:

a) два источника информации и

b) поиск и обработка информации из этих источников.

9.6.8 Данные из источников информации должны быть легкодоступными в базах данных и предоставляться в цифровом и стандартизированном формате, рассчитанном на стандартизированные обработку, хранение и поиск.

9.6.9 Может потребоваться разработать интеграционный иерархический уровень для обеспечения доступа к информации САИ и МЕТ с общего терминала унифицированного доступа к информации САИ и МЕТ. Такой интеграционный уровень дает следующие преимущества пользователю:

a) более высокий уровень согласованности данных;

b) транспарентность доступа к данным;

c) расширение функциональности; и

d) гибкость.

9.6.10 Унификация дает следующие технические преимущества:

a) ускорение и упрощение поиска информации;

b) совершенствование контроля качества; и

c) экономия средств за счет исключения дублирования усилий при обработке информации.

9.6.11 Унифицированный доступ к предполетному обслуживанию САИ и МЕТ должен предоставляться только авиационным пользователям во избежание несанкционированного использования этой информации.

9.6.12 Работа над унификацией данных САИ и МЕТ для целей предполетной информации ведется в ряде государств, и такие разработки следует поощрять, так как они ведут к значительному повышению уровня обслуживания пользователей.

9.7 КОНЦЕПЦИЯ ОБЪЕДИНЕННОЙ СИСТЕМЫ АВТОМАТИЗАЦИИ САИ

Конфигурация системы

9.7.1 Объединенная система автоматизации САИ должна базироваться на имеющихся средствах САИ государств-участников и включать:

a) национальные автоматизированные системы САИ государств, обеспечивающие обслуживание на национальном уровне;

b) многонациональные автоматизированные системы САИ государств, предоставляющие на основе двусторонних и многосторонних соглашений обслуживание другим государствам в дополнение к обслуживанию на национальном уровне; и

c) неавтоматизированные или не полностью автоматизированные САИ отдельных государств (т. е. работающие по полуавтоматизированной или "ручной" схеме).

9.7.2 Система должна обеспечивать автоматический обмен сообщениями NOTAM между центрами САИ, предоставляющими обслуживание на национальном уровне, а также между этими центрами и центрами САИ, представляющими обслуживание на основе двусторонних и/или многосторонних соглашений.

Национальная автоматизированная система САИ

9.7.3 Основная функция национальной системы САИ заключается в предоставлении аэронавигационной информации пользователям в данном государстве как в соответствии с предварительными договоренностями, так и по запросу через ЭВМ. Система собирает соответствующую аэронавигационную информацию из национальных источников, обрабатывает эту информацию, составляет на ее основе NOTAM, хранит ее в национальной базе САИ и предоставляет ее:

a) в пределах данного государства;

b) в пределах региона, в том числе в рамках объединенной системы в соответствии с двусторонними или многосторонними соглашениями; и

c) во всем мире в соответствии с предварительными договоренностями.

9.7.4 Кроме того, требуемая аэронавигационная информация из других государств должна поступать в формате NOTAM для прямого ввода в базу данных национальной системы или, по мере необходимости, для дальнейшей обработки с учетом конкретных потребностей в международной/иностранной аэронавигационной информации для предполетных инструктажей.

Многонациональная автоматизированная система САИ

9.7.5 В многонациональной системе САИ одна или несколько национальных автоматизированных систем САИ в дополнение к обслуживанию на национальном уровне будут предоставлять обслуживание пользователям в других участвующих государствах (с автоматизированными или неавтоматизированными системами САИ) в соответствии с предварительными договоренностями.

Неавтоматизированные системы САИ

9.7.6 Государства, не имеющие автоматизированных систем САИ, будут иметь возможность подключиться к национальной автоматизированной системе САИ с помощью терминалов дистанционного управления с развитой или неразвитой логикой на основе двусторонних соглашений.

Обслуживаемый район

9.7.7 Система должна располагать возможностями хранения и обработки аэронавигационной информации в отношении всего земного шара для удовлетворения эксплуатационных потребностей в предполетной информации для полетов от пункта вылета до пункта назначения.

Обеспечиваемое системой обслуживание

9.7.8 Вся система в целом после ее полной разработки должна предоставлять обслуживание, удовлетворяющее эксплуатационные потребности пользователей и охватывающее виды данных, перечисленные в пп. 9.3 и 9.4. Систему можно также использовать в качестве источника информации при подготовке материалов AIP для целей составления аэронавигационных карт и справочников по маршрутам учреждениями, занимающимися выпуском карт. Основные функции системы, которые описаны ниже, связаны с обработкой информации, распространяемой государствами. Вместе с тем следует учитывать, что наличие такой объединенной системы автоматизации САИ будет влиять на используемые государствами-участниками методы работы в области обмена аэронавигационной информацией и ее рассылки.

Функции системы

9.7.9 В рамках автоматизированной системы САИ должны выполняться следующие функции:

a) *Функция составления*

1) составление национальных NOTAM;
2) прием национальных NOTAM;
3) исправление/повторение национальных NOTAM (в случае повреждения при передаче);
4) перевод национальных NOTAM (язык и код);
5) включение определителей NOTAM;
6) добавление географических координат;
7) корректировка с учетом потребностей конкретных получателей;
8) переход к функции рассылки;
9) ввод в национальную базу данных NOTAM;
10) получение иностранных NOTAM;
11) первый уровень контроля иностранных NOTAM (форма);
12) второй уровень контроля иностранных NOTAM (выверка содержания);
13) исправление/повторение иностранных NOTAM;
14) перевод иностранных NOTAM (язык и код);
15) включение определителей иностранных NOTAM, если это необходимо;
16) добавление географических координат;
17) ввод в базу данных иностранных NOTAM;
18) корректировка с учетом потребностей конкретных получателей;
19) переход к функции рассылки.

b) *Функция рассылки*

1) национальные административные пользователи;
2) международные административные пользователи;
3) национальные эксплуатационные пользователи;
4) международные эксплуатационные пользователи.

c) *Функция поиска*

1) национальные административные пользователи;
2) международные административные пользователи;
3) национальные эксплуатационные пользователи;
4) международные эксплуатационные пользователи.

9.7.10 В приведенном выше списке зафиксированы минимальные требования к национальной автоматизированной системе САИ, и государства могут при необходимости расширять его.

9.7.11 Для многонациональной автоматизированной системы САИ дополнительные функции будут определяться по договоренности с сотрудничающими системами САИ. Они могут включать:

a) функции приема, контроля и рассылки NOTAM, составленных взаимодействующими службами САИ, и приема, контроля и рассылки иностранных NOTAM взаимодействующим службам САИ;

b) выполнение органом международных NOTAM (NOF) многонациональной автоматизированной системы САИ функций NOF для сотрудничающей системы САИ;

c) хранение всей аэронавигационной информации сотрудничающих государств/САИ в базе данных многонациональной автоматизированной системы САИ;

d) предоставление предполетных данных/инструктажей (через терминалы ЭВМ) на аэродромах в сотрудничающем государстве;

e) составление AIP для сотрудничающих служб САИ.

Прием

9.7.12 Для рассылки соответствующей информации следует использовать сети авиационной фиксированной службы (AFS) и другие адекватные и надежные каналы связи. Прием и первичная рассылка сообщений NOTAM должны выполняться центром коммутации сообщений AFS. При необходимости должны осуществляться некоторые виды проверок перед последующей обработкой. Такие первоначальные проверки следует рассматривать в контексте функции контроля.

Контроль

9.7.13 Ряд проверок в той или иной форме необходимо выполнять в большинстве систем, как автоматизированных, так и неавтоматизированных. Для обеспечения прямого приема системой максимального количества NOTAM функция контроля на первом и втором уровнях должна выполняться по общему формату. Функция контроля на первом и втором уровнях различается по степени сложности производимой проверки и включает:

a) *Первый уровень:* контроль формы; и

b) *Второй уровень:* контроль содержания.

Исправление/повторение

9.7.14 Одной из целей автоматизированной системы САИ является сведение к минимуму числа запросов на повторение сообщений NOTAM. Достижению этой цели могут способствовать вышеупомянутые операции по проверке, в ходе которых, в зависимости от их объема, можно вносить некоторые исправления. Однако на уровне системы необходимо четко определить характер исправлений, которые могут вноситься. При наличии ошибки, которую невозможно исправить, следует запросить повтор неправильного NOTAM.

Перевод

9.7.15 Может потребоваться перевод для составления NOTAM, а также с учетом местных потребностей (например, использование национальных языков).

Включение определителей

9.7.16 Для обеспечения совместимости при любом обмене данных необходимо использовать единый набор определителей, приведенный в добавлении A к настоящей главе. Он позволяет составлять унифицированные бюллетени (например, PIB), должным образом скорректированные и содержащие приемлемый объем данных эксплуатационной значимости. Он также позволяет разработать единые удобные для пользователя процедуры запроса САИ. Определители указывают, к примеру, зону ответственности, тип полета, к которому относится информация NOTAM, а также место и форму хранения информации в базе данных САИ.

9.7.17 С точки зрения рассылки NOTAM функция включения определителей является важной. Включать определители можно в рамках функции составления NOTAM. При этом необходимо обращаться к основным данным. Перечень статических и основных данных, которые могут потребоваться, приводится в п. 9.5 добавления B главы 6 и содержит краткое описание критериев отбора для обработки NOTAM.

Составление

9.7.18 NOTAM, составленные в формате NOTAM, должны являться основным источником обмена данными в системе. NOTAM должны составляться только один раз при вводе в систему.

9.7.19 При автоматизации любой системы САИ необходимо, как правило, предусматривать возможность использования ЭВМ при составлении NOTAM, которые должны выпускаться соответствующим NOF. Составленные таким образом NOTAM должны быть пригодны для непосредственного использования различными национальными системами САИ. Важно, чтобы выпускаемые автоматизированным центром NOTAM могли быть непосредственно использованы как другими центрами, так и прочими пользователями системы, а также в рамках автоматизированного обмена NOTAM между автоматизированными системами САИ (национальными и многонациональными).

Ввод данных в базу данных

9.7.20 Функции ввода данных в базу данных должны увязываться с форматом NOTAM. В целом базы данных должны позволять пользователям осуществлять запрос на национальной и международной основе.

Процедуры запроса системы

9.7.21 В системе должны использоваться общие процедуры запроса. Поскольку ставится цель обеспечить пользователей САИ общими процедурами для использования при проведении инструктажа САИ и при запросе любой системы САИ, целесообразно использовать термин "общие процедуры запроса САИ". Такие процедуры должны помогать пользователю при подготовке стандартного и ясно изложенного запроса, который затем преобразуется каждой системой в надлежащую форму на "языке запроса", связанном с используемой системой управления базой данных (DBMS).

9.7.22 Для того чтобы любая автоматизированная система предполетного информационного обслуживания работала эффективно, необходимо установить удобные для пользователя процедуры запроса, т. е. такие процедуры, которые позволяют подготовленному или неподготовленному оператору получить желаемую информацию без помощи персонала САИ. Для такой концепции, основанной на принципе самоинструктажа, наиболее целесообразными являются процедуры запроса с использованием стандартного перечня ("меню"). Основанная на использовании "меню" процедура запроса также облегчает доступ к другим данным, кроме PIB. Кроме того, необходимо обеспечить возможность подготовленному персоналу быстро получить выходные данные.

9.7.23 При разработке процедур запроса необходимо в максимальной степени учитывать возможности применяемой системы управления базой данных, с тем чтобы обеспечивалось оперативное получение ответов на простые и лаконичные запросы.

9.7.24 Процедуры запроса должны быть гибкими и учитывать меняющиеся условия, например изменения определений данных пользователей или единого набора определителей. Терминал, используемый для проведения инструктажей САИ, должен быть также рассчитан на возможность многостанционного доступа в будущем, который позволит пользователю запрашивать базы данных МЕТ и вводить данные планов полета. В таких процедурах следует учитывать концепцию единого общего метода обработки данных при многостанционном доступе.

9.7.25 Процедуры запроса желательно составлять на английском языке, и они должны быть одинаковыми в каждом центре САИ. В любой системе САИ при необходимости можно иметь также вариант на местном языке.

Доступ к базе данных

9.7.26 В целом объединенная система должна иметь три режима запроса, а именно, через:

a) терминалы с развитой логикой (терминалы ЭВМ, персональные компьютеры и т. д.), на которых реализуются вышеуказанные общие процедуры запроса САИ;

b) терминалы телетайпной связи (например, сеть AFS, телекс); и

c) терминалы системы "видеотекст".

9.7.27 Процедуры запроса должны позволять выполнять по крайней мере следующие операции:

a) доступ к центру автоматизированной системы САИ, т. е. к базе данных, к которой данный терминал должен, как правило, быть подключен;

b) доступ к другим базам данных САИ в рамках данной системы через имеющиеся каналы связи;

c) доступ к метеорологическим базам данных (при наличии соглашения между соответствующими полномочными органами государств); и

d) в перспективе, ввод планов полета.

Доступ к автоматизированной системе через терминалы с развитой логикой

9.7.28 Должны обеспечиваться два режима доступа к базе данных:

a) с помощью общих процедур запроса, используемых в режиме самоподготовки, когда пользователю в удобной форме даются последовательные

рекомендации (метод "меню"). Примеры таких процедур приводятся в добавлении B к настоящей главе; и

b) непосредственный доступ для быстрого получения конкретных данных сотрудниками САИ, проводящими инструктаж. В добавлении B к настоящей главе приводятся также возможные экранные варианты форматов для непосредственного формулирования запроса данных для бюллетеней и для выборки отдельных NOTAM.

9.7.29 Процедуры запроса должны позволять пользователям формулировать самый короткий запрос для получения выходных данных каждого вида. При формулировке запроса в зависимости от конкретного случая должны использоваться соответствующие определители NOTAM (ДВИЖЕНИЕ, ЦЕЛЬ и СФЕРА ДЕЙСТВИЯ).

Доступ к другим базам данных САИ в рамках системы (терминалы телетайпной связи)

9.7.30 В ряде случаев, например в случае необходимости повтора сообщений или при отсутствии необходимой информации в базе данных национальной системы, могут потребоваться данные из баз данных, расположенных в других государствах. В таких случаях запрос следует осуществлять по имеющимся каналам связи, например по AFS, PSTN (телефон) или PSDN (Транспак, DSC и т. п.). Для функционирования объединенной системы важно, чтобы при таких запросах использовался согласованный формат сообщений. Передача таких сообщений должна, как правило, надлежащим образом обеспечиваться процедурами запроса, используемыми сотрудниками САИ, проводящими инструктаж, однако их ввод можно в порядке исключения осуществлять непосредственно через имеющийся терминал сети, например через телетайп сети AFS. Образцы таких сообщений приводятся в добавлении C к настоящей главе.

Доступ к автоматизированной системе САИ через терминалы системы "видеотекст"

9.7.31 Предполетная информация может предоставляться через терминалы системы "видеотекст" (например, Минител, BTX и т. д.), для чего в режиме самоподготовки также требуются "дружественные процедуры". Поскольку принципы форматирования экранного изображения в данной системе отличаются от используемых в терминалах ЭВМ, применять непосредственно общие процедуры запроса, разработанные для интеллектуальных терминалов, невозможно. Однако для удобства пользователей следует добиваться единообразия применения данного режима запроса, а используемые процедуры запроса должны по возможности быть аналогичными общим процедурам запроса.

Использование терминалов многостанционного доступа

9.7.32 Терминалы САИ в перспективе должны использоваться для предоставления данных САИ и эксплуатационной метеорологической информации, необходимой для проведения предполетных инструктажей. Однако это не означает, что данные САИ и МЕТ должны находиться в одной и той же базе данных. В порядке дальнейшего усовершенствования такие терминалы можно дополнительно запрограммировать таким образом, чтобы пользователь мог заполнить форму плана полета на видеодисплее и представить готовый план в соответствующий полномочный орган УВД непосредственно с данного терминала.

Надежность и резервирование на уровне системы

9.7.33 Конфигурация системы должна гарантировать адекватные характеристики надежности и резервирования.

9.7.34 Система должна быть оснащена надлежащим оборудованием и рассчитана на обеспечение непрерывного обслуживания.

Процедуры нейтрализации отказов

9.7.35 При предоставлении обслуживания на основе двусторонних и/или многосторонних соглашений о координации и сотрудничестве следует предусматривать процедуры нейтрализации отказов.

Время реакции системы

9.7.36 В рамках характеристик, обеспечиваемых системой, использование современной вычислительной техники и средств связи должно обеспечивать оперативное реагирование системы.

Связь

9.7.37 Требования к связи на международном уровне должны удовлетворяться возможностями AFS. Следует в максимальной степени использовать существующие сети связи для рассылки, обмена и поиска аэронавигационной информации, в частности NOTAM.

Доступ к консультациям с САИ
[8.2.4]

9.7.38 Средства самоинструктажа автоматизированных систем предполетной информации должны обеспечивать беспрепятственный доступ эксплуатационного персонала, в том числе членов летного экипажа и другого заинтересованного авиационного персонала, к органам САИ для проведения необходимых консультаций по телефону или с помощью других удобных средств связи.

Интерфейс "человек – машина"
[8.2.4]

9.7.39 Интерфейс "человек – машина" средств самоинструктажа автоматизированных систем предполетной информации должен обеспечивать простой и наглядный доступ ко всей соответствующей информации/данным.

9.8 ПЛАНИРОВАНИЕ И ВНЕДРЕНИЕ ОБЪЕДИНЕННОЙ СИСТЕМЫ АВТОМАТИЗАЦИИ САИ

9.8.1 При планировании и внедрении объединенной системы автоматизации САИ необходимо руководствоваться соображениями эффективности, экономичности и имеющейся информацией, внося, по мере необходимости, коррективы.

9.8.2 Соответствующие двусторонние или многосторонние соглашения должны быть ориентированы на сведение к минимуму расходов за счет экономии трудовых затрат и оборудования в интересах всех участников.

9.8.3 Региональные группы аэронавигационного планирования и осуществления проектов, созданные ИКАО, должны:

a) осуществлять общую координацию в разработке системы и связанной с этим деятельности государств;

b) разрабатывать соответствующую форму управления системой;

c) осуществлять общий контроль в целях заблаговременного выявления отклонений в ходе разработки, которые позднее могут привести к несовместимости.

9.8.4 Государствам необходимо также внимательно следить за планированием и внедрением системы в целях оперативного реагирования на возникающие проблемы и устранения выявленных недостатков.

9.9 АДРЕСАЦИЯ AFS

Определение корреспондентов многонациональной автоматизированной системы САИ

9.9.1 Корреспондентами многонациональной автоматизированной системы САИ являются:

a) другие многонациональные автоматизированные системы САИ;

b) NOF, обслуживающие государство(а) и территории в его районе ответственности;

c) национальные системы (включая NOF неавтоматизированной системы САИ), которым система предоставляет обслуживание на основе двусторонних или многосторонних соглашений;

d) все соответствующие службы собственного государства;

e) пользователи в других сотрудничающих государствах (на основе двусторонних/многосторонних соглашений).

9.9.2 В каждой многонациональной автоматизированной системе САИ должны иметься заранее определенные перечни рассылки по сети AFS с указанием адресов или коллективных адресов всех государств, с которыми планируется обмен NOTAM. Необходимо также иметь перечни рассылки сотрудничающих государств с указанием нужных адресов, по которым они хотят направлять NOTAM (т. е. государств, не включенных в заранее определенный перечень рассылки).

9.9.3 В зависимости от составителя NOTAM, который устанавливается по индексу местоположения, указываемому в поле определителя РПИ в пункте "Q" входящего NOTAM или в вводной части сообщения AFS, необходимые для рассылки коллективные адреса вносятся (вручную или автоматически) в вводную часть выпускаемого сообщения AFS.

9.9.4 В некоторых случаях могут применяться следующие процедуры:

a) *Рассылка NOTAM, составляемого самой многонациональной автоматизированной системой САИ*

Многонациональная автоматизированная система САИ должна использовать перечень рассылки, подготовленный ею для рассылки своих NOTAM. В этот перечень следует, как правило, включать адреса (или коллективные адреса):

– соответствующего государства (государств) (NOF) в районе ответственности;

– соответствующего государства (государств) (NOF) и пользователей в сотрудничающих государствах;

– других многонациональных автоматизированных систем САИ, которые для дальнейшей рассылки будут использовать уже свои списки адресов.

b) *Рассылка NOTAM, поступающих из других центров национальной автоматизированной системы САИ*

Многонациональная автоматизированная система САИ устанавливает отправителя по сокращению в вводной части поступающего NOTAM или по определителю РПИ в графе "Q" и после этого выбирает и использует соответствующий перечень рассылки. Этот перечень должен содержать адреса (или коллективные адреса):

– государств (NOF) в районе ответственности;

– систем САИ и пользователей в сотрудничающих государствах;

– других центров многонациональной автоматизированной системы САИ, которые для дальнейшей рассылки будут применять уже собственные списки адресов.

Добавление A к главе 9

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СРЕДСТВ АВТОМАТИЗАЦИИ ПРИ СОСТАВЛЕНИИ, ОБРАБОТКЕ И РАССЫЛКЕ NOTAM

[3.6.6, глава 5 и добавление 6)

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Формат NOTAM как часть объединенного пакета аэронавигационной информации был разработан с целью облегчить его использование в условиях ручной или автоматической обработки. Он обеспечивает возможность взаимодействия между всеми органами САИ и NOTAM, обменивающимися информацией во всемирном масштабе. Значение согласованной и единой автоматизированной глобальной системы трудно переоценить, принимая во внимание, что многие государства уже автоматизировали свои службы САИ, а остальные делают это в настоящее время.

2. ОСНОВНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ И ХАРАКТЕРИСТИКИ NOTAM

NOTAM является одним из основных элементов, позволяющих осуществить постепенное внедрение объединенной системы автоматизации САИ, который вместе с тем гарантирует возможность достижения повсеместной совместимости с неавтоматизированными средствами САИ. Формат NOTAM позволяет использовать его непосредственно для обработки данных и представления информации пользователям. В частности, в нем содержатся необходимые определители, облегчающие поиск данных с использованием единой процедуры запроса и классификацию информации с учетом потребностей пользователей. Формат NOTAM разработан с учетом требований о том, чтобы сообщение NOTAM соответствовало ряду характеристик, позволяющих внедрять автоматизированные средства в САИ. Эти характеристики связаны с поиском, представлением информации пользователям, форматом и хранением.

3. ПОИСК ИНФОРМАЦИИ И ДОВЕДЕНИЕ ЕЕ ДО ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ

Процесс поиска информации NOTAM должен увязываться с потребностями пользователей. С учетом этого требования был разработан единый набор определителей для формата NOTAM (пункт Q). Некоторые из этих определителей уже имеются в NOTAM, а остальные добавляются по необходимости. Одной из особых характеристик NOTAM является возможность использования его в качестве источника информации для бюллетеней предполетной информации (PIB). Как правило, данные, содержащиеся в NOTAM, легко преобразуются в формат PIB.

4. ФОРМАТ

4.1 Хранить NOTAM в нескольких форматах для удовлетворения потребностей различных пользователей не нужно. Программы "редактирования" позволяют выпускать хранящиеся данные в различном виде с учетом потребностей пользователей.

4.2 NOTAM может существовать в различных формах, например в виде сообщения AFS, на терминале ввода или в базе данных. Если отбросить текст для связи, NOTAM в формате сообщения AFS выглядит следующим образом:

(A1282/03 NOTAMN
Q) LFFF/QILAS/I/NBO/A/000/050/
Q) 4840N00220E010
A) LFPO B) 0304041000 C) 0304111200
D) DAILY 1000 TO 1200
E) RWY 25R LLZ U/S REF. AIP LFPO AD 2.19)

Другие примеры приводятся в добавлении A к главе 6.

5. ХРАНЕНИЕ

5.1 NOTAM должны храниться в базе данных. Формат NOTAM упрощает, однако, ручную сортировку и хранение. Важная особенность формата NOTAM заключается в том, что каждый элемент данных сообщения можно хранить отдельно в разных колонках таблицы базы данных. Такой способ хранения в значительной степени упрощает

дальнейшую автоматическую обработку данных, поскольку он позволяет осуществлять:

a) автоматический ввод в базу данных после автоматического выделения элементов информации из оригинала NOTAM;

b) индивидуальную выборку элементов информации для целей поиска NOTAM;

c) индивидуальную выборку элементов данных для различных выходных форматов; и

d) удобное распознавание элементов данных для автоматической передачи по каналам AFS.

5.2 Примерные варианты хранения данных NOTAM в структурной базе данных приводятся в примерах 9-A-1 – 9-A-5. Там также показаны различные выходные форматы, которые могут выдаваться на основе содержимого базы данных. Благодаря возможности компоновать содержащиеся в NOTAM данные нет необходимости хранить несколько форматов. Преимущества NOTAM лучше всего проявляются в ходе различных этапов подготовки и обработки NOTAM в рамках и за рамками объединенной системы автоматизации САИ.

6. ЕДИНЫЙ НАБОР ОПРЕДЕЛИТЕЛЕЙ

6.1 Ниже перечислены определители, включенные в "единый набор определителей". Поскольку эти определители разработаны на основе информации самих NOTAM, их использование облегчает сортировку и поиск NOTAM. Национальные САИ могут предложить дополнительные критерии более точного поиска данных для своих пользователей.

Название определителя	*Источник (извлечено из NOTAM)*
Time (Время)	Дата вода в базу данных
Series number/year (Номер серии/год)	Номер NOTAM (например, (A1282/03)
Type (Тип)	NOTAM (N, C и R)
State (Государство)	Пункт A) (например, LF--)
FIR (РПИ)	Пункт A) (например, LFFF)
AD (Аэродром)	Пункт A) (например, LFPO)
VALFROM (Действует с)	Пункт B) (например, 9504041000)
VALTO (Действует до)	Пункт C) (например, 0304111200)
Schedule (Расписание)	Пункт D) (если применимо)
Lower (Нижняя граница)	Пункт F)
Upper (Верхняя граница)	Пункт G)
NOTAM code (Код NOTAM)	Пункт E) (значения/аббревиатуры универсальных фраз, кода NOTAM ИКАО, дополненного сокращениями ИКАО, указателями, определителями, обозначениями, позывными, частотами, цифрами и открытым текстом)
TRAFFIC (Движение)	Код NOTAN (I, V, IV)
PURPOSE (Цель)	Код NOTAM (N, B, O, M)
SCOPE (Сфера действия)	Код NOTAM (A, E, W)
Coordinates, radius (Координаты, радиус)	Широта, долгота, радиус

6.2 Как уже отмечалось выше, определенное число определителей содержится в NOTAM, и их извлечение не составляет особого труда. Однако для извлечения определителей в автоматическом режиме важно соблюдение определенных правил и последовательности при составлении NOTAM. Имеются в виду следующие правила:

a) в пунктах B) и C) должна всегда указываться группа "дата-время" [исключение: в пункте C) может указываться сокращение PERM];

b) в пункте D), если это применимо, всегда указывается срок действия;

c) пункт E) NOTAM всегда должен содержать информацию по одному вопросу.

6.3 Определители, не извлеченные непосредственно из NOTAM (ДВИЖЕНИЕ, ЦЕЛЬ, СФЕРА ДЕЙСТВИЯ), следует обязательно добавлять для того, чтобы сообщение содержало все элементы, необходимые для последующей обработки данных. Подробнее об этом говорится в добавлении A к главе 6, и повторять это здесь нет необходимости.

7. РАССЫЛКА

7.1 Порядок рассылки NOTAM, составленных с помощью автоматизированной системы САИ, в основном не отличается от используемого в отношении NOTAM, обрабатываемых вручную. Поэтому указания, содержащиеся в главе 6, применимы ко всем NOTAM. NOTAM следует, по возможности, передавать по каналам AFS, хотя при необходимости можно воспользоваться и другими международными сетями электросвязи. При наличии прямых каналов AFS и заранее определенных перечней рассылки обмен между органами NOTAM и другими заинтересованными пользователями NOTAM, подготовленных с помощью автоматизированных средств, почти не требует

вмешательства со стороны человека. Это говорит о том, что основная цель автоматизации данного процесса заключается в том, чтобы усовершенствовать порядок рассылки и тем самым повысить общую эффективность с точки зрения скорости, точности и экономичности.

7.2 В основе функционирования многонациональной автоматизированной системы САИ, отвечающей за рассылку NOTAM, лежат следующие принципы:

a) все сотрудничающие национальные системы САИ составляют свои NOTAM и "триггерные" NOTAM, касающиеся поправок и дополнений к AIP;

b) эти NOTAM должы направляться только в сотрудничающую многонациональную автоматизированную систему САИ, которая осуществляет процедуры автоматической проверки и последующую рассылку;

c) рассылка осуществляется в автоматическом режиме и не приводит к задержкам;

d) NOTAM, поступающие от несотрудничающих систем САИ, должны приниматься исключительно многонациональной автоматизированной системой САИ;

e) в отношении любых дополнений к AIP, содержащих информацию, которая подлежит включению в PIB, соответствующая многонациональная автоматизированная система САИ должна составлять и рассылать "триггерный" NOTAM;

f) полученные NOTAM, не представляющие особого интереса для данного государства, должны, тем не менее, храниться в соответствующей базе данных. Таким образом, в базе данных каждой многонациональной автоматизированной системы САИ будут храниться NOTAM со всего мира и "триггерные" NOTAM, касающиеся поправок и дополнений к AIP, которые можно использовать для подготовки PIB;

g) каждый обрабатываемый NOTAM необходимо отправлять в виде нового сообщения, составителем которого является соответствующая многонациональная автоматизированная система САИ;

h) все NOTAM необходимо рассылать по сети AFS с учетом используемых в данное время процедур рассылки AFS;

i) каждая сотрудничающая национальная система должна отвечать за доставку NOTAM пользователям в пределах своей территории.

Пример 9-A-1. Хранение и обработка NOTAM

1) NOTAM

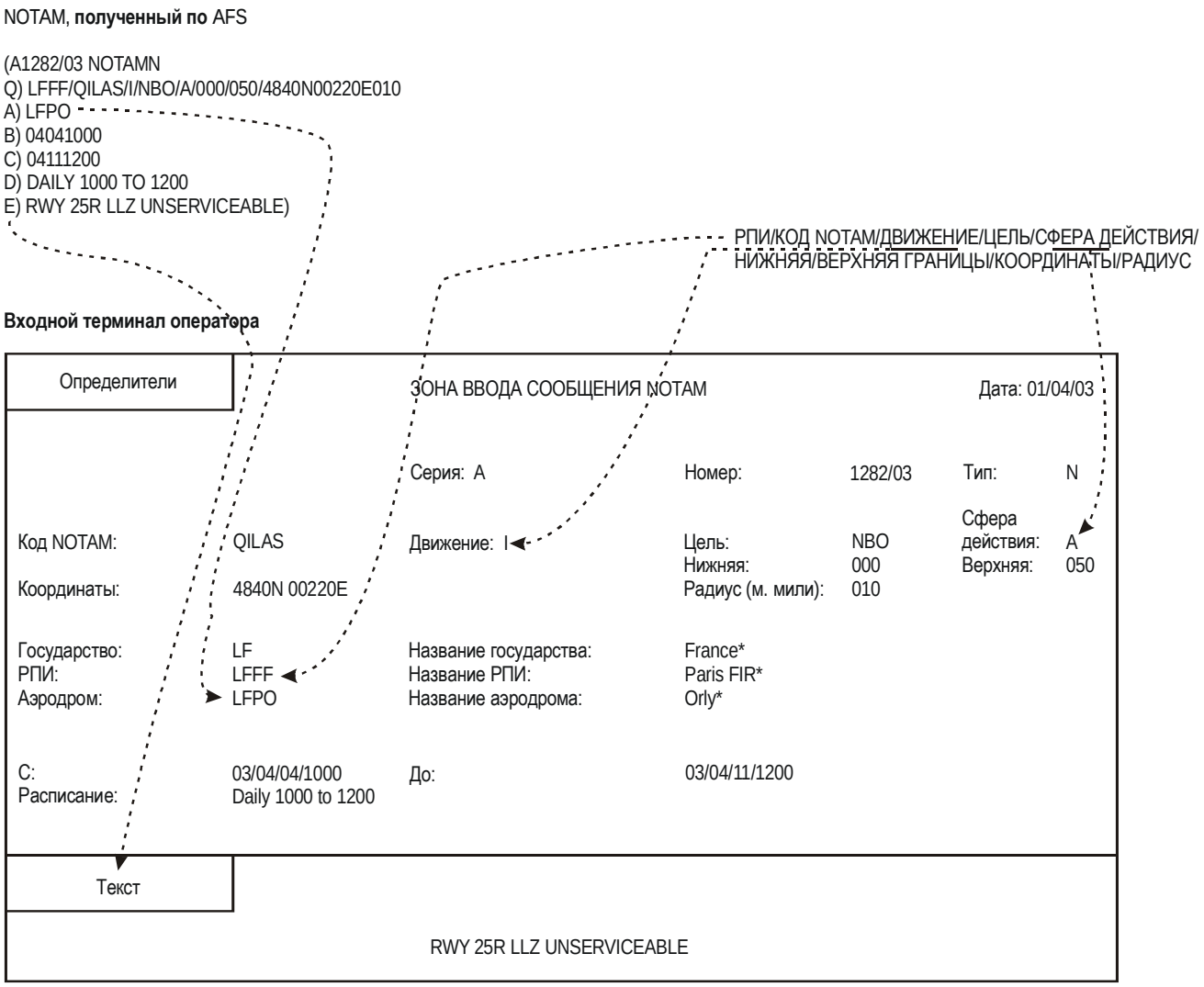
A1282/03 NOTAMN
Q) LFFF/QILAS/I/NBO/A/000/050/4840N00220E010
A) LFPO B) 0304041000 C) 0304111200
D) DAILY 1000 TO 1200
E) RWY 25R LLZ UNSERVICEABLE

2) ПЕРЕДАЧА НА ХРАНЕНИЕ (ОБРАЗЕЦ ТАБЛИЦЫ БАЗЫ ДАННЫХ)

DATE	SERIES	NUMBER	TYPE	FIR	AD	NOTAM CODE	TRAFFIC	PURPOSE	SCOPE	LOWER	UPPER	FROM	TO	SCHEDULE	TEXT	COORDINATES RADIUS
030401	A	1282/03	N	LFFF	LFPO	QILAS	I	NBO	A	000	050	0304041000	0304111200	DAILY 1000 TO 1200	RWY 25R LLZ UNSERVICEABLE	4840N 00220E 010

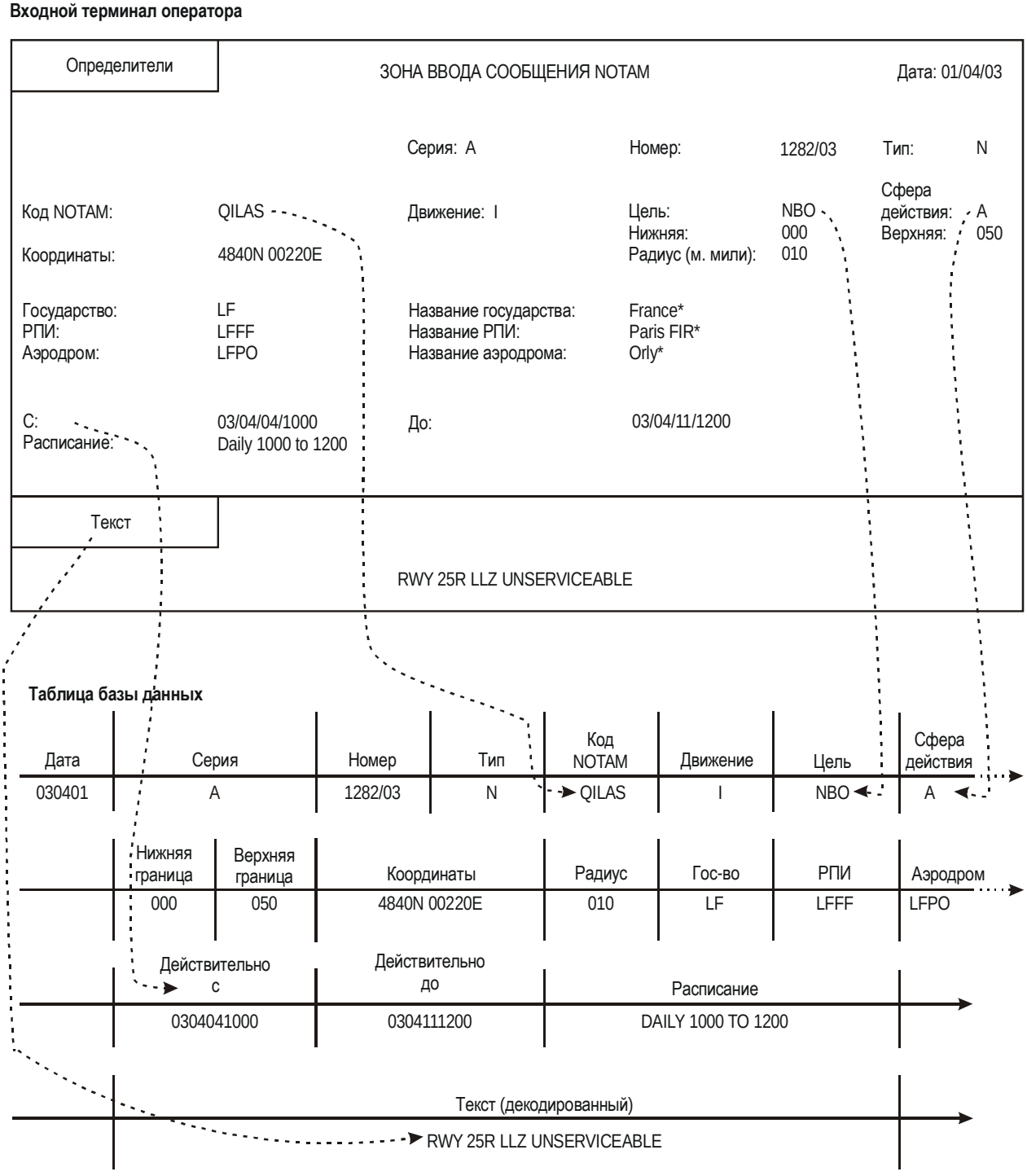
3) ВЫБОРКА ЭЛЕМЕНТОВ ДЛЯ БЮЛЛЕТЕНЯ ПРЕДПОЛЕТНОЙ ИНФОРМАЦИИ

LFPO
DAILY 1000 TO 1200 A1282/03
RWY 25R LLZ UNSERVICEABLE

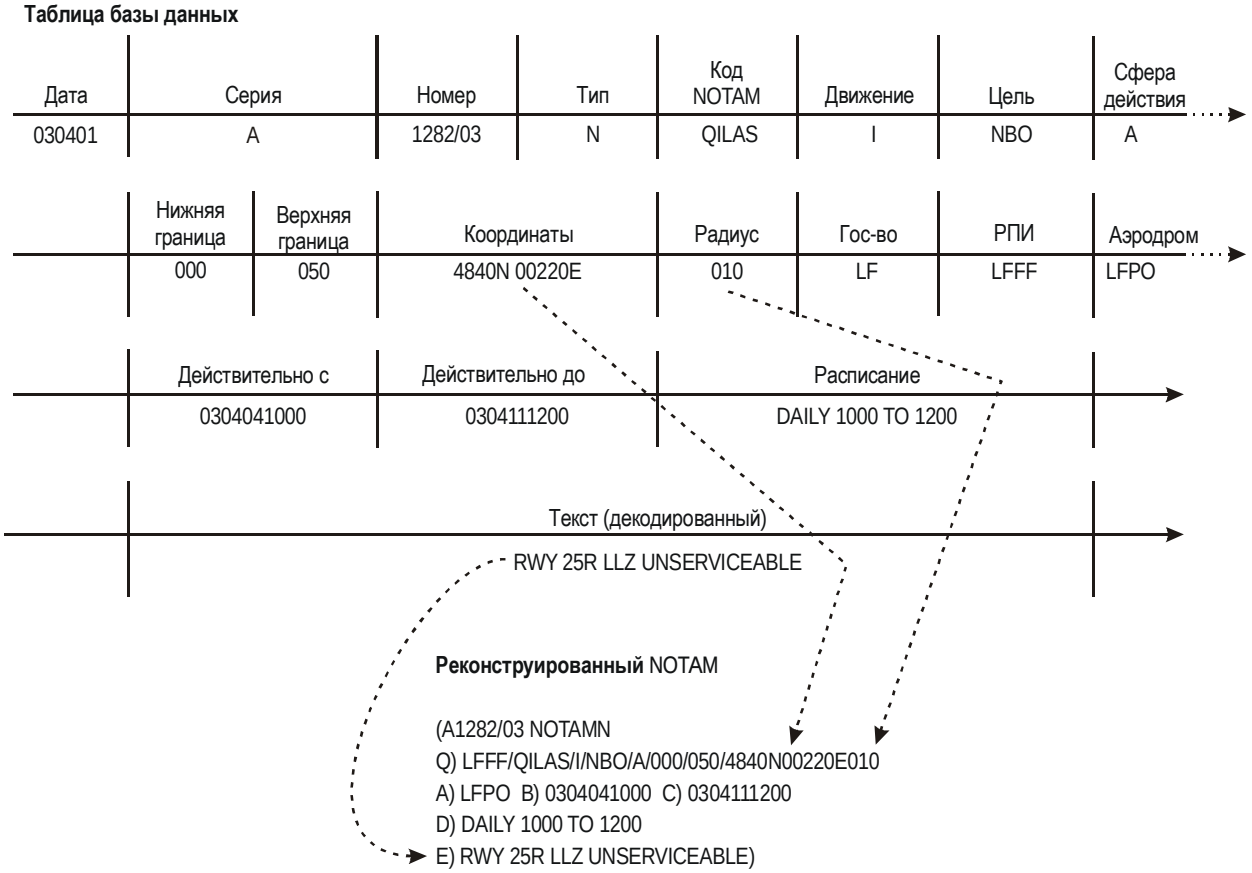


** Названия могут быть автоматически извлечены из базы статистических данных, если таковая имеется.*

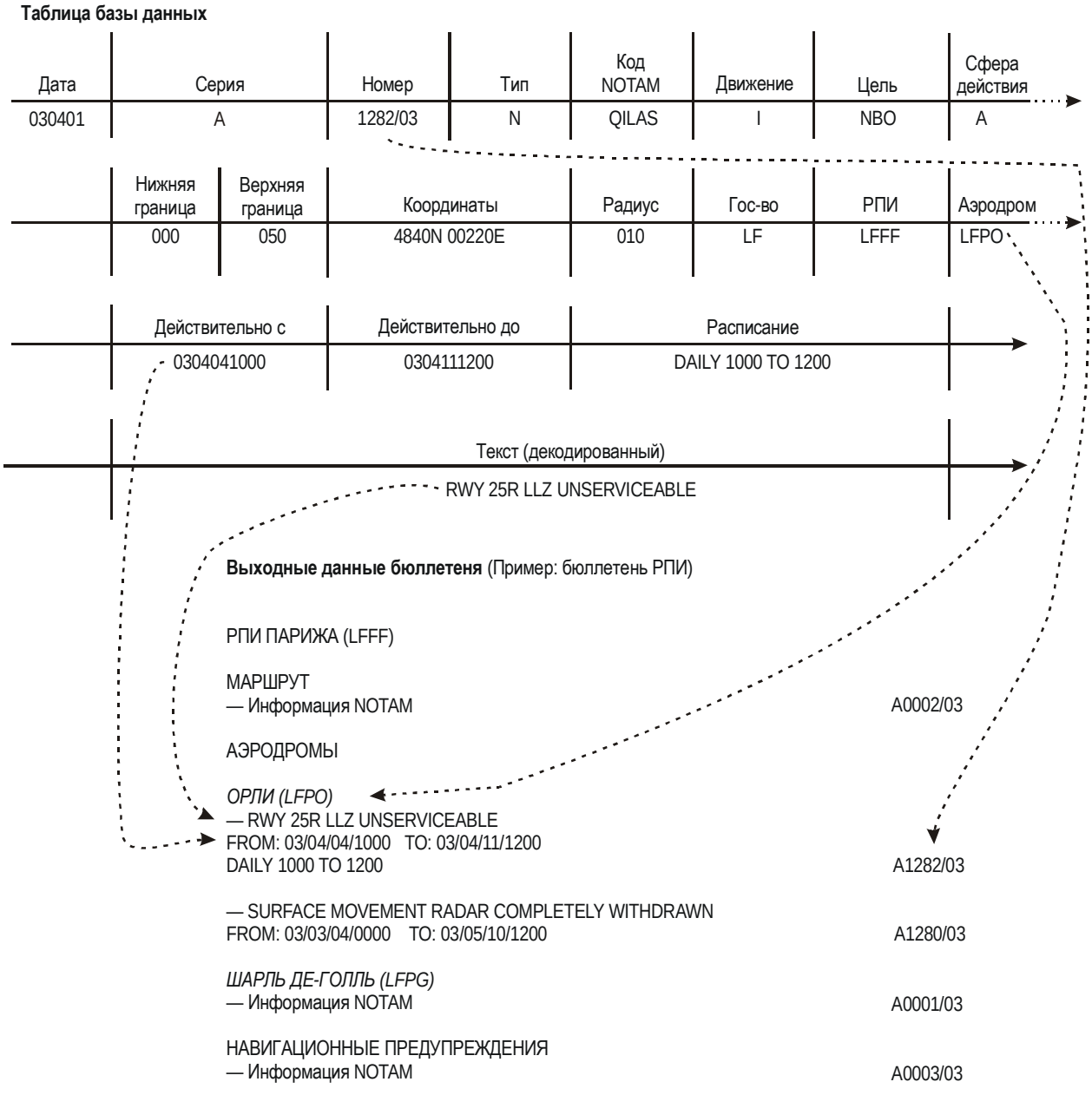
Пример 9-A-2. Образец схемы приема NOTAM. Перевод из формата AFS на входной дисплей эксплуатанта



Пример 9-A-3. Образец схемы составления NOTAM. Перевод формата AFS на входном дисплее оператора в базу данных



Пример 9-A-4. Образец схемы реконструкции формата NOTAM AFS на основе содержания базы данных



Примечание. Заголовки оформляются с помощью программы редактирования.

Пример 9-A-5. Образец схемы подготовки бюллетеня на основе элементов базы данных

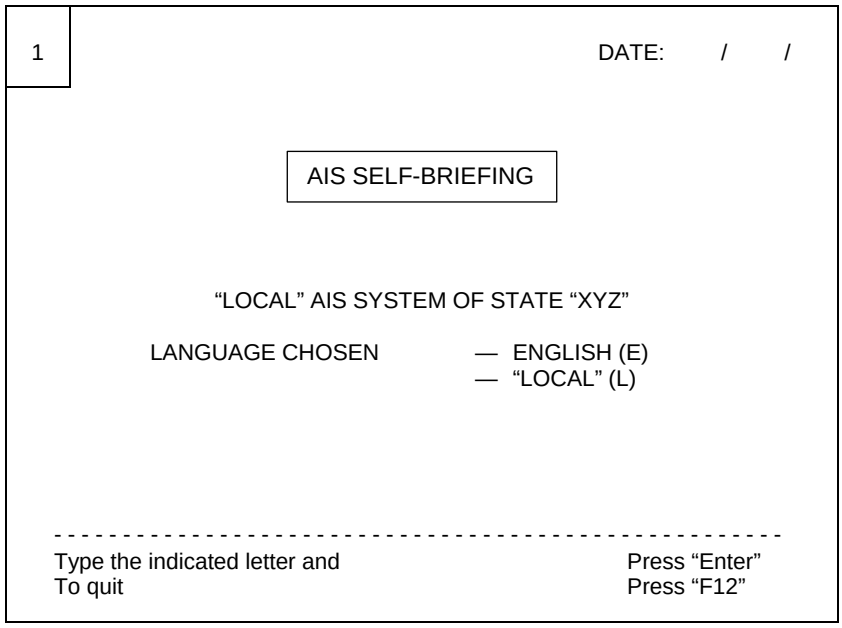
Добавление B к главе 9

ОБЩИЕ ПРОЦЕДУРЫ ЗАПРОСА САИ ДЛЯ ЦЕЛЕЙ САМОПОДГОТОВКИ КОНЕЧНЫХ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ

1. Ниже приводятся примеры предлагаемых общих процедур запроса САИ для использования в режиме самоподготовки. Соблюдение этих процедур позволит конечным пользователям (пилотам и персоналу службы движения) получать необходимую информацию непосредственно из любого аэродромного/вертодромного органа САИ, участвующего в объединенной региональной системе автоматизации САИ.

2. В связи с тем, что на местах применяются разные требования к аппаратным средствам и средствам программного обеспечения, общность процедур ограничивается последовательностью и содержанием представляемых информационных блоков. В зависимости от используемых аппаратных средств и средств программного обеспечения могут применяться разные варианты использования клавиатуры для взаимодействия с системой. Однако важно подчеркнуть, что ввод всех команд должен быть максимально упрощен, желательно, с использованием одной клавиши, но с постоянным обеспечением соответствующих вспомогательных минимумов.

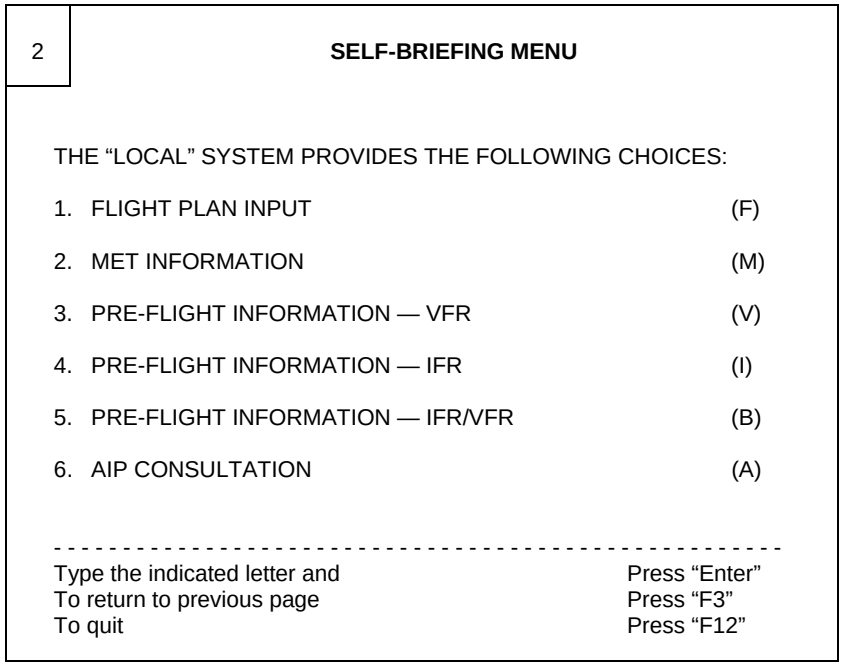
ИСХОДНОЕ "МЕНЮ" НА ЭКРАНЕ СИСТЕМЫ



Вариант выборки: "E" (английский язык) ⟶ "меню 2"

Из "меню" 1 выбран вариант "E"

"МЕНЮ" САМОИНСТРУКТАЖА (НА АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКЕ)



Вариант выборки: "I" - Pre-flight information - IFR (I) ⟶ "меню" 3

Из "меню" 2 выбран вариант "I"

ТИПЫ БЮЛЛЕТЕНЕЙ – ППП

3 **PRE-FLIGHT INFORMATION — IFR**

THE FOLLOWING BULLETINS ARE AVAILABLE:

- -

*COMMON OUTPUT FOR THE ENTIRE REGIONAL SYSTEM

1. AERODROME BULLETIN (A)
2. AREA BULLETIN (F)
3. ROUTE BULLETIN (R)

- -

SPECIAL OUTPUT FROM “LOCAL” SYSTEM

4. NARROW ROUTE BULLETIN (N)
5. SPECIAL AREA BULLETIN (S)

- -

Type the indicated letter and Press “Enter”
To return to previous page Press “F3”
To quit Press “F12”

* Предлагаемый единый образец выходных данных для пользователей в Объединенной региональной системе САИ:

Вариант выборки: "A" – Aerodrome bulletin ⟶ "меню" 4

Вариант выборки: "F" – Area bulletin ⟶ "меню" 5

Вариант выборки: "R" – Route bulletin ⟶ "меню" 7

Из "меню" 3 выбран вариант "A"

БЮЛЛЕТЕНЬ ПО АЭРОДРОМАМ – ПППП

4 **AERODROME BULLETIN — IFR**

BULLETIN VALIDITY:
— ONE DAY (SPECIFY DATE (YYMMDD)):
— PERIOD
FROM (YYMMDDHH): TO (YYMMDDHH):

YOU MAY SPECIFY UP TO 12 AERODROMES (FOUR-LETTER CODE)

	AD	AD	AD	AD
1	4	7	10	
2	5	8	11	
3	6	9	12	

IF YOU DO NOT KNOW THE ICAO FOUR-LETTER CODE, FUNCTION KEY “F2” WILL PROVIDE THE LIST OF AERODROMES WITH PLAIN LANGUAGE NAMES

- -

Fill fields in sequence:	
To print bulletin	Press “Enter”
For “Help” (list of aerodromes)	Press “F2”
To return to previous page	Press “F3”
To quit	Press “F12”

Из "меню" 3 выбран вариант "F"

БЮЛЛЕТЕНЬ ПО РАЙОНУ – ППП

5 **PRE-FLIGHT INFORMATION — IFR**

(STANDARD VERSION CONTAINS EN-ROUTE AND AD INFORMATION)

BULLETIN VALIDITY:
— ONE DAY (SPECIFY DATE (YYMMDD)):
— PERIOD
FROM (YYMMDDHH): TO (YYMMDDHH):

BULLETIN FOR STATE (ICAO TWO-LETTER CODE):
OR BULLETIN FOR FIR(S) (ICAO FOUR-LETTER CODE):

FIR1	FIR2	FIR3	FIR4	FIR5	FIR6

— DESIRED FLIGHT LEVEL LIMITS (FOR NOTAM RETRIEVAL)
LOWER FL: UPPER FL (OPTIONAL):

- -

Fill desired fields (FIR) in sequence:

To print standard bulletin	Press “Enter”
To obtain non-standard bulletin contents	Press “F4”
To return to previous page	Press “F3”
To quit	Press “F12”

Вариант выборки: Non-standart bulletin contents ("F4") ⟶ "меню" 6

Из "меню" 5 выбран вариант "F4"

СОДЕРЖАНИЕ НЕСТАНДАРТНЫХ БЮЛЛЕТЕНЕЙ (РАЙОН)

6 **NON-STANDARD BULLETIN CONTENTS (AREA)**

ALL BULLETINS INCLUDE ITEMS OF IMMEDIATE NOTIFICATION

A) ITEMS OF OPERATIONAL SIGNIFICANCE ONLY
— ALL INFORMATION: (O)
— ONLY EN-ROUTE: (OE)
— ONLY AERODROME: (OA)

B) GENERAL PURPOSE BULLETIN
— ONLY EN-ROUTE: (BE)
— ONLY AERODROME: (BA)

- -

OPTION FOR GENERAL PURPOSE BULLETIN — INCLUSION OF
— ALL MISCELLANEOUS INFORMATION: (M)
— SPECIFIC NOTAM, SUBJECT DEFINED
BY 2/3 NOTAM CODE LETTER:

AIRSPACE RESERV.:	(RA)	FIRING:	(WM)
AIR DISPLAY:	(WA)	FORMATION FLT:	(WV)
PARACHUTE JUMPING:	(WP)	OTHERS:	

- -

Type indicated letter(s) for option, fill
desired 2/3 NOTAM code letters:

To print bulletin	Press “Enter”
For “Help” (other NOTAM codes)	Press “F2”
To return to previous page	Press “F3”
To quit	Press “F12”

Из "меню" 3 выбран вариант "R"

БЮЛЛЕТЕНЬ ПО МАРШРУТУ – ППП

7

ROUTE BULLETIN — IFR

THE ROUTE BULLETIN OBTAINED IN THIS BIREFING MODE CORRESPONDS TO THE BULLETIN TYPE DEFINED AS COMMON FOR THE REGIONAL SYSTEM, I.E. BY DESCRIPTION OF:
— AERODROMES OF DEPARTURE AND ARRIVAL, ALTERNATES
— SEQUENCE OF FIRS TO BE OVERFLOWN

YOU CAN OBTAIN ROUTE BULLETINS IN FOUR DIFFERENT WAYS:

1. MANUAL ROUTE DESCRIPTION (M)
2. ROUTE PROPOSAL BY CITY PAIR (C)
3. ROUTE PROPOSAL ACCORDING TO DESTINATION (D)
4. ROUTE PROPOSAL BY FLIGHT NUMBER (F)

- -

Type the indicated letter and Press “Enter”
To return to previous page Press “F3”
To quit Press “F12”

Вариант выборки "M": (Manual route description) ⟶ "меню" 8

Вариант выборки "C": (Route proposal by city pair) ⟶ "меню" 10

Вариант выборки "D": (Route proposal according to destination) ⟶ "меню" 11

Вариант выборки "E": (Route proposal by flight number) ⟶ "меню" 12

Из "меню" 7 выбран вариант "M"

БЮЛЛЕТЕНЬ ПО МАРШРУТУ (РУЧНОЙ НАБОР МАРШРУТА)

8 **ROUTE BULLETIN (MANUAL ROUTE DESCRIPTION)**

```
BULLETIN VALIDITY:
—  ONE DAY (SPECIFY DATE (YYMMDD)):
—  PERIOD
       FROM (YYMMDDHH):                    TO (YYMMDDHH):

AERODROMES (ICAO FOUR-LETTER CODE)
       DEPARTURE:                          ARRIVAL:
—  ALTERNATE(S):                  :          :          :          :
—  SEQUENCE OF FIR (ICAO):        :          :          :          :

DESIRED FLIGHT LEVEL LIMITS FOR NOTAM RETRIEVAL (OPTION)
                          ALL FIR      FIRST    OTHER      LAST
— UPPER LEVEL (FL):            OR  :          :          :
— LOWER LEVEL (EX. 090):       OR  :          :          :
- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -
Fill desired fields (FIR) in sequence:
To print standard bulletin                                  Press “Enter”
To obtain non-standard bulletin contents                    Press “F4”
For “Help” (FIRS, aerodromes)                               Press “F2”
To return to previous page                                  Press “F3”
To quit                                                     Press “F12”
```

Вариант выборки: Non-standard bulletin contents ("F4") ⟶ "меню" 9

Из "меню" 8 выбран вариант "F4"

СОДЕРЖАНИЕ НЕСТАНДАРТНЫХ БЮЛЛЕТЕНЕЙ (МАРШРУТ)

9 **NON-STANDARD BULLETIN CONTENTS (ROUTE)**

ALL BULLETINS INCLUDE ITEMS OF IMMEDIATE NOTIFICATION

A) ITEMS OF OPERATIONAL SIGNIFICANCE ONLY
— ALL INFORMATION: (O)
— ONLY EN-ROUTE: (OE)

B) GENERAL PURPOSE BULLETIN
— ALL INFORMATION (EN-ROUTE AND AD) (B)

- -

OPTION FOR GENERAL PURPOSE BULLETIN — INCLUSION OF
— ALL MISCELLANEOUS INFORMATION: (M)
— SPECIFIC NOTAM, SUBJECT DEFINED
BY 2/3 NOTAM CODE LETTER:

AIRSPACE RESERV.:	(RA)	FIRING:	(WM)
AIR DISPLAY:	(WA)	FORMATION FLT:	(WV)
PARACHUTE JUMPING:	(WP)	OTHERS:	

- -

Type indicated letter(s) for option, fill
desired 2/3 NOTAM code letters:

To print bulletin	Press “Enter”
For “Help” (other NOTAM codes)	Press “F2”
To return to previous page	Press “F3”
To quit	Press “F12”

Из "меню" 7 выбран вариант C

БЮЛЛЕТЕНЬ ПО МАРШРУТУ (ПРЕДЛАГАЕМЫЕ МАРШРУТЫ МЕЖДУ ПАРАМИ ГОРОДОВ)

10 **ROUTE BULLETIN (BY CITY PAIR)**

BULLETIN VALIDITY:
— ONE DAY (SPECIFY DATE (YYMMDD)):
— PERIOD
FROM (YYMMDDHH): TO (YYMMDDHH):

DEFINE CITY PAIR (ICAO FOUR-LETTER CODE)
— AERODROME OF DEPARTURE : ADDEP
(GENERATED BY SYSTEM, CHANGE IF REQUIRED)
— DESTINATION :
(AERODROME OF ARRIVAL)

- -

Fill aerodrome(s), then (Predetermined route descriptions will be presented for selection (Panel 13). If no route is known to the system, “Manual Route Description” (Panel 8) is displayed.)	Press “Enter”
For “Help” (list of aerodromes)	Press “F2”
To return to previous page	Press “F3”
To quit	Press “F12”

Вариант выборки: отображение заранее определенных маршрутов ("Enter") ⟶ "меню" 13

Из "меню" 7 выбран вариант "D"

БЮЛЛЕТЕНЬ ПО МАРШРУТАМ (ПРЕДЛАГАЕМЫЕ МАРШРУТЫ ПО ПУНКТУ НАЗНАЧЕНИЯ)

11 **ROUTE BULLETIN (ACCORDING TO DESTINATION)**

BULLETIN VALIDITY:
— ONE DAY (SPECIFY DATE (YYMMDD)):
— PERIOD
FROM (YYMMDDHH): TO (YYMMDDHH):

DEFINE DESTINATION (ICAO FOUR-LETTER CODE)
— DESTINATION :
(AERODROME OF ARRIVAL)
— AERODROME OF DEPARTURE : ADDEP
(GENERATED BY SYSTEM)

- - - -

Из "меню" 10 выбран вариант "Отображение заранее определенных маршрутов" ("Enter")

ОТОБРАЖЕНИЕ ЗАРАНЕЕ ОПРЕДЕЛЕННЫХ МАРШРУТОВ (ПАРА ГОРОДОВ)

13 **SELECTION OF PREDETERMINED ROUTE (SEQUENCES OF FIRS)**

FOR CITY PAIR	ICAO	NAME (IF KNOWN TO SYSTEM)
*DEPARTURE	LFAD	CHAMPS VERT-LA-JOIE
*ARRIVAL	EDAD	FLUGPLATZ LANDEFELD

ROUTES PROPOSED:

*1)	LFXX	EDXX	EDYY	:	:	:	:
*2)	LFXX	LFSS	EDYY	:	:	:	:
3)	:	:	:	:	:	:	:
4)	:	:	:	:	:	:	:

*ALTERNATES PROPOSED:	EDAA	EDAB	EDAC	:
ALTERNATES ADDED:	:	:	:	:

FLIGHT LEVEL LIMITS (OPTION)	ALL FIR		FIRST	OTHER	LAST
— UPPER LEVEL (FL):	:	OR	:	:	:
— LOWER LEVEL (EX. 090):	:	OR	:	:	:

To print standard bulletin	Press “Enter”
To obtain non-standard bulletin contents	Press ”F4”
For “Help” (aerodromes)	Press “F2”
To return to previous page	Press “F3”
To quit	Press “F12”

* Поля заполнения системой.

Вариант выборки: Non-standard bulletin contents ("F4") ⟶ "меню" 9

Из "меню" 12 выбран вариант "Отображение заранее определенных маршрутов" ("Enter")

ВЫБОР ЗАРАНЕЕ ОПРЕДЕЛЕННЫХ МАРШРУТОВ (НОМЕР РЕЙСА)

14 **SELECTION OF PREDETERMINED ROUTE (SEQUENCES OF FIRS)**

FOR FLIGHT NUMBER *** AF1234 *** ETD: 14H30

	ICAO	NAME (IF KNOWN TO SYSTEM)
*DEPARTURE	LFPG	PARIS CHARLES DE GAULLE
*ARRIVAL	EDDF	FRANKFURT MAIN

ROUTES PROPOSED: YOUR SELECTION * * (EX. * 2 *)

*1)	LFFF	EDBB	EDFF	:	:	:	:
*2)	LFFF	EDFF	:	:	:	:	:
3)	:	:	:	:	:	:	:
4)	:	:	:	:	:	:	:

*ALTERNATES PROPOSED		EDAA	EDAB	EDAC	:
ALTERNATES ADDED:	:	:	:	:	:

FLIGHT LEVEL LIMITS (OPTION)	ALL FIR		FIRST	OTHER	LAST
— UPPER LEVEL (FL):	:	OR	:	:	:
— LOWER LEVEL (EX. 090):	:	OR	:	:	:

To print standard bulletin	Press “Enter”
To obtain non-standard bulletin contents	Press ”F4”
For “Help” (aerodromes)	Press “F2”
To return to previous page	Press “F3”
To quit	Press “F12”

* Поля, заполняемые системой.

Вариант выборки: Non-standard bulletin contents ("F4") ⟶ "меню" 9

СТАНДАРТНЫЙ ФОРМАТ ВЫБОРКИ НОТАМ

Служба инструктажа САИ. Промежуточные пользователи

Образец выборки информации по району или аэродрому (один или несколько пунктов)

Output type: Summary (Summary bulletin) Traffic: I (I, V, IV)			NOTAM RETRIEVAL Validity: (YY/MM/DD/HHMM) Date: 03/05/12/0800 From: / / / To: / / /			
Location (State, FIR, AD)			Selection by:			
NR	Type	Name (ICAO)	Purpose (N, B, O, M)	Scope (A, E, W)	Above FL	Below FL
1	FIR	GOOO	B	–	000	250
2	FIR	GVSC	O	E	100	250
3						
4						
5						
6						

Образец выборки информации для бюллетеня по маршруту (DEP AD, ARR AD, FIR)

Output type: Summary (Summary bulletin) Traffic: I (I, V, IV)			NOTAM RETRIEVAL Validity: (YY/MM/DD/HHMM) Date: 03/05/12/0800 From: / / / To: / / /			
Location (State, FIR, AD)			Selection by:			
NR	Type	Name (ICAO)	Purpose (N, B, O, M)	Scope (A, E, W)	Above FL	Below FL
1	AD	WSSS	O	A		
2	AD	WIII	O	A		
3	FIR	WSJC	O	E	120	250
4	FIR	WIIZ	O	E	120	310
5						
6						

СТАНДАРТНЫЙ ФОРМАТ ВЫБОРКИ ОТДЕЛЬНЫХ NOTAM

Служба инструктажа САИ. Промежуточные пользователи

Выборка одного или нескольких NOTAM

INDIVIDUAL NOTAM RETRIEVAL				Date: (YYMMDDHHMM)
	State (Doc 7910) (HE)	NOF of origin (HECAYNYX)	Series (A, B, ...)	Number/Year/(1234/03)
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10				
Fill, in sequence, desired NOTAM, then press “Execute” key. To retrieve more than 10 NOTAM, repeat query.				

Добавление C к главе 9

ЕДИНЫЕ ФОРМАТЫ СООБЩЕНИЙ ДЛЯ ЗАПРОСА ДРУГИХ БАЗ ДАННЫХ САИ

1. Необходимо разработать следующие форматы сообщений для запроса систем баз данных, являющихся частью объединенной региональной системы автоматизации САИ. Они дополняют процедуры, изложенные в главе 9, и могут использоваться при отсутствии прямого доступа к таким средствам самоподготовки.

2. Структура команд упрощена, что позволяет использовать формат запроса в виде одной строки, который не зависит от характеристик терминала или используемых средств связи (AFS, сети электросвязи общего пользования, сети передачи данных общего пользования).

Формат запроса

3. Запрос должен состоять из трех элементов, разделенных наклонными линиями (/). Он должен иметь следующий формат:

<ТИП ЗАПРОСА> / <ФИЛЬТР> / <ПАРАМЕТРЫ>

4. В разных видах запроса могут применяться различные фильтры. В некоторых случаях фильтры могут быть недействительными для запроса конкретного типа или, в тех случаях, когда в запрос не включены значения фильтра, будут использоваться по умолчанию. В таблице 9-C-1 приводятся различные виды запросов и используемые по умолчанию/недействительные значения фильтра. Независимо от наличия в запросе значений фильтра разграничители формата запроса (/) должны включаться во всех случаях (см. образцы форматов запроса).

Единый набор запросов

5. Единый набор запросов предназначен для запроса баз данных САИ с использованием различных способов доступа к системе.

Тип запроса

6. Для указаний типа запроса необходимо использовать трехзначную группу:

Маршрут	Инструктаж	SPR
Зона РПИ	Инструктаж	FAB
Аэродром/вертодром	Инструктаж	AER
Исходные NOTAM	Инструктаж	ONB
Контрольный перечень NOTAM	Инструктаж	NCB

Фильтры

7. Перечисленные ниже элементы выполняют функцию управления фильтрами:

Движение	ППП (I), ПВП (V), ППП и ПВП (G)*	
Цель	Немедленное уведомление	(N)
	Важно для эксплуатации	(O)
	Пункт бюллетеня	(B)
	Разное	(M)
Сфера действия	Маршрутная информация	(E)
	Навигационные предупреждения	(W)
	Информация по аэродромам	(A)
	Смешанная информация	(C)*

**Эти управляющие параметры фильтра не входят в описание определителей NOTAM, но они действительны для данного формата запроса.*

Параметры

8. Параметры должны отделяться друг от друга запятой.

РПИ
AAAA – четырехбуквенный индекс местоположения.

Аэродром
BBBB – четырехбуквенный индекс местоположения.

Определитель NOTAM
LLLL, AnnnnYY – четырехбуквенный индекс местоположения, за которым следует буква, обозначающая серию, а затем номер и год.

Таблица 9-C-1. Типы запросов и фильтры по умолчанию

Тип запроса	*Движение*	*Цель*	*Сфера действия*
Бюллетень по маршруту	SPR	G	O #
Бюллетень по району	FAB	G	O C
Бюллетень по аэродромам	AER	G	O #
Отдельный NOTAM	ONB	#	# #
Контрольный перечень NOTAM	NCB	#	# #

Примечание. # для данной графы фильтр не требуется.

Образцы форматов запроса

Инструктаж районного типа	FAB/VNW/AAAA$_1$,...,AAAAn
Инструктаж маршрутного типа	SPR//ADEP,DEST,FIR$_1$,...,FIR$_2$
Инструктаж аэродромного типа	AER/VB/BBBB$_1$,...,BBBBn
Запрос NOTAM	ONB//LLLL, AnnnnYY

Примечание. n *всегда меньше 10 (от 0 до 9 включительно).*

Глава 10

ПОДГОТОВКА ОРИГИНАЛА, РАЗМНОЖЕНИЕ И РАССЫЛКА ДОКУМЕНТОВ

10.1 СПОСОБЫ РАЗМНОЖЕНИЯ ДОКУМЕНТОВ

10.1.1 Для размножения изданий, циркуляров, карт и извещений САИ пригоден любой из нижеперечисленных способов:

a) электронная допечатная обработка;

b) офсетная печать (с полистовой подачей);

c) цифровая печать;

d) аналоговое фотокопирование.

Ниже приводится краткое описание каждого из этих способов.

Электронная допечатная обработка

10.1.2 Электронная допечатная обработка включает операции, необходимые для приведения текстового или графического материала в окончательную форму, готовую для печатания на типографской печатной машине или цифрового копирования. Сюда могут входить цветокоррекция, цветоотделение, спуск формы (процесс размещения отдельных страниц на печатной форме при подготовке к печати таким образом, чтобы соблюсти надлежащую последовательность страниц после печатания, фальцовки и брошюровки), цветоотделения, изготовления пробных оттисков и фотонабор. В подразделении электронной допечатной обработки имеются персональный компьютер (PC), фотонаборная машина (устройство, которое генерирует изображение с высоким разрешением на бумаге, формной пластине и пленке для профессиональных издательских целей) и перемотчик, краскоструйные и восковочные цветные принтеры, оборудование для обработки пленки и металлических форм, устройства для копирования на формах, система пробивки отверстий и темное помещение. Материалы могут поступать в печатном виде (оригинал-макет) или в электронном формате. В этом подразделении могут подготавливаться разнообразные пробные оттиски, например, традиционная "синька", проба цветов, крупноразмерная цветная распечатка, цветопроба, операции цветоотделения и управления цветом, а также согласования со шкалой Пантона или комбинирования цветов.

10.1.3 Потребности САИ таковы, что данный способ пригоден только в следующих случаях:

a) если имеется государственный отдел печати, который может обеспечить первоочередное изготовление публикаций САИ; или

b) если такую работу может выполнить соответствующая частная организация, способная обеспечивать аналогичное оперативное обслуживание за умеренную плату.

Офсетная печать

10.1.4 Офсетная печать является сегодня наиболее распространенной технологией в коммерческой полиграфии, которая более пригодна для крупных организаций САИ вследствие сравнительной дешевизны и быстроты выполнения работы. Этот способ заключается в изготовлении специально подготовленной легкой металической или серебряной матрицы (или бумажной печатной формы). После этого офсетное печатающее устройство наносит на страницу слои краски. Для каждого слоя перевернутое изображение страницы помещается на валик в печатной машине. Краска наносится на свободные от изображения участки, так что после прохождения бумаги через валик требуемое изображение наносится или передается на используемый при печати материал.

10.1.5 Оборудование, требуемое для изготовления этих пластин, включает PC, фотонаборную машину, устройство для обработки пленки, фотоаппарат, темную комнату и оборудование для изготовления форм, устройство для изготовления фотопластин и офсетную печатную машину и/или копировальную офсетную машину, представляющую собой довольно сложное оборудование, обеспечивающее высокое качество печати.

10.1.6 Процесс офсетной печати состоит из следующих четырех основных этапов.

Этап 1. Подготовка оригинала

Процесс подготовки оригинала в электронном или печатном формате описан в пп. 10.2.4 и 10.2.5.

Этап 2. Подготовка фотонегатива, цветоотделение и изготовление пробного оттиска

Необходимо получить негатив оригинала для переноса оригинального изображения на печатную форму, или перенос можно выполнить непосредственно из электронного файла на форму с помощью компьютера. Электронный или печатный оригинал подготавливается тех же размером, что и требуемый окончательный формат. Для создания документа в электронном формате очень важно использовать максимальную возможную разрешающую способность, с тем чтобы добиться оптимальной четкости. После этого при обработке многоцветного материала необходимо произвести согласование цветов по шкале Пантона или комбинирование цветов, а при четырехцветной печати потребуется цветоотделение и подготовка цветопробы.

Этап 3. Печатная форма

Негатив помещают на мелкозернистую светочувствительную пластину из алюминия или цинка и плотно прижимают к ней в вакуумной копировальной раме. Затем негатив вместе с пластиной освещают дуговой лампой с определенной выдержкой; свет проходит через светлые части (печатающие элементы) негатива, и изображение проявляется на обработанной химическим способом пластине. После этого пластина обрабатывается различными химическими растворами и водой для проявления и после нанесения краски становится готовой к использованию. Для документа, содержащего обычный текст черного цвета, проще, быстрее и экономичнее использовать серебряные печатные формы.

Этап 4. Печать

По завершении этапа 3 пластина доведена до такой кондиции, когда те участки ее поверхности, которые были подвержены воздействию света через негатив, будут отталкивать воду, но притягивать маслянистое вещество, например, типографскую краску; поэтому после установки на вал пластина вначале увлажняется, затем на нее наносится краска, причем краска задерживается только на печатающих элементах. При многоцветной печати этот процесс будет повторяться столько раз, сколько цветов имеется на оригинале. При четырехцветной печати вышеупомянутый процесс повторяется четыре раза для передачи следующих цветов: голубой, пурпурный, желтый и черный. Наложение этих четырех цветов позволяет создать многоцветное изображение.

Цифровая печать

10.1.7 Цифровая печать представляет собой технологию печати коммерческого качества, при которой электронные файлы оригинала обрабатываются печатающей системой, а не посредством таких аналоговых операций, как фотонабор и изготовление печатных форм. Системы прямой цифровой печати могут основываться на офсетной технологии или лазерной технологии. Обязательными компонентами таких печатных систем являются входные процессоры для растрового сканирования (RIP) и серверы. Такая технология печати позволяет выпускать черно-белые или цветные материалы и сканировать печатные тексты. Цифровая печать используется для выпуска материалов с малым тиражом и возможностью дополнительного тиражирования по запросу.

Фотокопирование

10.1.8 Фотокопировальное оборудование дает прямое позитивное изображение с печатного или электронного оригинала и поэтому в одинаковой мере подходит для размножения текстов и линейных диаграмм, обладая дополнительными возможностями увеличения или уменьшения размера (от 25 до 400%), сортировки и сшивания. Высокоскоростные копировальные машины используют все более сложные автоматизированные процессы, и использование некоторых специальных функций этих машин требует определенной подготовки. Высокоскоростная фотокопировальная машина позволяет получить более 100 экземпляров в минуту. Поэтому этот метод размножения материалов в полной мере соответствует потребностям малотиражной печати с возможностью дополнительного тиражирования по запросу.

10.2 ИЗГОТОВЛЕНИЕ ОРИГИНАЛА

Общие положения

Текстовой материал

10.2.1 Рекомендуется заранее, до представления материала, проконсультироваться с работниками наборного цеха, которые будут набирать данный текст, по следующим вопросам:

a) гарнитура (вид шрифта, который нужно использовать);

b) размер шрифта (размеры шрифтов для заголовков, подзаголовков и основного текста);

c) формат строки (длина печатной строки, размеры полей);

d) размеры листов, тип и вес бумаги.

10.2.2 Черновик оригинала можно передавать в наборный цех в рукописном или машинописном виде (последнее предпочтительнее с точки зрения избежания ошибок при наборе) и размеченным, как это требуется для набора. При подготовке материала, который будет печататься с разбивкой на разделы или части, рекомендуется подготовить оригинал-макет для того, чтобы помочь наборщикам в правильном подборе шрифта и его количества. Набор может осуществляться либо вручную, либо с помощью различных наборных машин, причем использование машин является более экономичным. Перед отправкой материала в печать типография должна предоставлять редакционному персоналу на исправление и утверждение гранки корректуры.

Схемы и линейные диаграммы

10.2.3 Для изготовления схем и линейных диаграмм оригинал подготавливается в электронном формате или печатном виде (оригинал-макет), который можно сканировать, после чего следует выбрать подходящий способ размножения.

Офсетная печать

Текстовой материал

10.2.4 Окончательный оригинал может быть подготовлен одним из следующих способов:

a) машинопись;

b) фотонабор;

c) печатающие устройства ЭВМ;

d) типографский набор (при небольших тиражах этот сложный и дорогой способ можно не принимать во внимание).

10.2.5 С помощью пишущей машинки можно получить хороший четкий текст, однако фотонаборная техника позволяет подготовить контрастный оригинал с жирными заголовками и подзаголовками. Оригиналы, подготовленные на пишущей машинке или с помощью фотонабора, должны быть выполнены на очень белой бумаге для обеспечения максимального контраста, необходимого для последующего фотографического процесса. Следует проявлять осторожность, с тем чтобы не смазать текст до фотографирования, хотя ошибки и размазанные места можно устранить путем белого ретуширования, которое не проявляется при фотографировании.

Схемы и линейные диаграммы

10.2.6 Схемы и линейные диаграммы могут быть очень полезными при отображении информации, которая слишком сложна для передачи в виде текста. Способ подготовки чертежа полностью зависит от его сложности. Линейные диаграммы в целом достаточно наглядны в черно-белом исполнении, а на схемах для повышения их наглядности и выделения отдельных элементов зачастую полезно использовать несколько цветов. Чертеж оригинала следует выполнять таким образом, чтобы при окончательном редуцировании для переноса на печатные формы их можно было уменьшить в соотношении 4:3. Для оригинала больше всего подходит гладкая белая бумага, невосприимчивая к изменению влажности.

Фотокопирование

10.2.7 Поскольку данный процесс основан на принципе фотографирования, оригинал должен быть соответствующим образом подготовлен, т. е. он должен полностью соответствовать по форме требуемому отпечатку. Наилучший результат достигается при использовании высококонтрастного оригинала (черный шрифт на белой бумаге). Больших сплошных участков черного цвета быть не должно. Для того чтобы выделить какой-то участок на оригинале, следует воспользоваться параллельными или пересекающимися линиями.

10.3 ВЫБОР СПОСОБА ПЕЧАТИ

10.3.1 Можно использовать различные способы в сочетании.

Электронная допечатная обработка

10.3.2 Данный метод следует использовать только в том случае, если:

a) требуется высокое качество цветной печати и предполагается подготавливать традиционные "синьки", пробы цветов, крупноформатные цветные распечатки, цветопробы, выполнять операции цветоотделения, управления цветом или согласования цветов по шкале Пантона или комбинирования цветов;

b) требуется выпустить на краскоструйном принтере небольшой тираж (до 20 экземпляров) карты или схемы.

Офсетная печать

10.3.3 Этим способом можно воспользоваться в тех случаях, когда:

a) требуется хорошее качество печати;

b) имеющееся оборудование можно использовать и для других печатных работ для достижения рентабельного использования печатных мощностей и сокращения расходов на типографские работы в целом;

c) требуется более 300 экземпляров; и

d) требуется многоцветная печать.

Цифровая печать

10.3.4 Этим способом можно воспользоваться в тех случаях, когда:

a) черно-белые или цветные материалы представляются в электронном формате;

b) требуется небольшой тираж (300 экземпляров или менее);

c) требуемый размер бумаги от $5{,}5 \times 8{,}5$" до 12×18";

d) требуется возможность дополнительного тиражирования по запросу.

Фотокопирование

10.3.5 Данным способом можно воспользоваться в тех случаях, когда:

a) оригиналы представлены в печатном виде (оригинал-макеты);

b) требуется хорошее качество печати,

c) требуется небольшой тираж (300 экземпляров или менее);

d) не требуется многоцветная печать;

e) требуется возможность дополнительного тиражирования по запросу.

10.4 БУМАГА

10.4.1 Принимая во внимание соображения износоустойчивости и необходимости внесения поправок от руки, рекомендуются следующие минимальные требования к бумаге.

Допечатная обработка

10.4.2 Необходимо использовать специальную бумагу, например, фотобумагу и различные виды бумаги для краскоструйных принтеров.

Офсетная печать

10.4.3 Для выпуска изданий и обложек можно использовать различные типы бумаги (от "документной" до офсетной и непрозрачной бумаги различного веса) и различные типы картона.

Цифровая печать

10.4.4 Для выпуска изданий и изготовления обложек можно использовать различные типы высококачественной репрографической бумаги (от "документной"до офсетной и непрозрачной бумаги различного веса) и различные типы картона.

Фотокопирование

10.4.5 Можно использовать различные типы высококачественной репрографической бумаги (от "документной" до офсетной и непрозрачной бумаги различного веса).

10.5 ОБОРУДОВАНИЕ

10.5.1 Необходимый органу САИ комплект оборудования зависит от того, изготовляется ли оригинал для отправки в типографию, для размножения на месте или для того и другого. Минимальный комплект оборудования включает PC, принтер и фотокопировальный аппарат.

10.5.2 Минимальный комплект оборудования, требующегося органу САИ аэродрома/вертодрома (хотя бы для подготовки бюллетеней предполетной информации (PIB)) включает пишущую машинку и фотокопировальный аппарат. Однако более подходящим комплектом являет PC и принтер, так как они позволят при необходимости оперативно обновить PIB.

10.6 ПЕРЕЧЕНЬ РАССЫЛКИ

Назначение

10.6.1 Перечень рассылки исходящих документов должен включать:

a) уточненные перечни адресатов и их потребности;

b) последние данные о необходимом количестве экземпляров документов; и

c) учет рассылки.

Методы учета

10.6.2 При отсутствии возможности использовать программы ЭВМ рекомендуется применять следующие альтернативные методы учета:

a) *Картотека*. Следует использовать по одной карточке на каждого подписчика со всей необходимой информацией (адрес, требуемое количество экземпляров и т. д.). Для того, чтобы в перечне не возникали пропуски в результате утери одной или нескольких карточек, рекомендуется присваивать каждому подписчику порядковый номер. При такой системе можно иметь параллельный список порядковых номеров, по которому можно сверять алфавитный перечень; или

b) *Журнал учета с вкладными листами*. На каждого подписчика следует заводить отдельный лист со всеми необходимыми данными, и все листы нумеруются. В начале журнала на специальных листах можно поместить алфавитный указатель.

10.7 ПРОДАЖА ДОКУМЕНТОВ САИ

Государственное управление САИ

10.7.1 В Приложении 15 содержится требование о том, чтобы государства обменивались всеми элементами объединенного пакета аэронавигационной информации на взаимной основе бесплатно. Под это требование подпадают любые публикации САИ, подготовленные от имени государства коммерческим агентством. Ценность получаемой на этой основе аэронавигационной информации вполне компенсирует любые издержки отдельных государств по ее подготовке, и при этом облегчается оперативная рассылка информации.

Платная подписка

10.7.2 Заказы на подписку на документы САИ могут поступать в государство от таких организаций, как авиакомпании и учреждения, занимающиеся изготовлением карт. При установлении цен следует стремиться к тому, чтобы покрывать за счет коммерческих подписчиков лишь незначительную часть производственных расходов. Высокие цены могут привести к уменьшению объема продаж. При этом можно руководствоваться формулой, в соответствии с которой сумма ежегодных производственных затрат, включающая расходы на редактирование, чертежные и типографские работы, делится на общее число получателей, как тех, которые платят за издания, так и тех, которые получают их бесплатно. Таким образом определяется стоимость производства одного экземпляра, к которой можно добавить расходы на пересылку и небольшой сбор за обработку, и получить в результате цену платной подписки. Следует особо подчеркнуть целесообразность установления годовой подписки, т. к. взимание стоимости отдельных изданий не только существенно усложняет бухгалтерский учет, но также может привести к задержкам с рассылкой. По тем же причинам желательно установить единую цену на AIP, поправки к AIP и дополнения к AIP, поскольку каждый владелец AIP должен также получать все поправки и дополнения к нему.

10.8 РАССЫЛКА ПО ПОЧТЕ

10.8.1 Документы САИ, в особенности поправки к AIP и дополнения к AIP, следует вкладывать в конверты, не сгибая. Это необходимо для того, чтобы материал САИ на вкладных листах поступал к держателям сборника в хорошем состоянии. Все документы следует рассылать способом, обеспечивающим скорейшую доставку. Имеется несколько видов оборудования адресации; использование автоматизированного или полуавтоматизированного оборудования является большим плюсом, т. к. рассылка должна осуществляться оперативно.

10.8.2 Для ускорения доставки материалов САИ получателям конверты необходимо соответствующим образом маркировать по нижеуказанному образцу.

10.9 ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СРЕДСТВ АВТОМАТИЗАЦИИ

Государства, планирующие автоматизировать свои САИ, просим обратить внимание на главу 9 настоящего Руководства, в которой содержатся рекомендации по разработке и эксплуатации автоматизированной системы.

ПЕЧАТНЫЙ МАТЕРИАЛ

АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Содержит только информацию,
связанную с безопасностью
воздушного транспорта.

КОММЕРЧЕСКОЙ ЦЕННОСТИ НЕ ИМЕЕТ

СРОЧНО

ПЕЧАТНЫЙ МАТЕРИАЛ

АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Содержит только информацию,
связанную с безопасностью
воздушного транспорта.

СРОЧНО

AIP

СБОРНИК АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ

_____

(Название государства)

_____ ИЗДАНИЕ

В ОТНОШЕНИИ ПОСЛЕДНЕЙ ИНФОРМАЦИИ СМОТРИ NOTAM

СЛУЖБА АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ
ДЕПАРТАМЕНТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

AIP

СБОРНИК АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ

_____

(Название государства)

ЧАСТЬ I

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ (GEN)

ТОМ №

(если несколько томов)

ЧАСТЬ 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ (GEN)

GEN 0.

GEN 0.1 ПРЕДИСЛОВИЕ

1. Название издательского полномочного органа

AIP ..... издается с санкции администрации гражданской авиации.

2. Применяемые документы ИКАО

Настоящий AIP подготовлен соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) Приложения 15 к Конвенции о международной гражданской авиации и *Руководством ИКАО по службам аэронавигационной информации* (документ Doc 8126). Содержащиеся в AIP карты изготовлены в соответствии с Приложением 4 к Конвенции о международной гражданской авиации и *Руководством ИКАО по аэронавигационным картам* (документ Doc 8697). Различия со Стандартами, Рекомендуемой практикой и Правилами ИКАО приводятся в разделе GEN 1.7.

3. Структура AIP и установленный период регулярных изменений

3.1 ***Структура AIP***

Настоящий AIP является частью объединенного пакета аэронавигационной информации, подробное изложение которого приводится в разделе GEN 3.1. Основная структура AIP приводится в графической форме на странице GEN 0.1-3.

Настоящий AIP разделен на три части: Общие положения (GEN), Маршрут (ENR) и Аэродромы (AD), каждая из которых разделена при необходимости на разделы и подразделы, содержащие различные виды информации.

3.1.1 *Часть 1. Общие положения (GEN)*

Часть 1 состоит из пяти разделов, содержащих информацию, которая сжато описывается ниже.

GEN 0. Предисловие; регистрация поправок к AIP; регистрация дополнений к AIP; контрольный перечень страниц AIP; перечень поправок к AIP, внесенных от руки; и содержание части 1.

GEN 1. Национальные правила и требования. Назначенные полномочные органы; прилет, транзит и вылет воздушных судов; прибытие, транзит и убытие пассажиров и экипажа; ввоз, транзит и вывоз груза; оборудование, приборы и полетная документация воздушного судна; краткое изложение национальных правил и международных соглашений/конвенций; и различия со Стандартами, Рекомендуемой практикой и Правилами ИКАО.

GEN 2. Таблицы и коды. Система измерения, маркировочные знаки воздушных судов, праздники; сокращения, используемые в изданиях AIP; условные знаки на картах; индексы местоположения; перечень радионавигационных средств; таблицы перевода; и таблицы восхода/захода солнца.

GEN 3. Обслуживание. Аэронавигационное информационное обслуживание; аэронавигационные карты; обслуживание воздушного движения; службы связи; метеорологическое обслуживание; и поиск и спасание.

GEN 4. Аэродромные/вертодромные сборы и сборы за аэронавигационное обслуживание. Аэродромные/вертодромные сборы; и сборы за аэронавигационное обслуживание.

3.1.2 *Часть 2. Маршрут (ENR)*

Часть 2 состоит из семи разделов, содержащих информацию, которая сжато излагается ниже.

ENR 0. Предисловие; регистрация поправок к AIP; регистрация дополнений к AIP; контрольный перечень страниц AIP; перечень поправок к AIP, внесенных от руки; и содержание части 2.

ENR 1. Общие правила и процедуры. Общие правила; правила визуальных полетов; правила полетов по

приборам; классификация воздушного пространства ОВД; схемы полетов в зоне ожидания, при заходе на посадку и вылете; радиолокационное обслуживание и правила; порядок установки высотомера; дополнительные региональные правила; управление потоками воздушного движения; планирование полетов; адресация сообщений о планах полетов; перехват гражданских воздушных судов; незаконное вмешательство; и инциденты, связанные с воздушным движением.

ENR 2. Воздушное пространство ОВД. Подробное описание: районов полетной информации (РПИ); районов полетной информации верхнего воздушного пространства (UIR); узловых диспетчерских районов (TMA); и другого регулируемого воздушного пространства

ENR 3. Маршруты ОВД. Подробное описание: маршрутов ОВД в нижнем воздушном пространстве; маршрутов ОВД в верхнем воздушном пространстве; маршрутов зональной навигации; маршрутов полетов вертолетов; прочих маршрутов; и ожидания на марш руте.

Примечание. Другие типы маршрутов, которые указываются в связи с правилами полетов на аэродромы/вертодромы и из них, описываются в соответствующих разделах и подразделах части 3 "Аэродромы".

EUR 4. Радионавигационные средства/системы. Радионавигационные средства на маршруте; специальные навигационные системы; обозначение кодовых названий для основных точек; и наземные аэронавигационные огни на маршруте.

ENR 5. Аэронавигационные предупреждения. Запретные зоны, зоны ограничения полетов и опасные зоны; зоны военных учений и полигоны и опознавательная зона ПВО (ADIZ); другие виды деятельности, представляющие опасность, и другие виды потенциальной опасности; аэронавигационные препятствия на маршруте; авиационные спортивные и развлекательные мероприятия; и миграция птиц и зоны с чувствительной фауной.

ENR 6. Маршрутные карты. Маршрутная карта ИКАО и сборная таблица листов карт.

3.1.3 *Часть 3. Аэродромы (AD)*

Часть 3 состоит из четырех разделов, содержащих информацию, которая кратко описывается ниже.

AD 0. Предисловие; регистрация поправок к AIP; регистрация дополнений к AIP; контрольный перечень страниц AIP; перечень поправок к AIP, внесенных от руки; и содержание части 3.

AD 1. Введение к аэродромам/вертодромам. Предоставление аэродромов/вертодромов; аварийно-спасательная и противопожарная службы и план на случай выпадения снега; индекс аэродромов и вертодромов; и группирование аэродромов/вертодромов.

AD 2. Аэродромы. Подробная информация об аэродромах, включая зоны посадки для вертолетов (если они расположены на аэродромах), которые указаны в подразделе 24.

AD 3. Вертодромы. Подробная информация о вертодромах (не расположенных на аэродромах), которые указаны в подразделе 23.

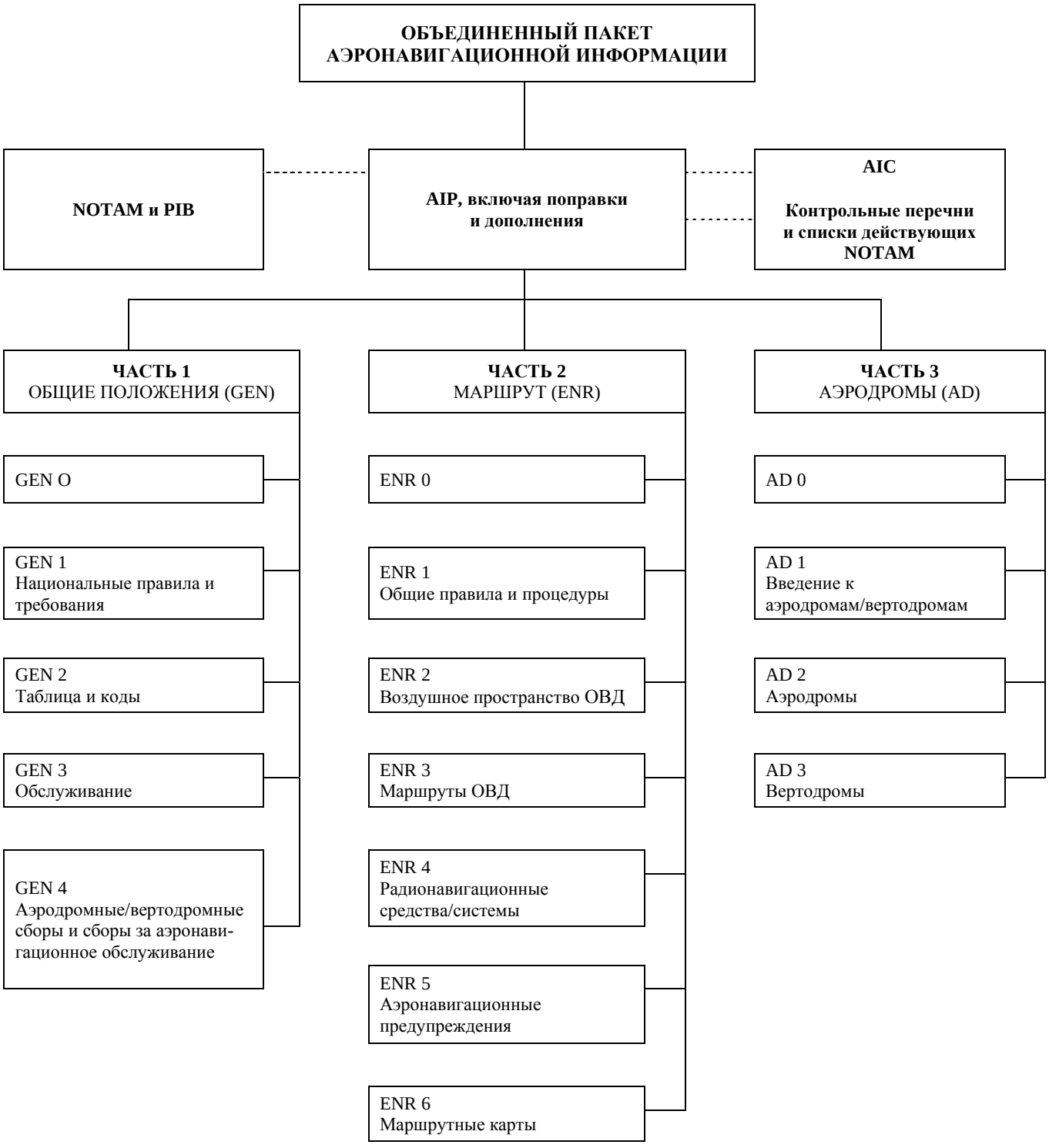
3.2 ***Интервал издания регулярных поправок***

Регулярные поправки к AIP издаются раз в три месяца. Даты издания должны приходиться на первый день февраля, мая, августа и ноября каждого года.

4. Служба, к которой следует обращаться в случаях обнаружения ошибок или пропусков в AIP

При составлении AIP принимались меры, чтобы приведенная в нем информация была точной и исчерпывающей. Замечания о каких-либо выявленных ошибках или упущениях, а также любую корреспонденцию, касающуюся объединенного пакета аэронавигационной информации, следует направлять по адресу:

Aeronautical Information Service
P.O. Box. 744
1050 State Street
Donlon


ОБЪЕДИНЕННЫЙ ПАКЕТ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ
NOTAM и PIB
AIP, включая поправки и дополнения
AIC
Контрольные перечни и списки действующих NOTAM
ЧАСТЬ 1
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ (GEN)
ЧАСТЬ 2
МАРШРУТ (ENR)
ЧАСТЬ 3
АЭРОДРОМЫ (AD)
GEN O
GEN 1
Национальные правила и требования
GEN 2
Таблица и коды
GEN 3
Обслуживание
GEN 4
Аэродромные/вертодромные сборы и сборы за аэронавигационное обслуживание
ENR 0
ENR 1
Общие правила и процедуры
ENR 2
Воздушное пространство ОВД
ENR 3
Маршруты ОВД
ENR 4
Радионавигационные средства/системы
ENR 5
Аэронавигационные предупреждения
ENR 6
Маршрутные карты
AD 0
AD 1
Введение к аэродромам/вертодромам
AD 2
Аэродромы
AD 3
Вертодромы

GEN 0.2 РЕГИСТРАЦИЯ ПОПРАВОК К AIP

ПОПРАВКИ К AIP			
Год №	*Дата издания*	*Дата внесения*	*Кем внесено*

ПОПРАВКИ К AIP В СООТВЕТСТВИИ С AIRAC			
Год №	*Дата издания*	*Дата вступления в силу*	*Кем внесено*

GEN 0.3 РЕГИСТРАЦИЯ ДОПОЛНЕНИЙ К AIP

№/Год	*Содержание*	*Соответствующий раздел(ы) AIP*	*Срок годности*	*Регистрация отмены*

GEN 0.4 КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ СТРАНИЦ AIP

Страница	*Дата*	*Страница*	*Дата*	*Страница*	*Дата*
ЧАСТЬ 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ (GEN)		3.2-6	27 НОЯБ. 03	1.9-2	27 НОЯБ. 03
		3.2-7	27 НОЯБ. 03	1.10-1	27 НОЯБ. 03
GEN 0		3.2-8	27 НОЯБ. 03	1.10-2	27 НОЯБ. 03
0.1-1	27 НОЯБ. 03	3.3-1	27 НОЯБ. 03	1.10-3	27 НОЯБ. 03
0.1-2	27 НОЯБ. 03	3.3-2	27 НОЯБ. 03	1.11-1	27 НОЯБ. 03
0.1-3	27 НОЯБ. 03	3.4-1	27 НОЯБ. 03	1.12-1	27 НОЯБ. 03
0.2-1	27 НОЯБ. 03	3.4-2	27 НОЯБ. 03	1.12-2	27 НОЯБ. 03
0.3-1	27 НОЯБ. 03	3.4-3	27 НОЯБ. 03	1.12-3	27 НОЯБ. 03
0.4-1	27 НОЯБ. 03	3.4-4	27 НОЯБ. 03	1.13-1	27 НОЯБ. 03
0.4-2	27 НОЯБ. 03	3.5-1	27 НОЯБ. 03	1.14-1	27 НОЯБ. 03
0.5-1	27 НОЯБ. 03	3.5-2	27 НОЯБ. 03	1.14-2	27 НОЯБ. 03
0.6-1	27 НОЯБ. 03	3.5-3	27 НОЯБ. 03	1.14-3	27 НОЯБ. 03
0.6-2	27 НОЯБ. 03	3.5-4	27 НОЯБ. 03	1.14-4	27 НОЯБ. 03
0.6-3	27 НОЯБ. 03	3.5-5	27 НОЯБ. 03	1.14-5	27 НОЯБ. 03
		3.5-6	27 НОЯБ. 03	1.14-6	27 НОЯБ. 03
GEN 1		3.5-7	27 НОЯБ. 03	1.14-7	27 НОЯБ. 03
1.1-1	27 НОЯБ. 03	3.5-8	27 НОЯБ. 03		
1.2-1	27 НОЯБ. 03	3.6-1	27 НОЯБ. 03	**ENR 2**	
1.2-2	27 НОЯБ. 03	3.6-2	27 НОЯБ. 03	2.1-1	27 НОЯБ. 03
1.3-1	27 НОЯБ. 03	3.6-3	27 НОЯБ. 03	2.2-1	27 НОЯБ. 03
1.4-1	27 НОЯБ. 03				
1.5-1	27 НОЯБ. 03	**GEN 4**		**ENR 3**	
1.6-1	27 НОЯБ. 03	4.1-1	27 НОЯБ. 03	3.1-1	27 НОЯБ. 03
1.6-2	27 НОЯБ. 03	4.1-2	27 НОЯБ. 03	3.2-1	27 НОЯБ. 03
1.7-1	27 НОЯБ. 03	4.2-1	27 НОЯБ. 03	3.3-1	27 НОЯБ. 03
1.7-2	27 НОЯБ. 03	4.2-2	27 НОЯБ. 03	3.4-1	27 НОЯБ. 03
1.7-3	27 НОЯБ. 03	4.2-3	27 НОЯБ. 03	3.5-1	27 НОЯБ. 03
1.7-4	27 НОЯБ. 03			3.6-1	27 НОЯБ. 03
GEN 2		**ЧАСТЬ 2. МАРШРУТ (ENR)**		**ENR 4**	
2.1-1	27 НОЯБ. 03			4.1-1	27 НОЯБ. 03
2.1-2	27 НОЯБ. 03	**ENR 0**		4.2-1	27 НОЯБ. 03
2.2-1	27 НОЯБ. 03	0.6-1	27 НОЯБ. 03	4.3-1	27 НОЯБ. 03
2.3-1	27 НОЯБ. 03	0.6-2	27 НОЯБ. 03	4.4-1	27 НОЯБ. 03
2.3-2	27 НОЯБ. 03				
2.3-3	27 НОЯБ. 03	**ENR 1**		**ENR 5**	
2.4-1	27 НОЯБ. 03	1.1-1	27 НОЯБ. 03	5.1-1	27 НОЯБ. 03
2.5-1	27 НОЯБ. 03	1.1-2	27 НОЯБ. 03	5.2-1	27 НОЯБ. 03
2.6-1	27 НОЯБ. 03	1.2-1	27 НОЯБ. 03	5.3-1	27 НОЯБ. 03
2.6-2	27 НОЯБ. 03	1.2-2	27 НОЯБ. 03	5.4-1	27 НОЯБ. 03
2.7-1	27 НОЯБ. 03	1.3-1	27 НОЯБ. 03	5.5-1	27 НОЯБ. 03
2.7-2	27 НОЯБ. 03	1.3-2	27 НОЯБ. 03	5.6-1	27 НОЯБ. 03
2.7-3	27 НОЯБ. 03	1.4-1	27 НОЯБ. 03	5.6-2	27 НОЯБ. 03
		1.4-2	27 НОЯБ. 03		
GEN 3		1.5-1	27 НОЯБ. 03	**ENR 6**	
3.1-1	27 НОЯБ. 03	1.6-1	27 НОЯБ. 03	6-1	27 НОЯБ. 03
3.1-2	27 НОЯБ. 03	1.6-2	27 НОЯБ. 03	6-2	27 НОЯБ. 03
3.1-3	27 НОЯБ. 03	1.6-3	27 НОЯБ. 03	6-3	27 НОЯБ. 03
3.1-4	27 НОЯБ. 03	1.7-1	27 НОЯБ. 03	6-4	27 НОЯБ. 03
3.2-1	27 НОЯБ. 03	1.7-2	27 НОЯБ. 03	6-5	27 НОЯБ. 03
3.2-2	27 НОЯБ. 03	1.7-3	27 НОЯБ. 03	6-6	27 НОЯБ. 03
3.2-3	27 НОЯБ. 03	1.7-4	27 НОЯБ. 03	6-7	27 НОЯБ. 03
3.2-4	27 НОЯБ. 03	1.8-1	27 НОЯБ. 03	6-8	27 НОЯБ. 03
3.2-5	27 НОЯБ. 03	1.9-1	27 НОЯБ. 03	6-9	27 НОЯБ. 03

ЧАСТЬ 3. АЭРОДРОМЫ (AD)

AD 0

0.6-1	27 НОЯБ. 03
0.6-2	27 НОЯБ. 03

AD 1

1.1-1	27 НОЯБ. 03
1.1-2	27 НОЯБ. 03
1.1-3	27 НОЯБ. 03
1.1-4	27 НОЯБ. 03
1.2-1	27 НОЯБ. 03
1.2-2	27 НОЯБ. 03
1.2-3	27 НОЯБ. 03
1.3-1	27 НОЯБ. 03
1.3-2	27 НОЯБ. 03
1.4-1	27 НОЯБ. 03
1.5-1	27 НОЯБ. 03

AD 2

2-1	27 НОЯБ. 03
2-2	27 НОЯБ. 03
2-3	27 НОЯБ. 03
2-4	27 НОЯБ. 03
2-5	27 НОЯБ. 03
2-6	27 НОЯБ. 03
2-7	27 НОЯБ. 03
2-8	27 НОЯБ. 03
2-9	27 НОЯБ. 03
2-10	27 НОЯБ. 03
2-11	27 НОЯБ. 03
2-12	27 НОЯБ. 03
2-13	27 НОЯБ. 03
2-14	27 НОЯБ. 03
2-15	27 НОЯБ. 03
2-16	27 НОЯБ. 03
2-17	27 НОЯБ. 03
2-18	27 НОЯБ. 03
2-19	27 НОЯБ. 03
2-21	27 НОЯБ. 03
2-23	27 НОЯБ. 03
2-25	27 НОЯБ. 03
2-27	27 НОЯБ. 03
2-29	27 НОЯБ. 03
2-31	27 НОЯБ. 03
2-33	27 НОЯБ. 03
2-35	27 НОЯБ. 03
2-37	27 НОЯБ. 03
2-39	27 НОЯБ. 03
2-41	27 НОЯБ. 03

AD 3

3-1	27 НОЯБ. 03
3-2	27 НОЯБ. 03
3-3	27 НОЯБ. 03
3-4	27 НОЯБ. 03
3-5	27 НОЯБ. 03
3-6	27 НОЯБ. 03
3-7	27 НОЯБ. 03

GEN 0.5 ПЕРЕЧЕНЬ ПОПРАВОК К AIP, ВНЕСЕННЫХ ОТ РУКИ

Соответствующая страница(ы) AIP	*Текст поправки*	*Номер поправки к AIP, в соответствии с которой внесена поправка*

GEN 0.6 ОГЛАВЛЕНИЕ ЧАСТИ I

Страница

GEN 1. НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА И ТРЕБОВАНИЯ

GEN 1.1 Назначенный полномочный орган ..... GEN 1.1-1

GEN 1.2 Прилет, транзит и вылет воздушных судов ..... GEN 1.2-1

GEN 1.3 Прибытие, транзит и убытие пассажиров и экипажа ..... GEN 1.3-1

GEN 1.4 Ввоз, транзит и вывоз груза ..... GEN 1.4-1

GEN 1.5 Оборудование, приборы и полетная документация воздушного судна ..... GEN 1.5-1

GEN 1.6 Краткое изложение национальных правил и международных соглашений/конвенций ..... GEN 1.6-1

GEN 1.7 Различия со Стандартами, Рекомендуемой практикой и Правилами ИКАО ..... GEN 1.7-1

GEN 2. ТАБЛИЦЫ И КОДЫ

GEN 2.1 Система измерения, маркировочные знаки воздушных судов, праздники ..... GEN 2.1-1
- GEN 2.1.1 Единицы измерения ..... GEN 2.1-1
- GEN 2.1.2 Система отсчета времени ..... GEN 2.1-1
- GEN 2.1.3 Система отсчета в горизонтальной плоскости ..... GEN 2.1-1
- GEN 2.1.4 Система отсчета в вертикальной плоскости ..... GEN 2.1-1
- GEN 2.1.5 Национальные и регистрационные знаки воздушных судов ..... GEN 2.1-2
- GEN 2.1.6 Государственные праздники ..... GEN 2.1-2

GEN 2.2 Сокращения, используемые в изданиях AIP ..... GEN 2.2-1

GEN 2.3 Условные знаки на картах ..... GEN 2.3-1

GEN 2.4 Индексы местоположения ..... GEN 2.4-1

GEN 2.5 Перечень радиолокационных средств ..... GEN 2.5-1

GEN 2.6 Таблицы перевода ..... GEN 2.6-1

GEN 2.7 Таблицы восхода/захода солнца ..... GEN 2.7-1

GEN 3. ОБСЛУЖИВАНИЕ

GEN 3.1 Аэронавигационное информационное обслуживание ..... GEN 3.1-1
- GEN 3.1.1 Ответственная служба ..... GEN 3.1-1
- GEN 3.1.2 Район ответственности ..... GEN 3.1-1
- GEN 3.1.3 Аэронавигационные издания ..... GEN 3.1-1
- GEN 3.1.4 Система AIRAC ..... GEN 3.1-3
- GEN 3.1.5 Предполетное информационное обслуживание на аэродромах/вертодромах ..... GEN 3.1-4
- GEN 3.1.6 Электронные данные о местности и препятствиях ..... GEN 3.1-4

GEN 3.2 Аэронавигационные карты ..... GEN 3.2-1
- GEN 3.2.1 Ответственная служба (службы) ..... GEN 3.2-1
- GEN 3.2.2 Ведение карт ..... GEN 3.2-1
- GEN 3.2.3 Порядок приобретения ..... GEN 3.2-1

Страница

GEN 3.2.4 Серии имеющихся аэронавигационных карт ..... GEN 3.2-1
GEN 3.2.5 Перечень имеющихся аэронавигационных карт ..... GEN 3.2-5
GEN 3.2.6 Индекс к аэронавигационной карте мира (WAC) масштаба 1:1 000 000 ..... GEN 3.2-6
GEN 3.2.7 Топографические карты ..... GEN 3.2-7
GEN 3.2.8 Изменения к картам, не включенным в AIP ..... GEN 3.2-8

GEN 3.3 Обслуживание воздушного движения ..... GEN 3.3-1
GEN 3.3.1 Ответственная служба ..... GEN 3.3-1
GEN 3.3.2 Район ответственности ..... GEN 3.3-1
GEN 3.3.3 Виды обслуживания ..... GEN 3.3-1
GEN 3.3.4 Координация между эксплуатантом и ОВД ..... GEN 3.3-1
GEN 3.3.5 Минимальная абсолютная высота ..... GEN 3.3-1
GEN 3.3.6 Перечень адресов органов ОВД ..... GEN 3.3-2

GEN 3.4 Службы связи ..... GEN 3.4-1
GEN 3.4.1 Ответственная служба ..... GEN 3.4-1
GEN 3.4.2 Район ответственности ..... GEN 3.4-1
GEN 3.4.3 Виды обслуживания ..... GEN 3.4-1
GEN 3.4.4 Требования и условия ..... GEN 3.4-2

GEN 3.5 Метеорологическое обслуживание ..... GEN 3.5-1
GEN 3.5.1 Ответственная служба ..... GEN 3.5-1
GEN 3.5.2 Район ответственности ..... GEN 3.5-1
GEN 3.5.3 Метеорологические наблюдения и сводки ..... GEN 3.5-2
GEN 3.5.4 Виды обслуживания ..... GEN 3.5-3
GEN 3.5.5 Уведомление, требуемое от эксплуатантов ..... GEN 3.5-3
GEN 3.5.6 Сводки с борта ..... GEN 3.5-3
GEN 3.5.7 Служба VOLMET ..... GEN 3.5-4
GEN 3.5.8 Служба SIGMET ..... GEN 3.5-5
GEN 3.5.9 Прочие автоматизированные метеорологические службы ..... GEN 3.5-8

GEN 3.6 Поиск и спасание ..... GEN 3.6-1
GEN 3.6.1 Ответственная служба (службы) ..... GEN 3.6-1
GEN 3.6.2 Район ответственности ..... GEN 3.6-1
GEN 3.6.3 Виды обслуживания ..... GEN 3.6-1
GEN 3.6.4 Соглашения по SAR ..... GEN 3.6-2
GEN 3.6.5 Условия предоставления ..... GEN 3.6-2
GEN 3.6.6 Используемые правила и сигналы ..... GEN 3.6-2

GEN 4. АЭРОДРОМНЫЕ/ВЕРТОДРОМНЫЕ СБОРЫ И СБОРЫ ЗА АЭРОНАВИГАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

GEN 4.1 Аэродромные/вертодромные сборы ..... GEN 4.1-1
GEN 4.1.1 Посадочные сборы ..... GEN 4.1-1
GEN 4.1.2 Стоянка, использование ангаров и длительное хранение воздушного судна ..... GEN 4.1-1
GEN 4.1.3 Обслуживание пассажиров ..... GEN 4.1-1
GEN 4.1.4 Обеспечение безопасности ..... GEN 4.1-2
GEN 4.1.5 Сборы, связанные с шумом ..... GEN 4.1-2
GEN 4.1.6 Прочие сборы ..... GEN 4.1-2
GEN 4.1.7 Освобождения и уменьшения ..... GEN 4.1-2
GEN 4.1.8 Методы оплаты ..... GEN 4.1-2

Страница

GEN 4.2 Сборы за аэронавигационное обслуживание ..... GEN 4.2-1
GEN 4.2.1 Диспетчерское обслуживание подхода ..... GEN 4.2-1
GEN 4.2.2 Аэронавигационное обслуживание на маршруте ..... GEN 4.2-1
GEN 4.2.3 Стоимостная основа для взимания сбора за аэронавигационное обслуживание и условия освобождения/уменьшения ..... GEN 4.2-2
GEN 4.2.4 Методы оплаты ..... GEN 4.2-3

GEN 1. НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА И ТРЕБОВАНИЯ

GEN 1.1 НАЗНАЧЕННЫЕ ПОЛНОМОЧНЫЕ ОРГАНЫ

Адреса назначенных полномочных органов, занимающихся упрощением международной аэронавигации, являются следующими:

1. **Civil aviation**
   Ministry of Transport
   Civil Aviation Administration
   Government Square
   Donlon
   TEL: 0123 697 3434
   Telefax: 0123 697 3445
   Telex: 99 1234
   AFS: EADDYAYX

2. **Meteorology**
   Meteorological Bureau
   101 West Avenue
   Donlon
   TEL: 0123 695 3333
   Telefax: 0123 695 3344
   Telex: 99 2345
   AFS: EADDYMYX

3. **Customs**
   The Commissioner of Customs and Excise
   Department of Customs and Excise
   Government Square
   Donlon
   TEL: 0123 697 1212
   Telefax: 0123 697 1223
   Telex: 99 1264
   AFS: NIL

4. **Immigration**
   The Controller of Immigration
   Department of Immigration
   Government Square
   Donlon
   TEL: 0123 697 5555
   Telefax: 0123 697 5655
   Telex: 99 1274
   AFS: NIL

5. **Health**
   The Director of Health Services
   Department of Health
   Government Square
   Donlon
   TEL: 0123 697 4444
   Telefax: 0123 697 4455
   Telex: 99 1244
   AFS: NIL

6. **En-route and aerodrome/heliport charges**
   The Ministry of Transport
   Civil Aviation Administration
   Government Square
   Donlon
   TEL: 0123 697 2222
   Telefax: 0123 697 2233
   Telex: 99 1254
   AFS: EADDYAYH

7. **Agricultural quarantine**
   The Commissioner of Agricultural Quarantine
   Department of Agricultural Quarantine
   Government Square
   Donlon
   TEL: 0123 697 6768
   Telefax: 0123 697 6868
   Telex: 99 1284
   AFS: NIL

8. **Aircraft accidents investigation**
   Aircraft Accident Investigation Board
   45 Aviation Road, first floor
   Donlon
   TEL: 0123 696 7222
   Telefax: 0123 696 7322
   Telex: 99 1345
   AFS: EADDYLYX

GEN 1.2 ПРИЛЕТ, ТРАНЗИТ И ВЫЛЕТ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

1. Общие положения

1.1 Международные полеты на территорию, с территории или над территорией …….. (государства) регулируются действующими правилами …..... (государства), относящимися к гражданской авиации. Эти правила по существу соответствуют Стандартам и Рекомендуемой практике, содержащимся в Приложении 9 к Конвенции о международной гражданской авиации.

1.2 Воздушные суда, осуществляющие полет на территорию или покидающие территорию …..... (государства), осуществляют свою первую посадку или последний взлет с международного аэродрома/вертодрома (см. AIP …..... (государства), раздел AD 1.3, AD 2 и AD 3).

2. Регулярные полеты

2.1 ***Общие положения***

2.1.1 В отношении регулярных международных рейсов, осуществляемых иностранными авиакомпаниями в соответствии с расписанием на территорию ..... (государства) или транзитом через его территорию, должны выполняться следующие требования:

a) государство авиакомпании должно быть стороной Соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях и/или Международного соглашения по воздушному транспорту. …..... (государство) является стороной обоих соглашений;

b) указанная авиакомпания должна иметь право осуществлять полеты в соответствии с положениями двустороннего или многостороннего соглашения, сторонами которого являются государство авиакомпании и …….. (государство), и должна иметь разрешение на осуществление полетов на территорию ..... (государства) или осуществлять транзитные полеты через территорию ..... (государства). Заявки на такие разрешения должны представляться ..... (название и адрес соответствующего полномочного органа) по крайней мере за ..... (заблаговременное уведомление).

2.2 ***Требования к документам для оформления воздушных судов***

2.2.1 Необходимо, чтобы указанные ниже судовые документы представлялись эксплуатантами авиакомпаний для очистки при прилете и вылете воздушных судов в и из ..... (государства). Все перечисленные ниже документы должны соответствовать стандартному формату ИКАО, как это изложено в соответствующих добавлениях к Приложению 9, и являются приемлемыми на …….. языке(ах) при заполнении разборчивым почерком. В отношении таких документов не требуется представление виз.

2.2.2 *Необходимые судовые документы (прилет/вылет)*

Требуемые	Генеральная декларация (если по-прежнему требуется)	Пассажирская ведомость	Грузовая ведомость
(Перечислить все правительственные учреждения)	(Под каждым заголовком напротив соответствующего учреждения показать необходимое количество экземпляров)		

Примечание. *a) Таможенная служба подписывает и возвращает один экземпляр генеральной декларации, означающей очистку.*

b) Если не осуществляется посадка (высадка) пассажиров и не осуществляется загрузка (выгрузка) груза, то нет необходимости представлять в вышеуказанные полномочные органы судовые документы за исключением копий генеральной декларации.

3. Нерегулярные рейсы

3.1 ***Процедуры***

3.1.1 Если эксплуатант намерен осуществить нерегулярный транзитный рейс (серию рейсов) через территорию …..... (государства) или сделать остановки с некоммерческими целями на территории …..... (государства), он может сделать это без необходимости получения предварительного разрешения.

3.1.2 Если эксплуатант намеревается выполнить один нерегулярный рейс (серию рейсов) в …….. (государство) с целью посадки или высадки пассажиров, погрузки или выгрузки груза или почты, он должен подать заявку в (название и адрес соответствующего полномочного органа) для получения разрешения на выполнение таких полетов не менее чем за 24 ч до расчетного времени посадки. В такой заявке в приведенной последовательности должна указываться следующая информация:

a) наименование эксплуатанта;

b) тип воздушного судна и его регистрационные знаки;

c) дата и время прибытия в …….. (аэродром) и вылета из него;

d) пункт или пункты посадки или высадки пассажиров и/или погрузки и выгрузки груза за границей;

e) цель полета, количество пассажиров и/или вид и количество груза; и

f) наименование, адрес и характер деятельности фрахтователя, если таковой имеется.

3.2 ***Требования к документам для оформления воздушных судов***

3.2.1 Те же, что и для РЕГУЛЯРНЫХ РЕЙСОВ.

4. Частные полеты

4.1 ***Заблаговременное уведомление о прибытии***

4.1.1 Информация, содержащаяся в плане полета, считается достаточной для заблаговременного уведомления о прибытии воздушного судна за исключением случая, оговоренного в п. 4.1.2; эта информация должна передаваться таким образом, чтобы она была принята соответствующими полномочными органами по крайней мере за 2 ч до прибытия; посадка должна осуществляться на заранее намеченном международном аэродроме.

4.1.2 Исходя из соображений безопасности полета, необходимо представить не только план полета, но и получить специальное разрешение на выполнение полета при следующих обстоятельствах: …….. (указать).

4.1.3 Заявка на получение специального разрешения должна подаваться ..... (наименование и адрес соответствующего полномочного органа) по крайней мере за ……. (указать) дней до входа в воздушное пространство …….. (государства).

4.2 ***Требования к документам для оформления воздушного судна***

4.2.1 Если воздушное судно будет находиться в пределах ..... (государства) менее …..... (указать) дней, кроме документов, указанных выше в п. 2.2.2, не требуется никаких других документов. Для остановки на период более …….. (указать) дней после даты прибытия вместо таможенной закладной или другого гарантийного финансового документа принимается таможенное разрешение "carnet de passages en douane".

5. Меры, применяемые к воздушному судну в санитарных целях

5.1 В санитарных целях не требуется принимать никаких мер в отношении воздушного судна, прибывающего в …….. (государство) за исключением следующих случаев: …….. (указать).

5.2 Воздушное судно, прибывающее из …….. (региона или государства), может осуществлять посадку на любом международном аэродроме …….. (государства) при условии, что дезинсекция воздушного судна была произведена примерно за 30 мин до прибытия на аэродром. Необходимо сделать соответствующую запись о проведении дезинсекции в разделе генеральной декларации, касающемся медицинских вопросов. Необходимо применять инсектицид …..... (указать). Если при особых обстоятельствах полномочные органы здравоохранения считают необходимым провести повторную обработку воздушного судна на земле, пассажирам и экипажу разрешается покинуть воздушное судно.

GEN 1.3 ПРИБЫТИЕ, ТРАНЗИТ И УБЫТИЕ ПАССАЖИРОВ И ЭКИПАЖА

1. Таможенные требования

1.1 Багаж или предметы, принадлежащие прибывшим пассажирам и членам экипажа, возвращаются им без задержки, за исключением тех предметов, которые таможенные органы выбирают для досмотра. Эти предметы будут проходить таможенную очистку на основе устной декларации за исключением предметов, принадлежащим гражданам данной страны.

1.2 При вылете, как правило, не требуется выполнения каких-либо таможенных формальностей.

2. Иммиграционные требования

2.1 От пассажиров, прибывающих и вылетающих одним и тем же прямым рейсом или выполняющим пересадку на другой рейс в этом или в другом близко расположенном аэропорту, не требуются никакие документы или визы.

2.2 Лицо, прибывающее в …….. (государство) с целью иммиграции, должно иметь на руках действительный паспорт и иммиграционную визу, выданную в консульстве ..... (государства) за границей. Лица, временно пребывающие на территории страны, должны иметь действительный паспорт за исключением граждан следующих стран, от которых вместо действительного паспорта принимаются официальные документы, удостоверяющие личность, такие, как просроченные паспорта, национальные регистрационные карточки или виды на жительство: …..... (указать). Въездные визы (не) требуются от лиц, временно пребывающих на территории страны, за исключением граждан следующих государств: ..... (указать). Стандартная карточка "посадки/высадки" ИКАО (не) требуется от пассажиров следующих государств: ……..... (указать).

2.3 В тех случаях, когда выполняющий регулярный рейс член летного экипажа, имеющий при себе удостоверение при посадке на борт и высадке, остается в аэропорту, где совершило посадку воздушное судно, или в пределах границ, примыкающих к этому аэропорту городов, и покидает …..... (государство) на том же воздушном судне или очередным регулярным рейсом, его удостоверение члена экипажа принимается вместо паспорта или визы для временного пребывания в ..... (государстве). Это положение также имеет силу, если член летного экипажа прибывает в …..... (государство) другими видами транспорта для посадки на свое воздушное судно.

2.4 К убывающим пассажирам не предъявляются никакие требования, связанные с вылетом.

3. Требования со стороны органов здравоохранения

3.1 Не требуется, чтобы прибывающие пассажиры имели на руках свидетельство о вакцинации, за исключением тех пассажиров, которые прибывают непосредственно из района, где зарегистрированы случаи заболевания холерой, желтой лихорадкой или оспой.

3.2 Органы здравоохранения не предъявляют никаких требований к убывающим пассажирам.

GEN 1.4 ВВОЗ, ТРАНЗИТ И ВЫВОЗ ГРУЗА

1. Таможенные требования, касающиеся грузов и других предметов

1.1 Для таможенной очистки грузов требуются следующие документы: …..... (указать). Не требуется никаких документов на грузы, стоимость (вес которых) не превышает ..... (указать). Не требуется направлять предварительное уведомление, но эти документы должны сопровождать указанный груз.

1.1.1 Следующая таможенная документация применяется к грузам выше стоимости (веса) …..... (указать), но не превышающим ..... (указать).

1.1.2 Все авиагрузы освобождаются от консульских формальностей и сборов.

1.2 В отношении авиагрузов, которые лишь передаются с одного рейса на другой в том же аэропорту под наблюдением работников таможни, …..... (указать, требуются ли какие-либо другие особые документы или соблюдение правил). Если груз и другие предметы передаются в другой международный аэропорт в ..... (государстве), необходимо соблюдать следующие правила: …….. (указать).

1.3 Для грузов, остающихся на борту воздушного судна для перевозки в пункт назначения вне ..... (государства), таможенных документов не требуется.

1.4 Для таможенной очистки экспортных авиагрузов требуются следующие документы: ..... (указать).

2. Требования в отношении сельскохозяйственного карантина

Медицинские сертификаты или соответствующие документы требуются лишь при перевозке животных и растений в следующих случаях: ..... (указать).

GEN 1.5 ОБОРУДОВАНИЕ, ПРИБОРЫ И ПОЛЕТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА

1. Общие положения

Коммерческие воздушные суда, осуществляющие полеты в …….. (государства), должны соблюдать положения главы 6 "Бортовые приборы, оборудование и полетная документация" и главы 7 "Бортовое связное и навигационное оборудование" части I *"Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты"* Приложения 6 *"Эксплуатация воздушных судов"*.

2. Специальное оборудование, устанавливаемое на борту воздушного судна

2.1 В дополнение к вышесказанному все воздушные суда, осуществляющие полеты в пределах района полетной информации Amswell, в котором осуществляется пролет над территорией …….. (государства), должны соблюдать положения, изложенные ниже, в соответствии с типом полета.

2.2 ***Типы полетов***

2.2.1 *Транзит*

a) Транзитные рейсы в РПИ Amswell, когда осуществляется пролет над территорией ..... (государства).

b) Полеты в и из ..... (государства), когда осуществляется не более двух посадок.

2.2.2 *Внутренние полеты*

Полеты, осуществляемые в границах ..... (указать) района, за исключением полетов в и из ..... (указать), при которых осуществляется не более двух посадок.

3. Оборудование, которое должно находиться на борту при осуществлении любых типов полетов

При полетах в пределах …….. (государства или РПИ) на борту воздушного судна должно находиться следующее радио и навигационное оборудование (указать).

4. Оборудование, которое должно находиться на борту воздушного судна при осуществлении всех внутренних и некоторых других рейсов

4.1 При осуществлении всех внутренних рейсов и рейсов на воздушных судах с одним двигателем и многодвигательных воздушных судах, не способных выдерживать установленную минимальную безопасную высоту при отказе двигателя, на борту воздушного судна должно находиться следующее аварийное оборудование:

4.2 ***Сигнальное оборудование****:*

a) аварийный приводной передатчик (ELT);

b) две сигнальные ракеты дневного и ночного типа;

c) восемь красных сигнальных патронов и ракетница;

d) сигнальное полотнище (минимум 1×1 м) отражающего цвета;

e) сигнальное зеркало; и

f) электрический карманный фонарь.

4.3 ***Спасательное оборудование****:*

a) компас;

b) нож;

c) спальный мешок с водозащитной внутренней подкладкой или спасательное одеяло (Astron) на каждого человека;

d) четыре коробки спичек в водонепроницаемых контейнерах;

e) моток веревки;

f) плитка для приготовления пищи с топливом и соответствующие котелки.

Зимой и при полетах над ледниками необходимо дополнительно иметь:

g) пилу для снега или снежную лопату;

h) свечи с продолжительностью горения около двух часов на каждого человека. Минимальный запас свечек должен быть рассчитан на 40 ч горения; и

i) палатка(и) для всех лиц, находящихся на борту. Если на борту имеются шлюпки, то палатка(и) не нужна(ы).

Примечание. Рекомендуется, чтобы на борту воздушного судна имелась винтовка с необходимыми боеприпасами, если ожидается, что воздушное судно будет пролетать над районами, заселенными дикими зверьми. Одежда персонала должна соответствовать Климатическим условиям вдоль маршрута, по которому осуществляется полет.

GEN 1.6 КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРАВИЛ И МЕЖДУНАРОДНЫХ СОГЛАШЕНИЙ/КОНВЕНЦИЙ

1. Ниже приводится перечень законов о гражданской авиации, аэронавигационных правил и т. д., действующих в ..... (государстве) и на …..... островах. Необходимо, чтобы все лица, связанные с выполнением полетов, были ознакомлены с соответствующими правилами. Копии этих документов можно получить от Службы аэронавигационной информации. (на странице GEN 3.1-1 приводится ее адрес).

1.1 *Авиационный акт (Statute Book 1958, NR 47) с внесенными поправками*

Номер статьи	*Правила и законы в соответствии с авиационным актом*
1.	Разработка аппаратов, которые не являются воздушными судами в соответствии с подпунктом b) статьи 1 Авиационного акта (St. B. 1981, № 344).
6.	Национальные и регистрационные знаки гражданских воздушных судов. Распоряжение от 24 марта 1966 года № LI/11430 с поправками.
8.	Правила по использованию связного оборудования в ..., ... и ... диспетчерских зонах без свидетельства эксплуатанта на бортовое радиотелефонное оборудование. (St. G. 1989, № 54).
9.	Освобождение от использования радиооборудования от имени авиации в развлекательных целях (St. G. 1983, № 55).
11.	Определение запретной зоны в связи с открытием парламента (St. G. 1959, № 169).
14.	Ограничение или запрещение выполнения полетов гражданской авиации в некоторых районах (St. G. 1969, № 63) с поправками.
19.	Запрещение полетов гражданских воздушных судов в некоторых районах в связи с военными учениями. Распоряжение от 30 октября 1984 года № 065.127/044.771.
21.	Ограничение полетов гражданской авиации в зонах военных учений над .... Распоряжение от 12 марта 1973 года, № 832234/588979 (St. G. 1973, № 57).

1.2 *Постановление об аэронавигации гражданских воздушных судов*

Номер статьи	*Правила и декреты в соответствии с постановлением об аэронавигации гражданских воздушных судов*
5.	Данные, которые необходимо представлять в связи с заявкой на внесение воздушного судна в реестр гражданских воздушных судов (St. G. 1981, № 223).
20.	Распоряжение в отношении требований к физическим и умственным способностям для получения свидетельства и квалификационной отметки (St. G. 1988, № 137).
23.	Правила о требованиях к знаниям, опыту и мастерству для получения свидетельства и квалификационной отметки (St. G. 1984, № 44) с поправками.
24.	Правила о предоставлении освобождения от медицинского осмотра (St. G. 1988, № 28).
26.	Определение условий продления срока годности лицензий и квалификационных сертификатов (St. G. 1988, № 37).
31.	Правила о признании действительным иностранного свидетельства (St. G. 1988, № 7).

1.3 *Постановление о воздушных перевозках 1980 года (St.B. 1980, NR 786), с поправками*

Номер статьи	*Правила и декреты в соответствии с постановлением о воздушных перевозках 1980 года*
8.	Правила об обслуживании воздушного движения (St. G. 1985, № 226), с поправками.
9.	Определение районов контролируемых полетов по ПВП и аэродромных зон движения (St. G. 1981, № 223).
10.	Установление специальных зон движения R7 и R10 в окрестностях .... аэродрома (St. G. 1982, № 32).
11.	Определение аэродромной зоны движения (ATZ) ... (St. G. 1982, № 13).

12. Процедуры движения по кругу для полетов в зоне аэродрома (St. G. 1982, № 171).

13. Правила по стандартизации маршрутов захода посадку и вылета, процедур и схем движения для полетов в зоне аэродрома (St. G. 1986, № 13) с поправками.

17. Правила по использованию высотомеров и определению эшелонов полета (St. G. 1981, № 164) с поправками.

18. Освобождение от запрещения зонального опрыскивания и опыливания (St. G. 1981, № 164).

1.4 ***Международные соглашения и конвенции***

Конвенция о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция).

Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшавская конвенция).

Соглашение о транзите при международных воздушных сообщениях.

Многостороннее соглашение по удостоверению о годности к полетам импортируемых воздушных судов.

Конвенция о международном признании прав на воздушные суда.

Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Токийская конвенция).

Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаагская конвенция).

Международное соглашение о процедурах установления тарифов регулярных воздушных перевозок.

Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреальская конвенция).

Многостороннее соглашение о сертификатах летной годности для импортируемых воздушных судов.

1.5 ***Прочее***

Правила о службе поиска и спасания в …….. (государстве), Декрет № 83/507/005 от 7 февраля 1984 года.

Акт о взимании сборов за использование воздушного пространства (St. B. 1971, № 719).

Акт об утверждении многостороннего и двустороннего соглашения о маршрутных сборах от 8 сентября 1970 года, заключенного в Брюсселе (St. B. 1971, № 720).

Правила о разрешении использования радиопередатчиков, работающих в диапазоне частот авиационной подвижной службы (St. G. 1988, № 254).

Правила об аэродромной информации, передаваемой по радио, 1983 год, (St. G. 1983, № 42).

Правила о транспортировке животных по воздуху (St. G. 1989, № 249 и St. G. 1990, № 10).

Правительственная инспекция наземных станций, осуществляющих передачи на частотах авиационной подвижной службы от имени неконтролируемых аэродромов (St. G. 1986, № 169).

Правительственная инспекция наземных станций от имени авиации, используемой в целях развлечений (St. G. 1986, № 169).

GEN 1.7 РАЗЛИЧИЯ СО СТАНДАРТАМИ, РЕКОМЕНДУЕМОЙ ПРАКТИКОЙ И ПРАВИЛАМИ ИКАО

1. ПРИЛОЖЕНИЕ 1. ВЫДАЧА СВИДЕТЕЛЬСТВ АВИАЦИОННОМУ ПЕРСОНАЛУ, ... (указать) издание: NIL

---

2. ПРИЛОЖЕНИЕ 2. ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ, …….. (указать) издание

Глава 2

2.5 *Употребление спиртных напитков, наркотиков или лекарственных средств*

В п. 2.5 Правил полетов …….. (государства) содержится следующее положение: ни одно лицо не будет выполнять или пытаться выполнять такие обязанности на борту воздушного судна, в отношении которых требуется свидетельство в соответствии с разделом 35 Аэронавигационного акта ..... (государства), находясь под воздействием спиртных напитков, в результате чего его способности выполнять эти функции ограничены, кроме обязанностей второй степени важности в отношении безопасности, если алкогольная концентрация в его крови равна 0,40 на тысячу или больше.

Также ни одно лицо не выполняет или пытается выполнять такие обязанности на борту воздушного судна, в отношении которых необходимо свидетельство в соответствии с разделом 35 Аэронавигационного акта (государства), если в результате болезни, телесного повреждения, напряжения, отсутствия сна или под воздействием наркотиков или лекарственных средств, или по аналогичным причинам его способности действовать безопасным образом на борту воздушного судна ухудшены.

Глава 3

3.1 *Защита людей и имущества*

В дополнение к п. 3.1 Приложения 2 "Правила полетов" ..... (государства) содержат следующие положения:

3.1.1.1 Командир воздушного судна предпринимает меры к тому, чтобы не создавались ненужные препятствия или затруднения для других полетов.

3.1.1.2 Командир воздушного судна предпринимает меры к тому, чтобы его полет как можно меньше создавал помех для окружающей среды. Это в частности относится к полету над жилыми массивами, зонами развлечений и районами с чувствительной фауной.

3.1.7 *Фигурный полет*

В соответствии с п. 3.1.7 Приложения 2 были разработаны следующие положения:

3.1.7.1 Ни одно воздушное судно не осуществляет фигурный полет, если оно не имеет на это разрешения. Фигурный полет осуществляется таким образом, чтобы не создавалась угроза жизни или собственности других лиц или для других полетов.

3.1.7.2 Если не имеется разрешения со стороны администрации гражданской авиации, фигурный полет не осуществляется:

a) над плотно застроенными районами, включая районы с летними домами, заселенными кемпингами и районами с большим скоплением людей на открытом воздухе;

b) в приборных метеорологических условиях; и

c) на относительной высоте менее 2000 фут (600 м) над самым высоким препятствием в радиусе 1,5 км от воздушного судна.

3.2.5 *Операции на аэродроме и в районе аэродрома*

В дополнение к п. 3.2.5 Приложения 2 "Правила полетов" ..... (государства) содержат следующее положение:

Используется ВПП, которая определена соответствующим органом в качестве рабочей, если безопасность полетов не обуславливает использование другой ВПП.

3.7 *Незаконное вмешательство*

В дополнение к п. 3.7 Приложения 2 "Правила полетов" ..... (государства) содержат следующее положение:

На воздушном судне, оборудованном ответчиком вторичного обзорного радиолокатора, командир воздушного судна по возможности выбирает режим А, код 7500.

Глава 4

4.1 *Минимальные метеорологические условия для полетов по ПВП*

В соответствии с п. 4.1 Приложения 2 были разработаны следующие положения для применения в границах ..... (государства):

В границах диспетчерской зоны соответствующий орган ОВД может разрешить использование специальных полетов по ППП с тем, чтобы воздушное судно осуществляло полет в условиях видимости не менее 1,5 км, при отсутствии облаков и в поле зрения земной или водной поверхности.

Вертолеты могут осуществлять специальные полеты по ПВП в условиях видимости не менее 0,8 км, при отсутствии облаков и в поле видимости земной или водной поверхности, если маневрирование осуществляется на скорости, которая обеспечивает возможность своевременно заметить любые препятствия с целью избежания столкновения.

Планеры могут осуществлять полеты в приборных метеорологических условиях в пределах установленного воздушного пространства при условии, что от соответствующего органа УВД получено разрешение, и при соблюдении условий, указанных в Правилах об аэронавигации гражданских воздушных судов.

4.4 *Минимальные относительные высоты*

В дополнение к п. 4.4 Приложения 2 "Правила полетов" .... (государства) содержат следующее положение:

Запрещаются полеты под мостами, над линиями передач или аналогичными сооружениями, если на это не имеется специального разрешения администрации гражданской авиации.

ПРАВИЛА АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ. ОРГАНИЗАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (PANS-ATM, DOC 4444)

Глава 7, 12 Специальные правила по ПВП не разрешаются при высоте облаков менее 200 м и в условиях видимости менее установленных минимумов.

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА (DOC 7030)

Действующие дополнительные правила приводятся полностью, различия публикуются заглавными буквами.

1) Правила визуальных полетов (ПВП) (см. пп. 4.7 и 4.8 Приложения 2):

Полеты по ПВП, осуществляемые в пределах диспетчерской зоны, установленной на аэродроме, предназначенном для международных полетов, и в конкретных секторах соответствующего узлового диспетчерского района:

a) имеют двустороннюю радиосвязь;

b) получают разрешение от соответствующего органа УВД; и

c) сообщают о местоположении, при необходимости.

Примечание. Фраза "установленные секторы соответствующего узлового диспетчерского района" предназначена для обозначения по крайней мере тех секторов ТМА, которые используются для международных полетов по ППП в связи с подходом, полетом в зоне ожидания, вылетом и эксплуатационными приемами снижения шума.

2) Специальное применение правил полетов по приборам:

Полеты осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам (даже если не осуществляемым в приборных метеорологических условиях) над водной поверхностью при удалении от береговой линии более 90 км.

3) Консультативное обслуживание воздушного движения (глава 4 PANS-ATM):

Все полеты по ППП в консультативном воздушном пространстве регулируются правилами, предназначенными для консультативного обслуживания воздушного движения.

4) Соблюдение плана полета (п. 3.6.2 Приложения 2):

Если воздушное судно случайно отклонилось от указанного маршрута в соответствии с разрешением УВД, оно немедленно предпринимает действия по возвращению на этот маршрут в пределах **CTA (100)** морских миль от местоположения, в котором было замечено это отклонение.

---

3. ПРИЛОЖЕНИЕ 3. МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ АЭРОНАВИГАЦИИ ..... (указать) издание

Глава 7

7.4.1 Предупреждения о сдвиге ветра подготавливаются только для аэродромов, на которых имеется метеорологический орган, и только в пределах часов работы этого органа.

---

4. ПРИЛОЖЕНИЕ 4. АЭРОНАВИГАЦИОННЫЕ КАРТЫ, ... (указать) издание

Глава 7

7.2.1 Эта карта пока не издается. Однако, различные элементы, предназначенные для отображения на этой карте, приводятся на индивидуальных тематических картах, содержащихся в AIP.

5. ПРИЛОЖЕНИЕ 5. ЕДИНИЦЫ ИЗМЕРЕНИЯ, ПОДЛЕЖАЩИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЮ В ВОЗДУШНЫХ И НАЗЕМНЫХ ОПЕРАЦИЯХ, ... (УКАЗАТЬ) ИЗДАНИЕ: NIL

6. ПРИЛОЖЕНИЕ 6. ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, ... (УКАЗАТЬ) ИЗДАНИЕ: NIL

7. ПРИЛОЖЕНИЕ 7. НАЦИОНАЛЬНЫЕ И РЕГИСТРАЦИОННЫЕ ЗНАКИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, ... (УКАЗАТЬ) ИЗДАНИЕ: NIL

8. ПРИЛОЖЕНИЕ 8. ЛЕТНАЯ ГОДНОСТЬ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, ... (УКАЗАТЬ) ИЗДАНИЕ: NIL

9. ПРИЛОЖЕНИЕ 9. УПРОЩЕНИЕ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ, ... (УКАЗАТЬ) ИЗДАНИЕ: NIL

10. ПРИЛОЖЕНИЕ 10. АВИАЦИОННАЯ ЭЛЕКТРОСВЯЗЬ, ... (УКАЗАТЬ) ИЗДАНИЕ: NIL

11. ПРИЛОЖЕНИЕ 11. ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ, ... (УКАЗАТЬ) ИЗДАНИЕ : NIL

12. ПРИЛОЖЕНИЕ 12. ПОИСК И СПАСАНИЕ, ... (УКАЗАТЬ) ИЗДАНИЕ: NIL

13. ПРИЛОЖЕНИЕ 13. РАССЛЕДОВАНИЕ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ИНЦИДЕНТОВ, ... (УКАЗАТЬ) ИЗДАНИЕ: NIL

14. ПРИЛОЖЕНИЕ 14. АЭРОДРОМЫ, ... (УКАЗАТЬ) ИЗДАНИЕ: NIL

15. ПРИЛОЖЕНИЕ 15. СЛУЖБЫ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ, ... (УКАЗАТЬ) ИЗДАНИЕ: NIL

16. ПРИЛОЖЕНИЕ 16. ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ, ... (УКАЗАТЬ) ИЗДАНИЕ: NIL

17. ПРИЛОЖЕНИЕ 17. БЕЗОПАСНОСТЬ,..... (УКАЗАТЬ) ИЗДАНИЕ: NIL

18. ПРИЛОЖЕНИЕ 18. БЕЗОПАСНАЯ ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ПО ВОЗДУХУ, ... (УКАЗАТЬ) ИЗДАНИЕ: NIL

GEN 2. ТАБЛИЦЫ И КОДЫ

GEN 2.1 СИСТЕМА ИЗМЕРЕНИЯ, МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, ПРАЗДНИКИ

1. Единицы измерения

Приводимая ниже таблица единиц измерения будет использоваться авиационными станциями в пределах РПИ AMSWELL (и на островах .....) для воздушных и наземных операций.

2. Система отсчета времени

Общие положения

Для аэронавигационного обслуживания и в публикациях, издаваемых службой аэронавигационной информации, используется Всемирное координированное время (UTC) и григорианский календарь. Время сообщения выражается с точностью до ближайшей минуты, например, 12:40:35 сообщается как 1241.

В AIP и соответствующих публикациях выражение "летнее время" указывает на ту часть года, в которой осуществляется перевод часовой стрелки на час вперед. Другая часть года будет называться "зимнее время". Летнее время в ..... (государстве) является UTC плюс 1 ч. "Летнее время" вводится каждый год в последнее воскресенье марта в 0100 UTC и прекращает действие в последнее воскресенье сентября в 0100 UTC. Время, применяемое в "летнее время", приводится в скобках. Местным временем в ..... (государстве) является UTC.

3. Система отсчета в горизонтальной плоскости

3.1 ***Название/обозначение системы***

Все опубликованные географические координаты, обозначающие широту и долготу, выражаются в системе геодезических координат Всемирной геодезической системы – 1984 (WGS-84).

3.2 ***Проекция***

Проекция выражается в виде универсальной поперечной меркаторской проекции (UTM).

Для измерения	*Используемые единицы*
Расстояния, используемого в навигации, сообщений о местоположении и т. д. – обычно более 2 м. миль	Морские мили и десятые доли
Относительно коротких расстояний, например расстояний, связанных с аэродромами (например, длина ВПП)	Метры
Абсолютных высот, превышения и относительных высот	Футы
Горизонтальной скорости, включая скорость ветра	Узлы
Вертикальной скорости	Футы в минуту
Направления ветра для посадки и взлета	Магнитные градусы
Направления ветра за исключением посадки и взлета	Истинные градусы
Видимости, включая дальность видимости на ВПП	Километры или метры
Установки высотомера	Гектопаскали
Температуры	Градусы Цельсия
Веса	Метрические тонны или килограммы
Времени	Часы и минуты, начиная в полночь по UTC

3.3 ***Эллипсоид***

Эллипсоид выражается в виде эллипсоида Всемирной геодезической системы 1984 (WGS-84).

3.4 ***Система отсчета***

Используется Всемирная геодезическая система –1984 (WGS-84).

3.5 ***Район применения***

Район применения опубликованных географических координат совпадает с районом ответственности службы аэронавигационной информации, т. е. со всей территорией ..... (государства), а также со всем воздушным пространством над открытым морем, обслуживаемым районом полетной информации AMSWELL в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением.

3.6 ***Использование звездочки для обозначения опубликованных географических координат***

Звездочкой (*) помечаются опубликованные географические координаты, которые преобразованы в координаты WGS-84 и точность полевой съемки которых не отвечает требованиям к точности главы 2 Приложения 11 и главы 2 томов I и II Приложения 14.

4. Система отсчета в вертикальной плоскости

4.1 ***Название/обозначение системы***

Система отсчета в вертикальной плоскости привязана к среднему уровню моря (MSL).

4.2 ***Модель геоида***

Используемая модель геоида представляет собой гравитационную модель земли 1996 – (EGM-96).

5. Национальные и регистрационные знаки воздушных судов

Национальным знаком для воздушных судов, зарегистрированных в ..... (государстве), является буква …. За национальным знаком следует черточка, а затем регистрационный знак, состоящий из трех букв, например W-ABA.

6. Государственные праздники

Название	*Дата/день*
Новый Год	1 января
Великий четверг	Четверг перед Пасхой
Великая пятница	Пятница перед Пасхой
Второй день Пасхи	Понедельник после первого дня Пасхи
День молитвы	Четвертая пятница после Пасхи
Праздник Вознесения	Шестой четверг после Пасхи
Рождество	25 декабря
День подарков	26 декабря

Примечание. Некоторые виды административных служб, банки и аналогичные им учреждения могут не работать в следующие дни:

01 мая с 12.00 (День труда)
05 июня с 12.00 (День конституции)
24 декабря (канун Рождества)
31 декабря (канун Нового Года)

GEN 2.2 СОКРАЩЕНИЯ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ В ИЗДАНИЯХ AIP

Сокращения, помеченные звездочкой (*), либо отличаются от сокращений документа ИКАО Doc 8400, либо не содержатся в этом документе.

A	
A	Желтый
AAA	(или AAB, AAC ... и т. д., последовательно). Измененное метеорологическое сообщение *(указатель типа сообщения)*
A/A	Воздух – воздух
AAD	Отклонение от заданной абсолютной высоты
AAL	Над уровнем аэродрома
ABI	Заблаговременная информация о пересечении границы диспетчерского района
ABM	На траверзе
ABN	Аэродромный маяк
ABT	Около, примерно, приблизительно
ABV	Над
AC	Высококучевые
ACARS†	*(Следует произносить "ЭЙ-КАРС")* Авиационная система адресации и передачи сообщений
ACAS	Бортовая система предупреждения столкновений
ACC‡	Районный диспетчерский центр
ACCID	Уведомление об авиационном происшествии
ACFT	Воздушное судно
ACK	Подтверждение приема
ACL	Место проверки высотомеров
ACN	Классификационное число воздушного судна
ACP	Принятие *(указатель типа сообщения)*
ACPT	Принять *или* принятый
ACT	Действующий, или приведенный в действие, *или* деятельность
AD	Аэродром
ADA	Консультативная зона
ADDN	Дополнение *или* дополнительный
ADC	Карта аэродрома
ADF‡	Автоматическое радиопеленгаторное оборудование
ADIZ†	*(Следует произносить "ЭЙ-ДИЗ")* Опознавательная зона противовоздушной обороны
ADJ	Смежный
ADO	Аэродромный орган *(указать службу)*
ADR	Консультативный маршрут
ADS	Автоматическое зависимое наблюдение
ADS	Адрес *(при использовании данного сокращения для запроса повторения сокращению предшествует знак вопроса (IMI), например IMI ADS) (подлежит использованию в AFS в качестве процедурного сигнала)*
ADSU	Оборудование автоматического зависимого наблюдения
ADVS	Консультативное обслуживание
ADZ	Сообщить
AES	Бортовая земная станция
AFIL	Переданный с борта план полета
AFIS	Аэродромная служба полетной информации
AFM	Да, *или* подтверждать, *или* утвердительный ответ, *или* правильно
AFS	Авиационная фиксированная служба
AFT	После... *(время или пункт)*
AFTN‡	Сеть авиационной фиксированной электросвязи
A/G	Воздух – земля
AGA	Аэродромы, воздушные трассы и наземные средства
AGL	Над уровнем земли
AGN	Снова
AIC	Циркуляр аэронавигационной информации
AIDC	Обмен данными между средствами в целях обслуживания воздушного движения
AIP	Сборник аэронавигационной информации
AIRAC	Регламентация и контролирование аэронавигационной информации
AIREP†	Донесение с борта, AIREP
AIRMET†	Информация о возникновении определенных явлений погоды по маршруту полета, которые могут повлиять на безопасность полетов воздушных судов на малых высотах
AIS	Служба аэронавигационной информации
ALA	Зона приводнения
ALERFA‡	Стадия тревоги
ALR	Аварийное оповещение *(указатель типа сообщения)*
ALRS	Служба аварийного оповещения
ALS	Система огней приближения
ALT	Абсолютная высота
ALTN	Переменный *или* попеременный *(огонь переменного цвета)*
ALTN	Запасной *(аэродром)*
AMA	Минимальная абсолютная высота в зоне
AMD	Внести поправку *или* с внесенной поправкой *(используется для указания измененного метеорологического сообщения; указатель типа сообщения)*
AMDT	Поправка *(поправка к AIP)*
AMS	Авиационная подвижная служба
AMSL	Над средним уровнем моря
AMSS	Авиационная подвижная спутниковая служба
ANC	Аэронавигационная карта масштаба 1:500 000 *(после которого следует номенклатура/ название)*
ANCS	Аэронавигационная карта мелкого масштаба *(после которого следует номенклатура/ название и масштаб)*
ANS	Ответ, отвечать
AOC	Карта аэродромных препятствий (*после которого следует тип и номенклатура/название*)
AP	Аэропорт
APAPI	*(Следует произносить "ЭЙ-ПАПИ")* Упрощенный указатель траектории точного захода на посадку
APCH	Заход на посадку

и т. д.

† *При использовании радиотелефонной связи сокращения и выражения произносятся как обычные слова.*

‡ *При использовании радиотелефонной связи сокращения и выражения передаются отдельно по буквам в нефонетическом виде.*

GEN 2.3 УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ НА КАРТАХ

1. Аэродромы

1.1 ***Карты, отличные от карт захода на посадку и посадки***

Гражданский (сухопутный)	
Гражданский (водный)	
Совместный гражданский и военный (сухопутный)	
Совместный гражданский и военный (водный)	
Военный (сухопутный)	
Военный (водный)	
Аварийный аэродром или необорудованный аэродром	
Защитная якорная стоянка	
Вертодром	

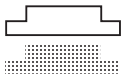
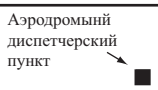
1.2 ***Карты захода на посадку***

Аэродромы с установленной процедурой	
Аэродромы, влияющие на схему движения на аэродроме с установленной процедурой	

1.3 ***Карты аэродрома***

ВПП с твердым покрытием	
ВПП, не имеющая искусственного покрытия	
Концевая полоса торможения КПТ	

2. Аэродромные устройства и огни

Контрольная точка аэродрома (КТА)	
Зоны РД и стоянки	
Аэродромный диспетчерский пункт	
Точечный свет	
Линейный огонь	
Морской огонь	
Заградительный огонь	
Авиационный наземный огонь	
Указатель направления ветра (освещенный)	
Указатель направления ветра (неосвещенный)	
Указатель направления посадки (освещенный)	
Указатель направления посадки (неосвещенный)	

3. Прочие

Наивысшая точка превышения на карте	
Препятствия	
Группа препятствий *Примечание. Цифры курсивом означают превышение препятствия над уровнем моря. Вертикальные цифры в скобках означают относительную высоту над установленным уровнем.*	
Ограниченное воздушное пространство (запретные зоны, зоны ограничения полетов и опасные зоны)	
Общая граница двух зон	
Линия передачи или подвесной кабель	
Изогональ	

GEN 2.4 ИНДЕКСЫ МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ

Индексы местоположения, отмеченные звездочкой (*), не могут использоваться в поле адреса сообщений AFS.

1. КОДИРОВАНИЕ		**2. ДЕКОДИРОВАНИЕ**	
Местоположение	*Индекс*	*Индекс*	*Местоположение*
AKVIN/Akvin	EADA	EACC	AMSWELL ACC
AMSWELL ACC	EACC	EADA	AKVIN/Akvin
Appenyfod	EADP	EADB	SIBY/Bistock
Bardoe	EADO	EADC*	Essence
DENGRON/Deleede	EADE	EADD	DONLON/Intl.
DONLON/Intl.	EADD	EADE	DENGRON/Deleed
DONLON/Downtown Heliport	EADH	EADF*	Faladin
Essence	EADC*	EADG	Galan
Faladin	EADF*	EADH	DONLON/Downtown Heliport
Galan	EADG	EADL	Haggingwell
Haggingwell	EADL	EADM	Malan
HOLMSTOCK/Landa	EADS	EADN	NIBORD/Nibord
Malan	EADM	EADO	Bardoe
NIBORD/Nibord	EADN	EADP	Appenyfod
Richmaast	EADT	EADR*	Yanmore
SIBY/Bistock	EADB	EADS	HOLMSTOCK/Lan
Toriluille	EADU*	EADT	Richmaast
WICHNOR/Slipton	EADW	EADU*	Toriluille
Yanmore	EADR*	EADW	WICHNOR/Slipton
Yunwell (MIL)	EADY	EADY	Yunwell (MIL)
Zanby (MIL)	EADZ	EADZ	Zanby (MIL)

GEN 2.5 ПЕРЕЧЕНЬ РАДИОНАВИГАЦИОННЫХ СРЕДСТВ

Опознаватель	*Название станции*	*Средство*	*Цель*	*Название станции*	*Средство*	*Опознаватель*	*Цель*
AK	Akvin	NDB	AE	Akvin	NDB	AR	AE
BOR	Boorspijk	VOR/DME	E	Boorspijk	VOR/DME	BOR	E
DN	Donnord	NDB	E	Donest	NDB	DS	E
DS	Donest	NDB	E	Donlon	ILS	OXS	A
EKO	Ekcombe	VOR	E	Donlon	L	KL	A
KL	Donlon	L	A	Donnord	NDB	DN	E
LMD	Limador	VOR	AE	Ekcombe	VOR	EKO	E
LG	Ugo	CON	E	Limador	VOR	LMD	AE
MHS	Nieuhans	VOR	E	Nieuhans	VOR	NHS	E
OXS	Donlon	ILS	A	Ugo	CON	LG	E

GEN 2.6 ТАБЛИЦЫ ПЕРЕВОДА

NM to KM 1 NM = 1,852 KM		KM to NM 1 KM = 0,54 NM		FT to M 1 FT = 0,3048 M		M to FT 1 M = 3,281 FT	
NM	*KM*	*KM*	*NM*	*FT*	*M*	*M*	*FT*
0,1	0,185	0,1	0,05	1	0,305	1	3,28
0,2	0,370	0,2	0,11	2	0,610	2	6,56
0,3	0,556	0,3	0,16	3	0,914	3	9,84
0,4	0,741	0,4	0,22	4	1,219	4	13,12
0,5	0,926	0,5	0,27	5	1,524	5	16,40
0,6	1,111	0,6	0,32	6	1,829	6	19,69
0,7	1,296	0,7	0,38	7	2,134	7	22,97
0,8	1,482	0,8	0,43	8	2,438	8	26,25
0,9	1,667	0,9	0,49	9	2,743	9	29,53
1	1,852	1	0,54	10	3,048	10	32,81
2	3,704	2	1,08	20	6,096	20	65,62
3	5,556	3	1,62	30	9,144	30	98,43
4	7,408	4	2,16	40	12,192	40	131,23
5	9,260	5	2,70	50	15,240	50	164,04
6	11,112	6	3,24	60	18,288	60	196,85
7	12,964	7	3,78	70	21,336	70	229,66
8	14,816	8	4,32	80	24,384	80	262,47
9	16,668	9	4,86	90	27,432	90	295,28
10	18,520	10	5,40	100	30,480	100	328,08
20	37,040	20	10,80	200	60,960	200	656,17
30	55,560	30	16,20	300	91,440	300	984,25
40	74,080	40	21,60	400	121,920	400	1 312,34
50	92,600	50	27,00	500	152,400	500	1 640,42
60	111,120	60	32,40	600	182,880	600	1 968,50
70	129,640	70	37,80	700	213,360	700	2 296,59
80	148,160	80	43,20	800	243,840	800	2 624,67
90	166,680	90	48,60	900	274,320	900	2 952,76
100	185,200	100	54,00	1 000	304,800	1 000	3 280,84
200	370,400	200	107,99	2 000	609,600	2 000	6 561,68
300	555,600	300	161,99	3 000	914,400	3 000	9 842,52
400	740,800	400	215,98	4 000	1 219,200	4 000	13 123,36
500	926,000	500	269,98	5 000	1 524,000	5 000	16 404,20
				6 000	1 828,800		
				7 000	2 133,600		
				8 000	2 438,400		
				9 000	2 743,200		
				10 000	3 048,000		

Десятые доли минуты дуги в секунды дуги

MIN	*SEC*	*MIN*	*SEC*	*MIN*	*SEC*	*MIN*	*SEC*
0,01	0,6	0,26	15,6	0,51	30,6	0,76	45,6
0,02	1,2	0,27	16,2	0,52	31,2	0,77	46,2
0,03	1,8	0,28	16,8	0,53	31,8	0,78	46,8
0,04	2,4	0,29	17,4	0,4	32,4	0,79	47,4
0,05	3,0	0,30	18,0	0,55	33,0	0,80	48,0
0,06	3,6	0,31	18,6	0,56	33,6	0,81	48,6
0,07	4,2	0,32	19,2	0,57	34,2	0,82	49,2
0,08	4,8	0,33	19,8	0,58	34,8	0,83	49,8
0,09	5,4	0,34	20,4	0,59	35,4	0,84	50,4
0,10	6,0	0,35	21,0	0,60	36,0	0,85	51,0
0,11	6,6	0,36	21,6	0,61	36,6	0,86	51,6
0,12	7,2	0,37	22,2	0,62	37,2	0,87	52,2
0,13	7,8	0,38	22,8	0,63	37,8	0,88	52,8
0,14	8,4	0,39	23,4	0,64	38,4	0,89	53,4
0,15	9,0	0,40	24,0	0,65	39,0	0,90	54,0
0,16	9,6	0,41	24,6	0,66	39,6	0,91	54,6
0,17	10,2	0,42	25,2	0,67	40,2	0.92	55,2
0,18	10,8	0,43	25,8	0,68	40,8	0,93	55,8
0,19	11,4	0,44	26,4	0,69	41,4	0,94	56,4
0,20	12,0	0,45	27,0	0,70	42,0	0,95	57,0
0,21	12,6	0,46	27,6	0,71	42,6	0,96	57,6
0,22	13,2	0,47	28,2	0,72	43,2	0,97	58,2
0,23	13,8	0,48	28,8	0,73	43,8	0,98	58,8
0,24	14,4	0,49	29,4	0,74	44,4	0,99	59,4
0,25	15,0	0,50	30,0	0,75	45,0		

Секунды дуги в десятые доли минуты дуги

SEC	MIN	SEC	MIN	SEC	MIN	SEC	MIN
1	0,02	16	0,27	31	0,52	46	0,77
2	0,03	17	0,28	32	0,53	47	0,78
3	0,05	18	0,30	33	0,55	48	0,80
4	0,07	19	0,32	34	0,57	49	0,82
5	0,08	20	0,33	35	0,58	50	0,83
6	0,10	21	0,35	36	0,60	51	0,85
7	0,12	22	0,37	37	0,62	52	0,87
8	0,13	23	0,38	38	0,63	53	0,88
9	0,15	24	0,40	39	0,65	54	0,90
10	0,17	25	0,42	40	0,67	55	0,92
11	0,18	26	0,43	41	0,68	56	0,93
12	0,20	27	0,45	42	0,70	57	0,95
13	0,22	28	0,47	43	0,72	58	0,97
14	0,23	29	0,48	44	0,73	59	0,98
15	0,25	30	0,50	45	0,75		

GEN 2.7 ТАБЛИЦЫ ВОСХОДА/ЗАХОДА СОЛНЦА

1. Таблицы на нижеследующих страницах были подготовлены астрономической обсерваторией ..... (государства), которое разрешило их использовать. В таблицы включены ..... (количество) общественных аэропортов и аэродромов, а также ..... (количество) вертодромов, расположенных над поверхностью той части открытого моря, которая обслуживается службами ОВД ..... (государства).

1.1 Время в таблицах приводится в UTC в отношении начала гражданских утренних сумерек (TWIL FROM), восхода (SR), захода (SS) и окончания гражданских вечерних сумерек (TWIL TO) на период 1991–2000 годы.

1.2 Время, приводимое в отношении начала гражданских утренних сумерек и конца гражданских вечерних сумерек, рассчитано для высоты солнца 6° ниже горизонта, как это обычно используется.

1.3 Таблицы составлены для 1994 года, который используется в качестве "среднего года" для периода 1991–2000 годы. В течение этого периода время произвольной даты и место будут отклоняться не более 2 мин от времени на эту же дату и места в "среднем году".

2. Алфавитный перечень

Местоположение	*Страница*	*Местоположение*	*Страница*
AKVIN/Akvin	GEN 2.7-2		
DONLON/International	GEN 2.7-3		

3. Таблица восхода и захода солнца

3.1

AKVIN/Akvin
EADA
52 36 06N
032 55 12W

MONTH/ DAY		TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO
JAN	1	0702	0749	1504	1551
–	5	0701	0748	1509	1555
–	9	0700	0746	1515	1601
–	13	0657	0742	1521	1606
–	17	0654	0738	1528	1613
–	21	0649	0733	1536	1620
–	25	0644	0727	1544	1627
–	29	0639	0721	1552	1634
FEB	2	0632	0714	1600	1642
–	6	0625	0706	1608	1649
–	10	0618	0658	1617	1657
–	14	0610	0650	1625	1705
–	18	0602	0641	1634	1713
–	22	0553	0632	1642	1721
–	26	0544	0622	1650	1729
MAR	2	0535	0613	1658	1736
–	6	0525	0603	1706	1744
–	10	0515	0553	1714	1752
–	14	0505	0543	1722	1800
–	18	0455	0533	1730	1808
–	22	0445	0523	1738	1816
–	26	0435	0513	1746	1824
–	30	0424	0502	1754	1832
APR	3	0414	0452	1801	1840
–	7	0403	0442	1809	1848
–	11	0353	0432	1817	1857
–	15	0342	0423	1824	1905
–	19	0332	0413	1832	1914
–	23	0322	0404	1840	1923
–	27	0311	0355	1848	1931

AKVIN/Akvin
EADA
52 36 06N
032 55 12W

MONTH/ DAY		TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO
MAY	1	0302	0346	1855	1940
–	5	0252	0338	1903	1949
–	9	0243	0330	1910	1958
–	13	0234	0322	1917	2006
–	17	0225	0315	1924	2015
–	21	0217	0309	1931	2023
–	25	0210	0303	1937	2031
–	29	0203	0258	1943	2038
JUN	2	0158	0254	1948	2045
–	6	0153	0251	1953	2051
–	10	0150	0248	1957	2056
–	14	0147	0247	2000	2059
–	18	0146	0246	2002	2102
–	22	0147	0247	2003	2103
–	26	0148	0248	2003	2103
–	30	0151	0251	2002	2101
JUL	4	0155	0254	2000	2058
–	8	0201	0258	1957	2054
–	12	0207	0303	1953	2049
–	16	0214	0308	1949	2043
–	20	0221	0314	1943	2036
–	24	0229	0320	1937	2028
–	28	0237	0327	1931	2020
AUG	1	0245	0334	1923	2011
–	5	0254	0341	1916	2002
–	9	0302	0348	1907	1953
–	13	0311	0355	1859	1943
–	17	0319	0403	1850	1933
–	21	0328	0410	1841	1923
–	25	0336	0418	1831	1912
–	29	0344	0425	1822	1902

AKVIN/Akvin
EADA
52 36 06N
032 55 12W

MONTH/ DAY		TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO
SEP	2	0352	0432	1812	1851
–	6	0400	0440	1802	1841
–	10	0408	0447	1752	1830
–	14	0416	0455	1741	1820
–	18	0424	0502	1731	1809
–	22	0431	0509	1721	1759
–	26	0439	0517	1711	1748
–	30	0447	0524	1700	1738
OCT	4	0454	0532	1650	1728
–	8	0502	0540	1640	1718
–	12	0509	0547	1630	1709
–	16	0517	0555	1621	1659
–	20	0524	0603	1611	1650
–	24	0532	0611	1602	1641
–	28	0540	0619	1553	1633
NOV	1	0547	0627	1545	1625
–	5	0555	0636	1537	1618
–	9	0602	0644	1529	1611
–	13	0609	0652	1522	1604
–	17	0617	0700	1515	1558
–	21	0623	0707	1510	1553
–	25	0630	0715	1504	1549
–	29	0636	0722	1500	1546
DEC	3	0642	0728	1457	1543
–	7	0647	0734	1454	1541
–	11	0652	0739	1453	1540
–	15	0655	0743	1453	1540
–	19	0658	0746	1454	1541
–	23	0701	0748	1455	1543
–	27	0702	0749	1458	1546
–	31	0702	0750	1502	1550

3.2

DONLON/International
EADD
52 22 18N
031 56 58W

MONTH/ DAY		TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO
JAN	1	0652	0741	1445	1534
–	5	0651	0739	1451	1539
–	9	0649	0737	1457	1544
–	13	0647	0733	1503	1550
–	17	0643	0729	1511	1556
–	21	0638	0723	1518	1603
–	25	0633	0717	1527	1611
–	29	0627	0711	1535	1618
FEB	2	0621	0703	1543	1626
–	6	0614	0656	1552	1634
–	10	0606	0647	1601	1642
–	14	0558	0638	1610	1650
–	18	0549	0629	1618	1658
–	22	0541	0620	1627	1706
–	26	0531	0610	1635	1714
MAR	2	0522	0600	1644	1723
–	6	0512	0550	1652	1731
–	10	0502	0540	1700	1739
–	14	0452	0530	1709	1747
–	18	0441	0520	1717	1755
–	22	0431	0509	1725	1803
–	26	0420	0459	1733	1812
–	30	0409	0448	1741	1820
APR	3	0358	0438	1749	1828
–	7	0348	0428	1757	1837
–	11	0337	0418	1805	1846
–	15	0326	0408	1813	1854
–	19	0315	0358	1821	1903
–	23	0305	0348	1829	1912
–	27	0254	0339	1837	1921

DONLON/International
EADD
52 22 18N
031 56 58W

MONTH/ DAY		TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO
MAY	1	0244	0330	1845	1931
–	5	0234	0321	1852	1940
–	9	0224	0313	1900	1949
–	13	0215	0305	1908	1958
–	17	0206	0258	1915	2007
–	21	0158	0251	1922	2016
–	25	0150	0245	1928	2024
–	29	0143	0240	1934	2032
JUN	2	0137	0236	1940	2039
–	6	0132	0232	1944	2045
–	10	0128	0230	1948	2050
–	14	0125	0228	1951	2054
–	18	0124	0228	1953	2057
–	22	0125	0228	1954	2058
–	26	0126	0230	1954	2058
–	30	0129	0232	1953	2056
JUL	4	0134	0235	1951	2053
–	8	0139	0240	1949	2048
–	12	0146	0244	1945	2043
–	16	0153	0250	1940	2036
–	20	0201	0256	1934	2029
–	24	0209	0303	1928	2021
–	28	0218	0309	1921	2012
AUG	1	0227	0317	1913	2003
–	5	0236	0324	1905	1953
–	9	0245	0331	1857	1944
–	13	0253	0339	1848	1933
–	17	0302	0347	1839	1923
–	21	0311	0354	1829	1921
–	25	0320	0402	1820	1902
–	29	0328	0410	1810	1851

DONLON/International
EADD
52 22 18N
031 56 58W

MONTH/ DAY		TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO
SEP	2	0337	0417	1800	1840
–	6	0345	0425	1749	1829
–	10	0353	0433	1739	1818
–	14	0401	0440	1728	1807
–	18	0409	0448	1718	1757
–	22	0417	0456	1707	1746
–	26	0425	0503	1657	1735
–	30	0433	0511	1647	1725
OCT	4	0441	0519	1636	1715
–	8	0448	0527	1626	1704
–	12	0456	0535	1616	1655
–	16	0504	0543	1606	1645
–	20	0512	0551	1556	1636
–	24	0520	0600	1547	1627
–	28	0527	0608	1538	1618
NOV	1	0535	0616	1529	1610
–	5	0543	0625	1520	1602
–	9	0551	0633	1512	1555
–	13	0558	0642	1505	1548
–	17	0605	0650	1458	1543
–	21	0613	0658	1452	1537
–	25	0619	0705	1447	1533
–	29	0626	0712	1442	1529
DEC	3	0632	0719	1439	1526
–	7	0637	0725	1436	1524
–	11	0641	0730	1435	1523
–	15	0645	0734	1434	1523
–	19	0648	0738	1435	1524
–	23	0651	0740	1437	1526
–	27	0652	0741	1440	1529
–	31	0652	0741	1444	1533

GEN 3. ОБСЛУЖИВАНИЕ

GEN 3.1 АЭРОНАВИГАЦИОННОЕ ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

1. Ответственная служба

1.1 Служба аэронавигационной информации, являющаяся частью отдела Администрации гражданской авиации ..... (государства), обеспечивает поток информации, необходимой для безопасности, регулярности и эффективного функционирования международной и национальной аэронавигации в границах района ответственности, как это указано в разделе GEN 3.1.2. В нее входят штаб-квартира САИ, орган международных NOTAM (NOF) и подразделения САИ, созданные на аэродромах, которые перечислены в подразделе GE 3.1.5.

1.2 ***Штаб-квартира САИ***

Aeronautical Information Service
P.O. Box 744
1050 State Street
Donlon
TEL: 0123 697 3464
Telefax: 0123 697 3474
Telex: 99 1236
AFS: EADDYAYX
E-mail: ias@donc.xx

1.3 ***Орган международных NOTAM (NOF)***

International NOTAM Office
Donlon Airport
134 Airport Road
Donlon
TEL: 0123 696 5698
Telefax: 0123 696 5788
Telex: 99 1247
AFS: EADDYNYX

Обслуживание предоставляется в соответствии с положениями, содержащимися в Приложении 15 *"Службы аэронавигационной информации"*.

(Редакционное примечание. Если обслуживание не предоставляется круглосуточно, об этом следует сообщить в настоящем разделе.)

2. Район ответственности

Служба аэронавигационной информации отвечает за сбор и распространение информации на всей территории ..... (государства) и в воздушном пространстве над открытым морем, обслуживаемых районом полетной информации AMSWELL.

3. Аэронавигационные издания

3.1 Аэронавигационная информация предоставляется в виде объединенного пакета аэронавигационной информации, состоящего из следующих элементов:

- сборника аэронавигационной информации (AIP);
- поправок к AIP (AIP AMDT)
- дополнений к AIP (AIP SUP);
- NOTAM и бюллетеней предполетной информации (PIB);
- циркуляров аэронавигационной информации (AIC); и
- контрольных перечней и списков действующих NOTAM.

NOTAM и соответствующие ежемесячные контрольные перечни распространяются с помощью аэронавигационной фиксированной службы (AFS), в то время как PIB предоставляются в аэродромных подразделениях САИ. Все другие элементы указанного пакета распространяются авиапочтой.

3.2 ***Сборник аэронавигационной информации (AIP)***

AIP является основным авиационным документом, предназначенным в основном для удовлетворения международных требований в отношении обмена постоянной аэронавигационной информацией и временных изменений длительного характера, необходимых для обеспечения аэронавигации.

AIP ..... (государства) издается в (указать) томе (томах).

AIP издается в формате со свободно заменяемыми листами на двуязычном тексте (английский и .....) (или только на английском языке) для использования при международных и внутренних полетах, независимо от того, является ли полет коммерческий, или частным.

3.3 ***Поправки к AIP (AIP AMDT)***

Поправки к AIP выпускаются в виде заменяемых листов. Издаются два вида AIP AMDT:

– обычная поправка к AIP (AIP AMDT), издаваемая в соответствии с установленными регулярными интервалами (см. GEN ...) и характеризующаяся титульным листом голубого цвета, включает постоянные изменения в AIP на указанную дату издания; и

– поправка к AIP в соответствии с AIRAC (AIRAC AIP AMDT), издаваемая в соответствии с системой AIRAC, характеризующаяся титульным листом розового цвета и акронимом AIRAC, включает постоянные изменения в AIP, имеющие важное значение с эксплуатационной точки зрения, с указанной датой вступления в силу в соответствии с системой AIRAC.

На титульном листе поправок к AIP дается краткое описание содержания поправки. Новая информация, внесенная на перепечатанных страницах AIP, аннотируется и определяется с помощью вертикальной линии на левом поле (или непосредственно с левой стороны) изменения/добавления.

Каждая страница AIP и каждая заменяемая страница AIP, вводимая поправкой, включая титульный лист поправки, датируются. Эта дата состоит из дня, месяца (название) и года даты издания (обычная AIP AMDT) или даты вступления в силу в соответствии с системой AIRAC (AIRAC AIP AMDT). Каждый титульный лист поправки к AIP включает ссылки на серийный номер тех элементов (если таковые имеются) объединенного пакета аэронавигационной информации, которые были включены в AIP с помощью данной поправки и которые соответственно отменяются.

Каждой AIP AMDT и каждой AIRAC AIP AMDT выделяется отдельный серийный номер, при этом эти номера являются последовательными и основаны на календарном годе. Год, обозначенный двумя цифрами, является частью серийного номера поправки, например AIP AMDT 1/96; AIRAC AIP AMDT 1/96.

Контрольный перечень страниц AIP, содержащий номера страниц/названия карт и дату издания или дату вступления в силу информации (день, месяц и год) переиздается с каждой поправкой и является составной частью AIP.

3.4 *Дополнение к AIP (AIP SUP)*

Временные изменения длительного характера (3 мес и более) и информация краткосрочного характера, которая состоит из обширного текста и/или графического материала, дополняющие постоянную информацию, содержащуюся в AIP, публикуются в качестве дополнений к AIP (AIP SUP). Временные изменения к AIP, имеющие важное значение с эксплуатационной точки зрения, публикуются в соответствии с системой AIRAC и ее установленными датами вступления в силу и отчетливо обозначаются сокращением AIRAC AIP SUP.

Дополнения AIP разбиваются по тематике (общие положения – GEN, маршрут – ENR и аэродромы – AD) и помещаются соответственно в начале каждой части AIP. Дополнения публикуются на желтой бумаге для выделения их от остальной части AIP. Каждому дополнению к AIP (регулярному или AIRAC) присваивается серийный номер, который является порядковым и основан на календарном годе, например AIP SUP 1/96; AIRAC AIP SUP 1/96.

Дополнение к AIP сохраняется в основном тексте до тех пор, пока его содержание или часть его остается в силе. Срок годности информации, содержащейся в дополнении к AIP, обычно указывается в самом дополнении. Также может издаваться NOTAM, в котором указывается изменение срока годности и отмена указанного дополнения.

Контрольный перечень действующих дополнений к AIP издается ежемесячно в виде списка действующих NOTAM, напечатанного открытым текстом.

3.5 *NOTAM и бюллетени предполетной информации (PIB)*

Обычный NOTAM содержит информацию о введении в действие, состоянии или изменении любого аэронавигационного оборудования, обслуживании и правилах или информацию об опасности, своевременное предупреждение о которых имеет важное значение для персонала, связанного с выполнением полетов. Текст каждого NOTAM, содержащего информацию, излагается в последовательности, показанной в формате ИКАО NOTAM, и состоит из обозначений/аббревиатур универсальных фаз, предписанных коду ИКАО NOTAM, дополненного сокращениями ИКАО, индексами, указателями, определителями, позывными, частотами, цифрами и открытым текстом. NOTAM составляются и издаются РПИ Amswell и рассылаются в семи сериях, каждая из которых определяется буквой A, B, C, D, E, S и V.

Серия A. Общие правила, навигация на маршруте и средства связи, ограничения в воздушном пространстве и полеты, осуществляемые выше эшелона полета 245, а также информация в отношении крупных международных аэродромов.

Серия B. Информация об ограничениях в воздушном пространстве, полеты, осуществляемые ниже эшелона полета 195, а также информация в отношении других международных аэродромов, на которые разрешено осуществлять полеты по ППП.

Серия C. Информация о других международных аэродромах, на которые разрешено осуществлять полеты по ПВП.

Серия D. Информация о национальных аэродромах.

Серия E. Информация о вертодромах.

Серия S (SNOWTAM). Информация о снеге, слякоти, льде или стоячей воде, находящихся на рабочих площадях. SNOWTAM издается непосредственно отдельным аэродромом, отдельной серией и подготавливается в соответствии с добавлением 2 к Приложению 15 ИКАО. В разделе "Аэродром" (AD) дается подробное описание плана на случай выпадения снега.

Серия V (ASHTAM). Информация, касающаяся вулканической деятельности до извержения или важных с эксплуатационной точки зрения изменений вулканической деятельности, о месте, дате и времени вулканических извержений и горизонтальных и вертикальных параметрах облака вулканического пепла, включая направление движения, эшелоны полета и маршруты или участки маршрутов, которые могут быть затронуты. ASHTAM подготавливаются в соответствии с добавлением 3 Приложения 15.

Бюллетени предполетной информации (PIB), содержащиеся краткое повторение содержания текущих NOTAM и другой информации срочного характера для эксплуатантов/членов экипажа, предоставляются в аэродромных подразделениях САИ. Содержание информации, излагаемой в PIB, указывается в подразделе 5.

3.6 *Циркуляр аэронавигационной информации (AIC)*

Циркуляр аэронавигационной информации содержит информацию длительного характера о любых значительных изменениях в законодательстве, правилах регулирования, средствах и службах, информацию исключительно пояснительного или консультативного характера, но характеризующуюся возможностью повлиять на безопасность полетов; и информацию или уведомление пояснительного или консультативного характера, касающуюся технических, юридических или исключительно административных вопросов. AIC классифицируются в соответствии с тематикой и издаются в двух сериях (A и B). Серия AIC A содержит информацию, касающуюся международной гражданской авиации, и рассылается по международной сети, в то время как серия AIC B содержит информацию, касающуюся только национальной авиации, и распространяется в пределах государства.

Каждому AIC присваивается порядковый номер в пределах каждой серии на протяжении календарного года. Год, обозначенный двумя цифрами, является частью серийного номера AIC, например AIC A 1/96; AIC B 1/96. Контрольный перечень действующих AIC издается и рассылается два раза в год аналогично AIC.

3.7 *Контрольный перечень и список действующих NOTAM*

Контрольный перечень действующих NOTAM расылается ежемесячно с помощью AFS. За контрольным перечнем следует напечатанный список действующих NOTAM, который рассылается почтой всем получателям объединенного пакета аэронавигационной информации. В ней открытым текстом (на английском языке) перечисляются действующие NOTAM и информация о количестве последних изданных AIP AMDT, AIRAC AIP AMDT, AIP SUP и AIC, а также те номера, изданные в рамках AIRAC, которые вступят в силу или при их отсутствии уведомление "NIL" по системе AIRAC.

3.8 *Продажа изданий*

Указанные издания могут быть заказаны в службе аэронавигационной информации. Стоимость закупки публикуется в AIC серии A.

4. Система AIRAC

4.1 В целях регулирования и своевременного контроля значительных изменений, требующих внесения поправок в карты, справочники по маршрутам и т. п., такие изменения, по возможности, должны издаваться в соответствии с системой AIRAC в заранее определенные даты. Такой вид информации должен публиковаться в виде AIRAC AIP AMDT или AIRAC AIP SUP. Если из-за отсутствия времени AIRAC AMDT или SUP не может быть издан, следует издать NOTAM, четко обозначенный AIRAC. За таким NOTAM немедленно будет издана AMDT или SUP.

4.2 В опубликованной ниже таблице показаны даты вступления в силу AIRAC на предстоящие годы. Информацию по системе AIRAC следует издавать таким образом, чтобы эта информация была получена пользователями – не позднее 28 дней, а в отношении крупных изменений не позднее 56 дней до даты вступления в силу. На даты AIRAC издается "триггерный" NOTAM, в котором дается краткое описание содержания, даты вступления в силу и номер ссылки на AIRAC AIP AMDT или AIRAC AIP SUP, и этот NOTAM вступает в силу в указанную дату. "Триггерный" NOTAM будет оставаться в силе в качестве напоминания в PIB до тех пор, пока не будет издан новый контрольный перечень/список.

Если на дату по системе AIRAC не представлено для публикации никакой информации, издается уведомление "NIL", которое распространяется посредством NOTAM не позднее, чем за 11 дней до соответствующей даты вступления в силу по системе AIRAC.

Таблица дат вступления в силу по системе AIRAC

2003	*2004*	*2005*	*2006*	*2007*
23 ЯНВ.	22 ЯНВ.	20 ЯНВ.	19 ЯНВ.	18 ЯНВ.
20 ФЕВР.	19 ФЕВР.	17 ФЕВР.	16 ФЕВР.	15 ФЕВР.
20 МАРТА	18 МАРТА	17 МАРТА	16 МАРТА	15 МАРТА
17 АПР.	15 АПР.	14 АПР.	13 АПР.	12 АПР.
15 МАЯ	13 МАЯ	12 МАЯ	11 МАЯ	10 МАЯ
12 ИЮНЯ	10 ИЮНЯ	9 ИЮНЯ	8 ИЮНЯ	7 ИЮНЯ
10 ИЮЛЯ	8 ИЮЛЯ	7 ИЮЛЯ	6 ИЮЛЯ	5 ИЮЛЯ
7 АВГ.	5 АВГ.	4 АВГ.	3 АВГ.	2 АВГ.
4 СЕНТ.	2 СЕНТ.	1 СЕНТ.	31 АВГ.	30 АВГ.
2 ОКТ.	30 СЕНТ.	29 СЕНТ.	28 СЕНТ.	27 СЕНТ.
30 ОКТ.	28 ОКТ.	27 ОКТ.	26 ОКТ.	25 ОКТ.
27 НОЯБ.	25 НОЯБ.	24 НОЯБ.	23 НОЯБ.	22 НОЯБ.
25 ДЕК.	23 ДЕК.	22 ДЕК.	21 ДЕС.	20 ДЕК.

5. Предполетное информационное обслуживание на аэродромах/вертодромах

На аэродромах предоставляется предполетная информация, как это изложено ниже:

Аэродром/вертодром	*Район охвата инструктажем*
DONLON/международный	Все государства в регионах ИКАО AFI, EUR, MID, NAT и SAT
DENGRON/Deleede	Соседний РПИ
HOLMSTOCK/Landa	Бельгия, Дания, Франция, Германия
SIBY/Bistock	Все государства в регионах ИКАО EUR и NAT
DONLON/вертодром в центре города	Соседний РПИ

Ежедневные бюллетени предполетной информации (PIB) – бюллетени по маршрутам и списки действующих NOTAM предоставляются в аэродромных подразделениях САИ. Аэродромные подразделения САИ связаны с центральным банком данных NOTAM в DONLON/международный. В DONLON/международном предполетная информация в форме PIB может быть получена на терминальных ЭВМ в аэродромном подразделении САИ и в двух других точках, расположенных в здании аэровокзала, которые четко обозначены. Инструкции по их использованию имеются на каждом терминале ЭВМ.

6. Электронные данные о местности и препятствиях

Комплекты аэронавигационных данных о препятствиях можно получить по адресу:

Aeronautical Information Service
P.O. Box 744
1050 State Srteet
Donlon
TEL: 0123 697 3464
Telefax: 0123 697 3474
Telex: 99 1236
AFS: EADDYAYX
E-mail: ais@donc.xx

Комплекты электронных данных о местности можно получить по адресу:

National Geodetic Institute
23South Arthur Drive
Donlon
TEL: 0123 343 7268
Telefax: 0123 343 7278
Telex: 99 0021
AFS: NIL

GEN 3.2 АЭРОНАВИГАЦИОННЫЕ КАРТЫ

1. Ответственные службы

1.1 Администрация гражданской авиации ..... (государства) предоставляет для использования всеми видами гражданской авиации различные аэронавигационные карты. Служба аэронавигационной информации издает указанные карты, которые составляют часть AIP. Все другие аэронавигационные карты издаются отделом аэрофотосъемки. Карты, пригодные для предполетного планирования и проведения инструктажей, предоставляются для справки в аэродромных подразделениях САИ. (Их адреса приводятся в п. 3 ниже.) Указанные карты изготавливаются в соответствии с положениями, содержащимися в Приложении 4 *"Аэронавигационные карты"*. Различия с этими положениями подробно излагаются в подразделе GEN 1.7.

2. Ведение карт

2.1 Включенные в AIP аэронавигационные карты обновляются с помощью поправок к AIP. Изменения в аэронавигационных картах, не включенных в AIP, осуществляются с помощью поправок к AIP, и эти карты перечисляются в п. 8 настоящего раздела. Информация о планировании или издании новых карт и схем распространяется с помощью циркуляра аэронавигационной информации.

2.2 Обнаруженная на опубликованных картах неправильная информация изменяется с помощью NOTAM, если она является важной с эксплуатационной точки зрения.

3. Порядок приобретения

Карты, перечисленные в п. 5 настоящего раздела могут быть получены в

Aeronautical information service
P.O. Box. 744
1050 State street
Donlon
Tel: 0123 697 3464
Telefax: 0123 697 3474
Telex: 99 1236
AFS: EADDYAYS

или с помощью следующих аккредитованных картографических агентств:

a) Messrs. George Stopes Ltd.
17-18 Harding Lane
Donlon, 18007
Tel: 0123 694 5030
Telefax: 0123 694 5040
Telex: 99 2142
AFS: NIL

b) Department of Surveys
21 South Arthur Drive
Donlon
Tel: 0123 343 7267
Telefax: 0123 3437277
Telex: 99 0020
AFS: NIL

4. Серии имеющихся аэронавигационных карт

4.1 Издаются следующие серии аэронавигационных карт:

a) аэронавигационная карта мира (ИКАО) масштаба 1: 1 000 000;
b) карта для прокладки курса (ИКАО);
c) карта аэродрома/вертодрома (ИКАО);
d) карта наземного аэродромного движения (ИКАО);
e) карта стоянки/постановки на стоянку воздушного судна (ИКАО);
f) карта аэродромных препятствий (ИКАО), тип A (для каждой ВПП);
g) карта аэродромных препятствий (ИКАО), тип C;
h) карта местности для точного захода на посадку (ИКАО) (ВПП для точного захода на посадку по категории II и III);
i) маршрутная карта (ИКАО);
j) карта района (ИКАО);
k) обзорная карта минимальных абсолютных высот УВД (ИКАО);
l) карта стандартного вылета по приборам (SID) (ИКАО);
m) карта стандартного прибытия по приборам (STAR) ИКАО;
n) карта захода на посадку по приборам (ИКАО) (для каждой ВПП и каждой схемы);
o) карта визуального захода на посадку (ИКАО).

В п. 5 настоящего подраздела перечисляются карты, имеющиеся в распоряжении.

4.2 ***Общее описание каждой серии***

a) *Аэронавигационная карта мира (ИКАО) масштаба 1:1 000 000*. Аэронавигационная карта мира (ИКАО) масштаба 1:1 000 000 построена на основании равноугольной конической проекции Ламберта до 80° с. ш. и полярности географической проекции для северных широт от 80° до 90° с масштабом на северной широте 80°. Отображаемые аэронавигационные данные сведены к минимуму в соответствии с использованием каты для визуальной аэронавигации. На нее нанесены отдельные аэродромы, препятствия, элементы системы ОВД, запретные и опасные зоны и радионавигационные средства. Данная карта содержит информацию, предназначенную для визуальной аэронавигации, а также она может использоваться для предполетного планирования.

b) *Карта для прокладки курса (ИКАО)*. Эта серия, охватывающая Северную Атлантику, Западную Европу и Северную Африку, предназначена для дальней навигации воздушных судов и составляется в равноугольной проекции с простым очертанием материков в масштабе 1:5 000 000. Аэронавигационные данные состоят из крупных международных аэродромов, определенных радионавигационных средств, координат электронных навигационных средств дальнего действия, границ районов полетной информации, диспетчерских районов и диспетчерских зон, установленных контрольных пунктов и т. д. Данная карта предназначается для постоянного ведения полетной записи местонахождения воздушного судна.

c) *Карта аэродрома/вертодрома (ИКАО)*. Эта карта содержит подробные данные об аэродромах/вертодромах с целью предоставления летным экипажам информации, которая помогает осуществлять наземное движение воздушных судов:

– от места стоянки до ВПП; и

– от ВПП до места стоянки;

и движение вертолетов:

– от места стоянки вертолета до зоны приземления и отрыва и до зоны конечного этапа захода на посадку и взлета;

– от зоны конечного этапа захода на посадку и взлета до зоны приземления и отрыва и места стоянки вертолета;

– по наземным РД и РД для руления по воздуху для вертолетов;

– по маршрутам для передвижения по воздуху.

Она также предоставляет важные эксплуатационные данные по аэродрому/ вертодрому.

d) *Карта наземного аэродромного движения (ИКАО)*. Эта карта составляется для тех аэродромов, где из-за большого количества информации на карте аэродрома/вертодрома (ИКАО) нельзя достаточно четко указать необходимые подробные сведения для наземного движения воздушных судов по рулежным дорожкам к местам стоянки и от мест стоянки, а также размещение на стоянке/ постановку на стоянку воздушных судов.

e) *Карта стоянки/постановки на стоянку воздушного судна (ИКАО)*. Данная карта составляется для тех аэродромов, где из-за сложной системы аэродромных средств на карте аэродрома/вертодрома (ИКАО) или на карте наземного аэродромного движения (ИКАО) нельзя достаточно четко указать информацию, помогающую осуществлять наземное движение воздушных судов от рулежных дорожек к местам стоянки и обратно и размещение на стоянке/постановку на стоянку воздушных судов.

f) *Карта аэродромных препятствий (ИКАО), тип А (эксплуатационные ограничения)*. Данная карта содержит подробную информацию о препятствиях в зоне траекторий взлета. Карта дается в плане и профиле. Информация о препятствиях в сочетании с картой аэродромных препятствий (ИКАО), тип С, обеспечивает эксплуатанта сведениями, необходимыми для соблюдения эксплуатационных ограничений, изложенных в главе 5 частей I и II Приложения 6.

g) *Карта аэродромных препятствий (ИКАО), тип С*. Данная карта содержит данные о препятствиях, необходимые эксплуатанту для разработки правил для соблюдения эксплуатационных ограничений, изложенных к главе 5 частей I и II Приложения 6, в особенности сведений о препятствиях, ограничивающих максимально допустимую взлетную массу.

Эта карта должна отображать определенные данные о препятствиях и топографические данные о зоне протяженностью около 45 км (24 м. мили) от контрольной точки аэродрома.

Соответствующие топографические карты, имеющиеся в наличии для зоны вокруг аэродромов, если не дополнены "дополнительно нанесенными" данными о препятствиях и другой существенной аэронавигационной информацией, могут использоваться в качестве топографиче-

ской основы для карты аэродромных препятствий (ИКАО) тип С.

Эта карта не издается, если:

– необходимые данные о препятствиях опубликованы в AIP или

– препятствия отсутствуют, и об этом опубликовано в AIP.

h) *Карта местности для точного захода на посадку (ИКАО).* Эта карта содержит подробную информацию о профиле местности в пределах заданного участка конечного этапа захода на посадку в целях предоставления летно-эксплуатационным предприятиям возможности оценки того, насколько данная местность оказывает влияние на определение высоты принятия решения при использовании радиовысотомеров. Данная карта изготавливается для всех ВПП, предназначенных для точного захода на посадку по категориям II и III.

i) *Маршрутная карта (ИКАО).* Данная карта составляется для всего РПИ Amswell. Аэронавигационные данные включают все аэродромы, запретные зоны, зоны ограничения полетов и опасные зоны, а также систему обслуживания воздушного движения. Данная карта предоставляет летным экипажам информацию, помогающую осуществлять навигацию по маршрутам ОВД в соответствии с правилами обслуживания воздушного движения.

j) *Карта района (ИКАО).* Эта карта предоставляется в тех случаях, когда маршруты обслуживания воздушного движения или требования к сообщениям о местоположении являются сложными и не могут быть надлежащим образом отражены на маршрутной карте (ИКАО).

В ней указывается более подробная информация об аэродромах, которая влияет на систему маршрутов в районе данного аэродрома, запретных зонах, зонах ограничения полетов и опасных зонах, а также информация о системе обслуживания воздушного движения. На данной карте содержится информация, помогающая летному экипажу выполнять полет по приборам на следующих этапах:

– переход от полета по маршруту к этапу захода на посадку на аэродром;

– переход от этапа взлета/ухода на второй круг к полету по маршруту;

– полеты в районах со сложными маршрутами ОВД или сложной структурой воздушного пространства.

k) *Обзорная карта минимальных абсолютных высот УВД (ИКАО).* Эта карта дополняет карту района и содержит информацию, которая позволит летным экипажам контролировать назначенные абсолютные высоты и осуществлять их перекрестную проверку в условиях обеспечения радиолокационного контроля.

l) *Карта стандартного вылета по приборам (SID) (ИКАО).* Эта карта предоставляется во всех случаях, когда установлен стандартный маршрут вылета по приборам и его невозможно указать достаточно ясно на карте района (ИКАО).

Отображаемые аэронавигационные данные включают аэродром вылета, аэродром (аэродромы), которые влияют на предписанный стандартный маршрут вылета по приборам, запретные зоны, зоны ограничения полетов и опасные зоны, а также систему обслуживания воздушного движения. Данная карта обеспечивает летный экипаж информацией, дающей ему возможность выполнять положения установленного стандартного вылета по приборам от этапа взлета до этапа полета по маршруту.

m) *Карта стандартного прибытия по приборам (STAR) (ИКАО).* Эта карта предоставляется во всех случаях, когда установлен стандартный маршрут прибытия по приборам и его невозможно указать достаточно ясно на карте района (ИКАО).

Отображаемые аэронавигационные данные включают аэродром посадки, аэродром (аэродромы), влияющие на предписанный стандартный маршрут прибытия по приборам, запретные зоны, зоны ограничения полетов и опасные зоны, а также систему обслуживания воздушного движения. Данная карта обеспечивает летный экипаж информацией, дающей ему возможность выполнять положения установленного стандартного маршрута прибытия по приборам от этапа полета по маршруту до этапа захода на посадку.

n) *Карта захода на посадку по приборам (ИКАО).* Эта карта предоставляется для всех аэродромов, используемых гражданской авиацией, где установлен порядок захода на посадку по приборам. Для каждой схемы захода на посадку предусматривается отдельная карта захода на посадку по приборам (ИКАО).

Отображаемые аэронавигационные данные включают информацию об аэродромах, запретных и опасных зонах, средствах радиосвязи и навигационных средствах, минимальной абсолютной высоте в секторе, линии пути в плане и в профиле, эксплуатационные минимумы аэродрома и т. д.

Эта карта обеспечивает летный экипаж информацией, которая позволяет ему выполнять полет согласно утвержденной схеме захода на посадку по приборам на ВПП назначения, включая уход на второй круг и, в соответствующих случаях, установленную схему полета в зоне ожидания.

o) *Карта визуального захода на посадку (ИКАО)*. Карта визуального захода на посадку на посадку (ИКАО) изготавливается для аэродромов, используемых гражданской авиацией аэродромов, на которых:

- имеются только ограниченные навигационные средства, или
- отсутствуют средства радиосвязи, или
- отсутствуют надлежащие навигационные карты такого аэродрома и его окрестностей масштаба 1:500 000 или более крупного масштаба, или
- установлены правила визуального захода на посадку.

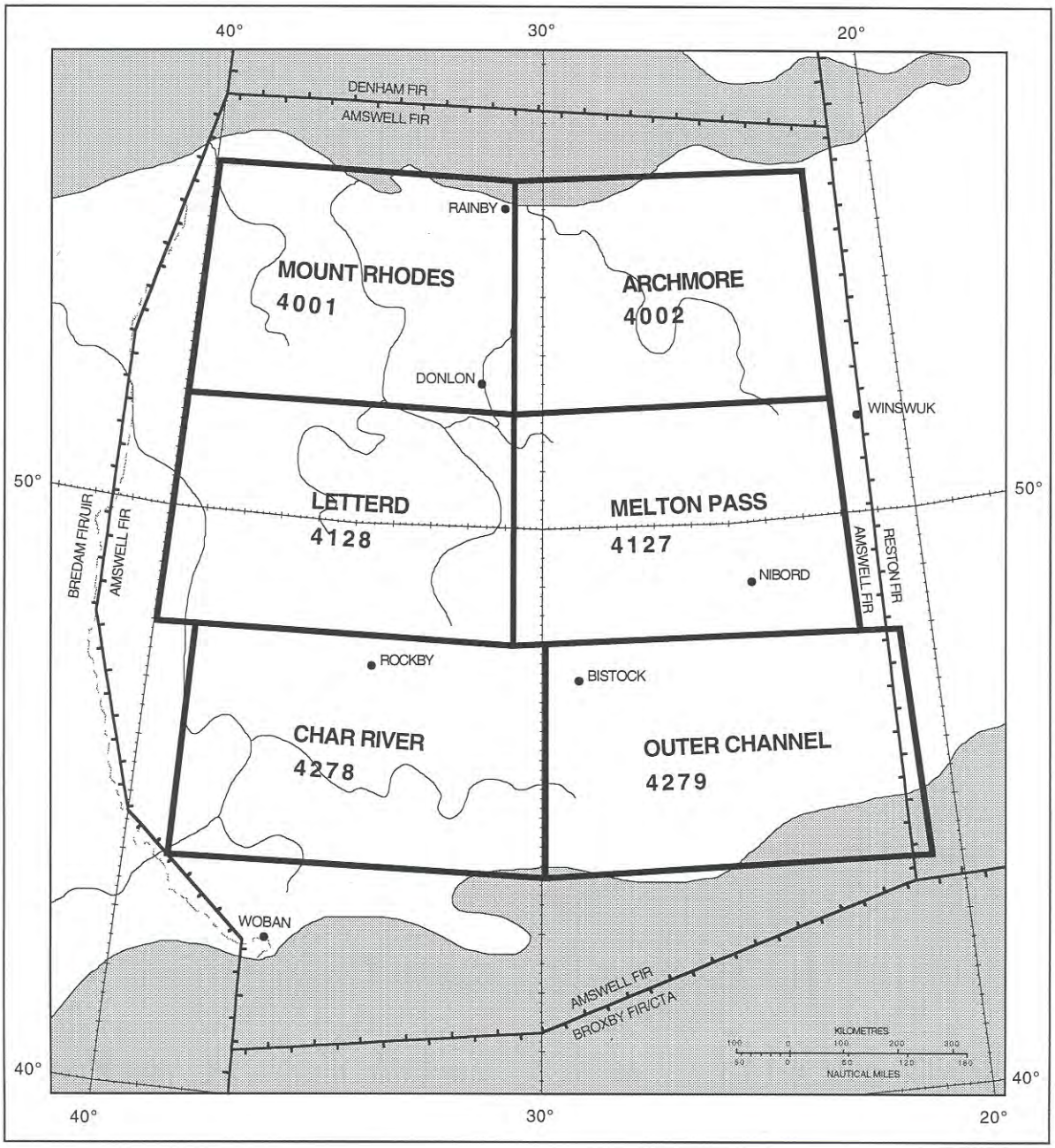
Отображаемые аэронавигационные данные включают информацию об аэродромах, препятствиях, установленном воздушном пространстве, информацию по визуальному заходу на посадку, радионавигационным средствам и средствам радиосвязи по необходимости.

5. Перечень имеющихся аэронавигационных карт

Помеченная звездочкой (*) серия карт составляет часть AIP

Название серии	*Масштаб*	*Название и/или номер*		*Цена (долл.)*	*Дата*
Аэронавигационная карта мира ИКАО (WAC)	1:1 000 000	**Mount Rhodes**	(4001)	10,00	27 НОЯБ. 03
		Archmore	(4002)	10,00	27 НОЯБ. 03
		Letterd	(4128)	10,00	27 НОЯБ. 03
		Melton Pass	(4127)	10,00	27 НОЯБ. 03
		Char River	(4278)	10,00	27 НОЯБ. 03
		Outer Channel	(4288)	10,00	27 НОЯБ. 03
Карта для прокладки курса (ИКАО) (PC)	1:5 000 000	**North West**	1001	5,50	27 НОЯБ. 03
		North East	1002	5,50	27 НОЯБ. 03
		South West	1003	5,50	27 НОЯБ. 03
		South East	1004	5,50	27 НОЯБ. 03
Карта захода на посадку по приборам (ИКАО*) (IAC)	1:250 000	**Donlon**		1,50	27 НОЯБ. 03
		EADD ILS/PAR 27R		1,50	27 НОЯБ. 03
		EADD ILS 27R		1,50	27 НОЯБ. 03
		EADD VDF 27R		1,50	27 НОЯБ. 03
		EADD VOR/DME		1,50	27 НОЯБ. 03
		EADD ILS 09L		1,50	27 НОЯБ. 03
		EADD L 09L		1,50	27 НОЯБ. 03
		Siby			
		EADS NDB/ILS 19		1,50	27 НОЯБ. 03
		EADS VOR 19		1,50	27 НОЯБ. 03
		Wichnor			
		EADW ILS 27		1,50	27 НОЯБ. 03
		EADW NDB/VDF		1,50	27 НОЯБ. 03
		EADW VOR 19		1,50	27 НОЯБ. 03
Карта визуального захода на посадку (ИКАО*) (VAC)	1:250 000	**Siby/Bistock**			
		EADS VAC 01		1,50	27 НОЯБ. 03
		Wichnor/Slipton			
		EADW VAC		1,50	27 НОЯБ. 03
Карта аэродрома/вертодрома (ИКАО*) (AC)	1:10 000	**Akvin**		1,50	27 НОЯБ. 03
		Donlon		1,50	27 НОЯБ. 03
		Siby		1,50	27 НОЯБ. 03
Карта аэродромных препятствий (ИКАО*) тип A (AOC)	1:15 000	**Akvin**	AOC-A 04/22	1,50	27 НОЯБ. 03
		Donlon	AOC-A 09L/27R	1,50	27 НОЯБ. 03
		Siby	AOC-A 06/24	1,50	27 НОЯБ. 03
		Wichnor	AOC-A 07/25	1,50	27 НОЯБ. 03
Карта местности для точного захода на посадку (ИКАО*) (PATC)	1: 2 500	**Donlon**			
		EADD PATC 27R		1,50	27 НОЯБ. 03
		EADD PATC 09L		1,50	27 НОЯБ. 03
		Siby			
		EADS PATC 19		1,50	27 НОЯБ. 03

6. Индекс к аэронавигационным картам мира (WAC) 1:1 000 000



7. Топографические карты

Помимо аэронавигационных карт, имеются разнообразные топографические карты, которые можно получить по адресу:

Department of Surveys
21 South Arthur Drive
Donlon
TEL: 0123 343 7267
Telefax: 0123 343 7277
Telex: 99 0020
AFS: NIL

8. Изменения к картам, не включенным в AIP

Карты	*Местоположение*	*Исправления*
WAC 1:1 000 000, 4001 – Mount Rhodes	52°01'04" с. ш. 31°17'37" з. д.	Изменить OBST ELEV "220 (219)" НА "401 (400)" и вставить замечание "находится в стадии строительства"
Карта для прокладки курса (ИКАО) масштаба 1:5 000 000, 1003 – SW	52°52'27" с. ш. 25°10'08" з. ш. 45°19'16" с. ш. 39°53'22" з. д. 52°08'42" с. ш. 25°20'18" з. д.	Добавить превышение точки "1608" Изменить превышение препятствия "2245" на "2145" Изменить превышение точки "202" на "1202"

GEN 3.3 ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

1. Ответственная служба

Департамент аэронавигационного обслуживания Администрации гражданской авиации ..... (государства) является ответственным полномочным органом по предоставлению обслуживания воздушного движения в границах зоны, указанной ниже в п. 2.

Director of Air Navigation Services Department
Civil Aviation Administration
Government Square
Donlon
TEL: 0123 697 3534
Telefax: 0123 697 3544
Telex: 99 1235
AFS: EADDZGZX

Указанное обслуживание предоставляется в соответствии с положениями, содержащимися в следующих документах ИКАО:

Приложение 2. *Правила полетов;*
Приложение 11. *Обслуживание воздушного движения;*
Doc 4444. *Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения (PANS-ATM);*
Doc 8168. *Правила аэронавигационного обслуживания. Производство полетов воздушных судов (PANS-OPS);*
Doc 7030. *Дополнительные региональные правила.*

Различия с этими положениями подробно излагаются в подразделе GEN 1.7.

2. Район ответственности

Обслуживание воздушного движения предоставляется на всей территории ..... (государства), включая его территориальные воды, а также воздушное пространство над открытым морем в пределах границ РПИ Amswell.

В некоторых случаях в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением обслуживание воздушного движения предоставляется в рамках делегированных полномочий в воздушном пространстве соседнего РПИ. Подробное описание такого обслуживания излагается в разделе ENR 2.

3. Виды обслуживания

Предоставляются следующие виды обслуживания:

– полетно-информационное обслуживание (FIS) и аварийное оповещение (ALRS),
– районное диспетчерское обслуживание (ACC); и
– радиолокационное обслуживание.

За исключением обслуживания, предоставляемого на военных авиабазах, следующие виды обслуживания предоставляются на аэродромах:

– аэродромное диспетчерское обслуживание (TWR);
– аэродромное полетно-информационное обслуживание (AFIS); и
– служба автоматической передачи информации в районе аэродрома (ATIS) на некоторых аэродромах.

4. Координация между эксплуатантом и ОВД

Координация между эксплуатантом и ОВД осуществляется в соответствии с п. 2.15 Приложения 11.

5. Минимальная абсолютная высота полета

Минимальные высоты полета по маршрутам ОВД, указанные в разделе ENR 3, определены для обеспечения минимальной безопасной высоты над контрольным препятствием в соответствующей зоне.

Примечание. Точность аэронавигации, необходимая для осуществления полетов по авиамаршрутам в границах РПИ Amswell, выражается в виде требуемых навигационных характеристик (RNP). Типом RNP является величина удерживания, выраженная как расстояние в морских милях от планируемого местоположения, в пределах которого воздушные суда будут находиться, по крайней мере, в течение, как минимум, 95% общего полетного времени. Для полетов по воздушным трассам в РПИ Amswell требуемые навигационные характеристики (RNP) равны RNP 4. RNP 4 является навигационной точностью плюс или минус 7,4 км (4 м. мили) на основе 95-процентного уровня удерживания.

6. Перечень адресов органов ОВД

Название органа	*Почтовый адрес*	*Номер телефона*	*Номер телефакса*	*Номер телекса*	*Адрес AFS*
1	2	3	4	5	6
AMSWELL ACC	Air Traffic Service/ACC Donlon Airport 134 Airport Road Donlon 1	0123 4567399	0123 4577288	99 9943	EADAZRZK
AMSWELL FIS	As ACC				
AMSWELL RADIO	As ACC				
BISTOCK APP	Air Traffic Service Bistock Airopt 506 ....Lane Bistock	0234 7890211	0234 7895220	98 3456	EADBZAZX
DONLON APP	Air Traffic Service/APP Donlon Airopt 134 Airport Road Donlon 1	0123 5678695	0123 5688750	99 2121	EADDZAZX
NIBORD APP	Air Traffic Service/APP Nibord Airport 308 .... Road Nibord	0235 3232340	0235 3242351	96 3212	EADNZAZX

GEN 3.4 СЛУЖБЫ СВЯЗИ

1. Ответственная служба

Службой, ответственной за предоставление электросвязи и обслуживание навигационными средствами в ..... (государстве), является Администрация гражданской авиации.

Director of Communicftion Services
Civil Aviation Administration
Government Square
Donlon
TEL: 0123 697 5151
Telefax: 0123 697 5167
Telex: 99 4312
AFS: EADDYTYX

Данное обслуживание предоставляется в соответствии с положениями, содержащимися в следующих документах ИКАО:

Приложение 10. *Авиационная электросвязь*;
Doc 8400. *Правила аэронавигационного обслуживания. Сокращения и коды ИКАО (PANS-ABC)*;
Doc 8585. *Условные обозначения летно-эксплуатационных агентств, авиационных полномочных органов и служб;*
Doc 7030. *Дополнительные региональные правила;*
Doc 7910. *Указатели (индексы) местоположения*.

2. Район ответственности

Обслуживание связью предоставляется в границах всего РПИ AMSWELL. Соглашение о предоставлении такого обслуживания на постоянной основе следует заключать с директором службы связи, который также отвечает за применение правил, касающихся проектирования, типа и установки бортовых радиостанций. За повседневную работу этих служб несут ответственность сотрудники узлов связи, расположенных в каждом международном аэропорту. Запросы, предложения или жалобы в отношении обслуживания электросвязью следует направлять соответствующему сотруднику узлов связи или, при необходимости, директору службы связи.

3. Виды обслуживания

3.1 *Радионавигационное обслуживание*

Предоставляются следующие типы радионавигационных средств:

CONSOL;
LORAN;
НЧ/СЧ ненаправленный радиомаяк (NDB);
ОВЧ-пеленгатор (VDF);
радиолокатор точного захода на посадку (PAR);
система захода на посадку по приборам (ILS);
всенаправленный ОВЧ-радиомаяк (VOR);
дальномерное оборудование (DME).

Примечание. Специальные навигационные системы, такие, как CONSOL, DECCA и LORAN, предоставляются в соответствии с положениями раздела ENR 4.

Отдельные радиовещательные станции используются в качестве дополнительных навигационных средств. Информация передается только со станций мощностью 10 кВт и более. Следует отметить, что выход из строя этих станций не будет сообщаться.

Приводимые координаты относятся к передающим антеннам, за исключением пеленгаторов, в отношении которых приводятся координаты приемной антенны.

По решению пеленгаторной станции пеленги классифицируются следующим образом:

Класс А – с точностью в пределах ±2°.
Класс В – с точностью в пределах ±5°.
Класс С – с точностью в пределах ±10°.

Когда условия являются неудовлетворительными или когда пеленги не соответствуют калиброванным пределам станции, пеленгаторные станции имеют право не давать пеленги или курс для управления, указывая при этом причину отказа. В аэропорту DONLON/международный имеется маломощный контрольный всенаправленный ОВЧ-радиомаяк, работающий на частоте 113,9 МГц.

3.2 *Речевая связь/линия передачи данных*

Речевая связь

Если это не оговаривается иначе, авиационные станции обеспечивают непрерывное дежурство на установленных частотах в опубликованные часы обслуживания.

Воздушному судну, как правило, следует устанавливать связь с наземной диспетчерской радиостанцией, которая осуществляет контроль в районе его полета. Воздушные суда должны осуществлять непрерывное дежурство на соответствующей частоте диспетчерской станции и не должны самовольно прекращать дежурства (за исключением аварийных случаев), не информируя об этом диспетчерскую станцию.

Линия передачи данных

Сообщения, подлежащие передаче по авиационной фиксированной службе (AFS), принимаются только в том случае, если:

a) они отвечают требованиям п. 3.3 главы 3 тома II Приложения 10;

b) они подготовлены в форме, установленной в Приложении 10;

c) текст отдельного сообщения не превышает 200 групп.

Сообщения летно-эксплуатационных агентств общего характера принимаются для передачи только в те страны, которые согласились принимать трафик класса B.

3.3 ***Служба радиовещания***

В подрегионах ведутся метеорологические передачи (радиотелеграфные передачи VOLMET) для воздушных судов, находящихся в полете. Полное описание приводится в подразделе GEN 3.5.

3.4 ***Используемый язык.*** *Английский*.

3.5 ***Где можно получить подробную информацию***

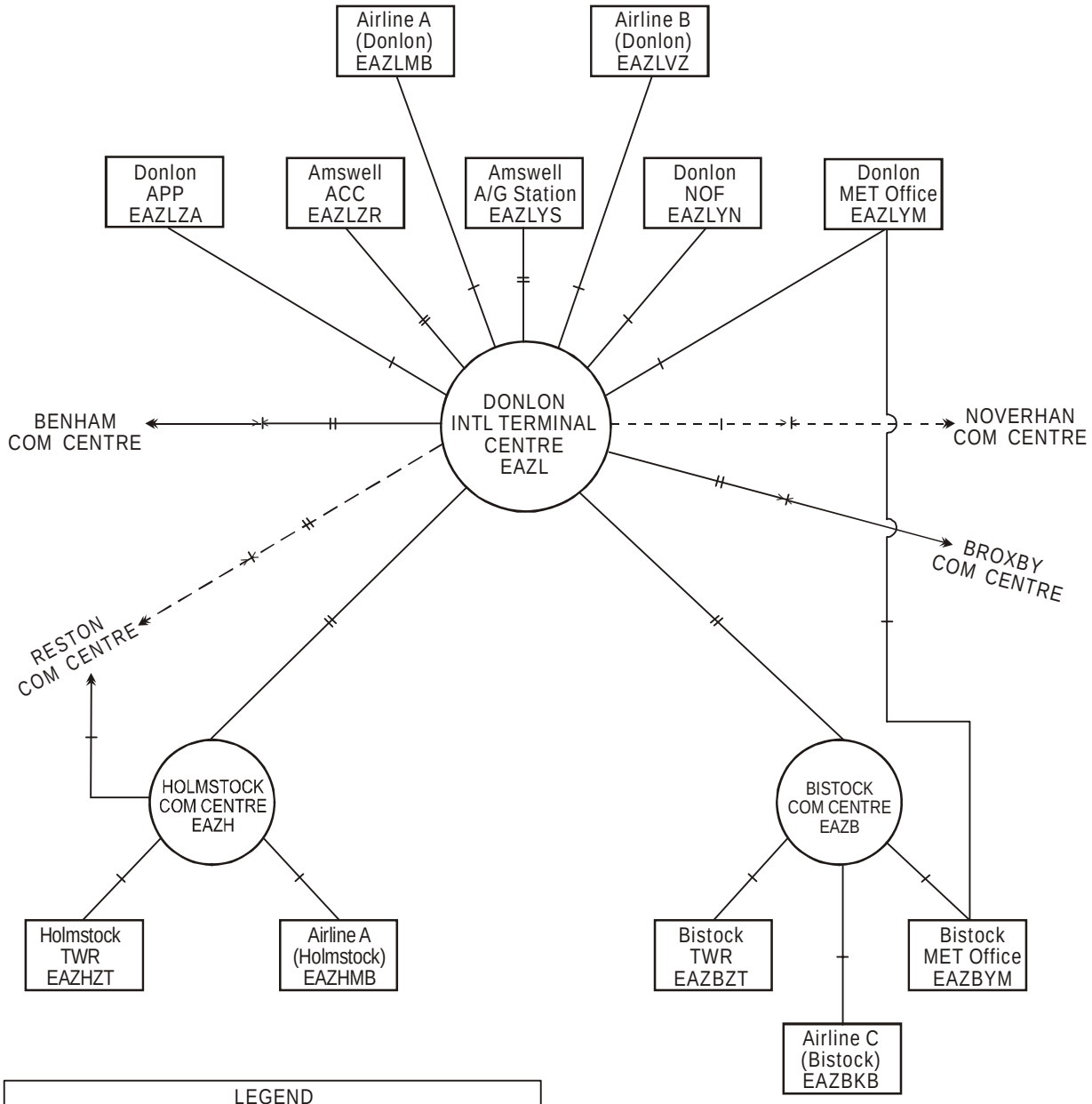
Подробное описание различных средств, предоставляемых для полетов по маршруту, дается в части 2 раздела 4 "Маршрут" (ENR 4).

Подробное описание средств, предоставляемых на отдельном аэродроме, дается в соответствующем разделе части 3 (AD). В том случае, если средство обслуживает как полеты по маршруту, так и аэродромы, подробное описание дается в соответствующих разделах части 2 (ENR) или части 3 (AD).

4. Требования и условия

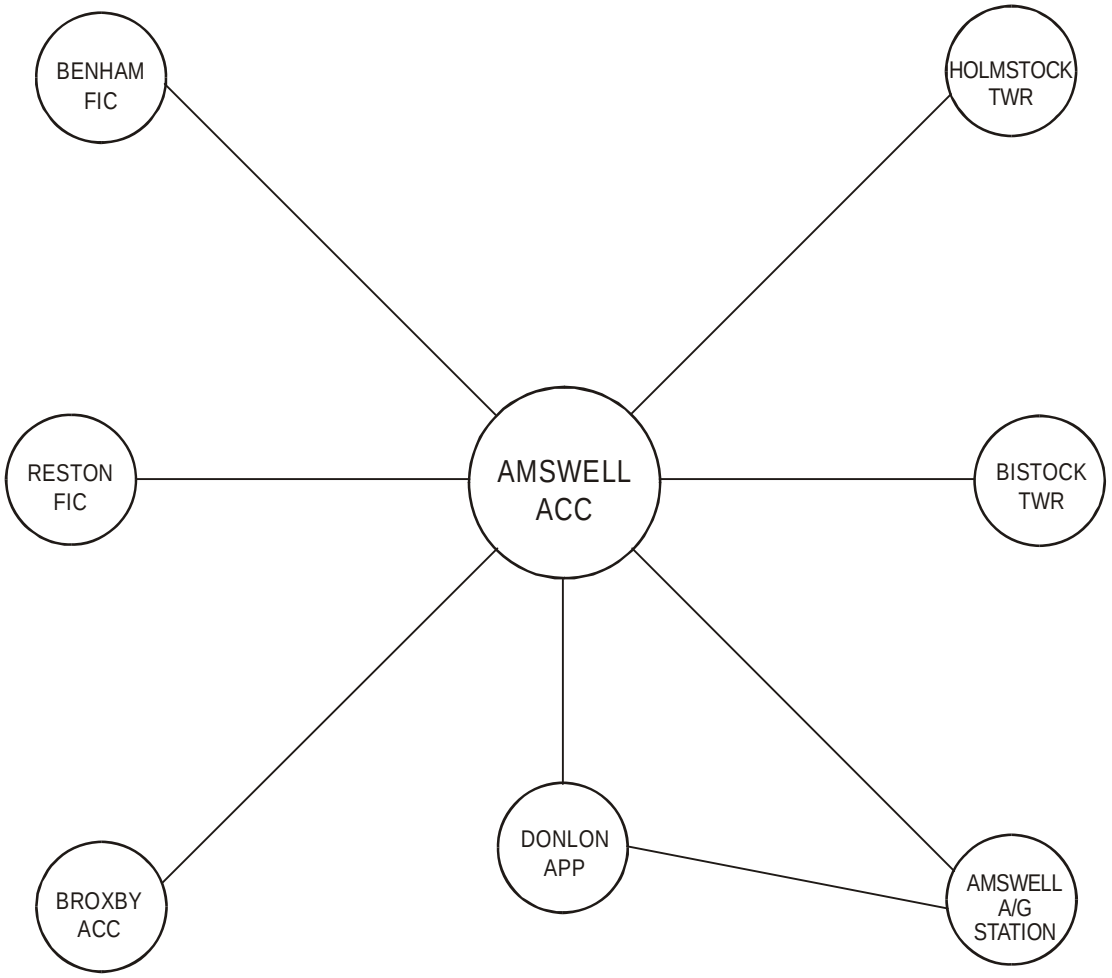
Требования Директората служб связи и общие условия предоставления средств связи для международного использования, а также требования к бортовому радиооборудованию изложены в аэронавигационных (радио) правилах ..... (государства). Ниже приводится краткое содержание основных положений ..... (указать).

АВИАЦИОННАЯ ФИКСИРОВАННАЯ СЛУЖБА: ТЕЛЕГРАФ



LEGEND		
Landline teletypewriter circuit	(LTT)	———
Radio teletypewriter circuit	(RTT)	— — — — —
Manual A1 circuit simplex	(MAS)	- - - - - - - -
Simplex circuit		I
Duplex circuit		II
International circuit		>I<

АВИАЦИОННАЯ ФИКСИРОВАННАЯ СЛУЖБА: ТЕЛЕФОН



GEN 3.5 МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

1. Ответственная служба

Метеорологическое обслуживание гражданской авиации осуществляется Метеорологическим управлением Министерства транспорта.

Meteorological Bureau
Ministry of Transport
101 West Avenue
Donlon 4
TEL: 0123 695 3333
Telefax: 0123 695 3344
Telex: 99 2345
AFS: EADDYMYX

Данное обслуживание осуществляется в соответствии с положениями, содержащимися в следующих документах ИКАО:

Приложение 3. *Метеорологическое обеспечение международной аэронавигации;*

Doc 7030. *Дополнительные региональные правила;*

Doc ….. *Региональный аэронавигационный план. ….. региона.*

Различия с этими положениями подробно излагаются в подразделе GEN 1.7.

2. Район ответственности

Метеорологическое обслуживание предоставляется в пределах границ РПИ AMSWELL.

3. Метеорологические наблюдения и сводки

Таблица GEN 3.5.3. Метеорологические наблюдения и сводки

Название станции/индекс местоположения	*Тип и частота наблюдений/тип автоматического оборудования*	*Типы метеорологических сообщений и дополнительно включаемая информация*	*Система наблюдения и место*	*Часы работы*	*Климатологическая информация*
1	2	3	4	5	6
AKVIN/Akvin EADA	Каждые полчаса, текущие плюс специальные наблюдения/ автоматически: NIL	СВОДКА MET	Датчики ветра SFC: см. карту AD Оборудование RVR: см. карту AD Облакомер: см. карту AD Термометр: см. карту AD	H24	Предоставляются климатологические таблицы
DONLON/междуна-родный EADD	Каждые полчаса, текущие плюс специальные наблюдения/ автоматически: NIL	METAR, SPECI TREND	Чашечный анемометр 300 м от порога 09L Оборудование RVR 300 м от порога ВПП Облакомер у среднего маркера ILS	H24 *BTN 06.00-15.30 (05.00-14.30)	Предоставляются климатологические таблицы
SIBY/Distock EADB	Каждые полчаса, текущие плюс специальные наблюдения/ автоматически: NIL	METAR, SPECI	Чашечный анемометр 300 м от середины ВПП Оборудование RVR 300 м, 1500 м и 2600 м от порога 05 Облакомер рядом с чашечным анемометром	04.30-23.00 (03.30-22.00)	NIL
WICHNOR/Slipton EADW	Каждый час, текущие плюс специальные наблюдения/ автоматически: NIL	СВОДКА MET	Полностью оборудованная станция наблюдения 300 м к югу от порога 26	05.30-19.00	NIL
YANMOR/Runslip EADR	Каждый час, текущие плюс специальные наблюдения/ автоматически: NIL	METAR, SPECI	Анемометр с применением давления на АДП Облакомер у среднего маркера ILS MM	05.30-19.00 (04.30-18.00)	NIL

4. Виды обслуживания

Инструктаж и консультации для членов летных экипажей предоставляются только в международном аэропорту DONLON. На других аэродромах консультации даются по телефону.

Для полетов на внутренних линиях полетная документация, как правило, предоставляется в ограниченном виде. Для международных полетов предоставляется полетная документация, состоящая из карты особых явлений погоды, карты ветра и температур на высотах, а также самый последний прогноз для аэродрома назначения и для его запасных аэродромов.

Для планирования полетов ниже эшелона полета 100 выпускаются составленные открытым текстом прогнозы в формате GAMET. Они также рассылаются в виде записанных телефонных сообщений. Пилоты могут получить эту информацию по следующим телефонам:

Akvin	0123 888-4127
Donlon	0123 888-7412
Yanmore	0123 888-2714

Информация GAMET распространяется и обновляется ежедневно в период с 07:00 до 22:00 (06:00–21:00 UTC). Сообщения AIRMET рассылаются в отношении наблюдаемых и/или ожидаемых особых метеорологических явлений на маршруте, которые не были указаны в разделе I прогноза GAMET.

– Прогноз визуальных метеорологических условий, TAF и TREND для ряда аэродромов и специальный прогноз для полетов планеров.

Указанная информация распространяется и обновляется каждый день в период 07:00–22:00 (06:00-12:00).

5. Уведомление, требуемое от эксплуатантов

Уведомление от эксплуатантов в отношении инструктажа, полетной документации и другой метеорологической информации, в которых они нуждаются (см. п. 2.3 Приложения 3), обычно требуется в отношении межконтинентальных полетов протяженностью более 3500 км. Такое уведомление должно быть получено по крайней мере за 6 ч до ожидаемого времени вылета.

6. Сводки с борта

В соответствии с положениями главы 5 Приложения 3 при использовании линии передачи данных "воздух – земля" и применении автоматического зависимого наблюдения (ADS) метеорологические сводки ADS требуется передавать каждые 15 мин. Однако при использовании речевой связи и в отсутствие донесений ADS регулярные донесения с борта (AIREP) требуется передавать в следующих пунктах донесения ОВД:

..... (указать)
.....
.....

Пункты донесения ОВД/МЕТ в отношении маршрутов, пересекающих районы полетной информации/районы полетной информации верхнего воздушного пространства, указаны на стр. …….. (указать).

7. Служба VOLMET

Таблица GEN 3.5.7. Служба VOLMET

Название станции	*Позывной или опознавательный сигнал (класс излучения)*	*Частота*	*Период радио-вещательной передачи*	*Часы работы*	*Аэродромы/ вертодромы*	*Содержание и форма сводок, прогнозов и примечания*
1	2	3	4	5	6	7
DONLON	DONLON VOLMET (A3E)	3418,5 кГц 5574 кГц	02.20 22.55	H + 20 – H + 25 и H + 50 – H + 55	ЯНМОР ДЕРНЕФОРД ДОНЛОН ЮКК АКВИН	METAR, TREND METAR, TREND METAR, TREND и TAF SIGMET METAR
DONLON VOR	DON (A3E)	116,400 Мгц	H24	CNS	ДОНЛОН	METAR, TREND

8. Служба SIGMET и AIRMET

Таблица GEN 3.5.8. Служба SIGMET и AIRMET

Название органа метеорологического слежения/индекс местоположения	*Часы*	*Обслуживаемый РПИ или диспетчерский район*	*Срок действия*	*Конкретные правила SIGMET*	*Правила AIRMET*	*Обслуживаемый орган ОВД*	*Дополнительная информация*
1	2	3	4	5	6	7	8
DONLON	H24	РПИ AMSWELL	SIGMET/4 HR	SIGMET VA/TC: VALIDITY 6 HR	Передается только в дневное время (06:00–18:00 UTC)	Donlon ACC	NIL

8.1 ***Общие положения***

Для обеспечения безопасности воздушного движения метеорологический полномочный орган осуществляет постоянное наблюдение за метеорологическими условиями, влияющими на производство полетов в границах верхнего и нижнего районов полетной информации, и при необходимости орган метеорологического слежения (MWO) распространяет информацию SIGMET и AIRMET. Кроме того, все авиационные метеорологические службы на аэродромах рассылают эксплуатантам в соответствии с существующими договоренностями предупреждения по аэродромам.

8.2 ***Служба метеорологического слежения***

Метеорологическое слежение в зоне возложено на следующие органы метеорологического слежения (MWO): ..... (указать).

Органы метеорологического слежения распространяют информацию в виде сообщений SIGMET и AIRMET в соответствии с требованиями главы 7 Приложения 3.

8.3 ***Предупреждения по аэродрому***

Предупреждения по аэродрому, передаваемые с целью защиты припаркованных воздушных судов или другого оборудования в аэропорту, рассылаются всеми метеорологическими аэродромными органами, если в аэропорту ожидается:

- сильный приземный ветер и порывы[1],
- гроза,
- град,
- заморозок[2],
- иней или изморозь,
- снег,
- замерзающие осадки.

Предупреждения по аэродрому издаются на английском языке и распространяются в соответствии с перечнем рассылки, который согласуется на местном уровне.

8.4 ***Рассылка информации SIGMET/AIRMET воздушным судам в полете***

В дополнение к направленным передачам при общем вызове воздушных судов информация SIGMET и AIRMET распространяется в виде авиационного радиовещания с 07:00 (с 06:00 в период официального летнего времени) до SS + 30:

a) региональным диспетчерским центром Donlon в отношении РПИ Donlon;

b) органами ОВД в отношении их собственных районов ответственности.

Данная информация повторяется каждые полчаса и час в течение срока годности информации SIGMET и AIRMET.

---

1. Данное предупреждение обозначается как "штормовое предупреждение" и издается, когда средняя скорость приземного ветра по прогнозу будет превышать 34 уз (по шкале Бафорта – 8) или когда порывы ветра превышают 41 уз (по шкале Бафорта – 9).

2. Издается "предупреждение о заморозке", если температура воздуха в соответствии с прогнозом будет ниже 0°C в дни, когда защитные меры в целом не будут предприниматься, а также, если ожидаются существенные отложения инея, например на поверхности крыла.

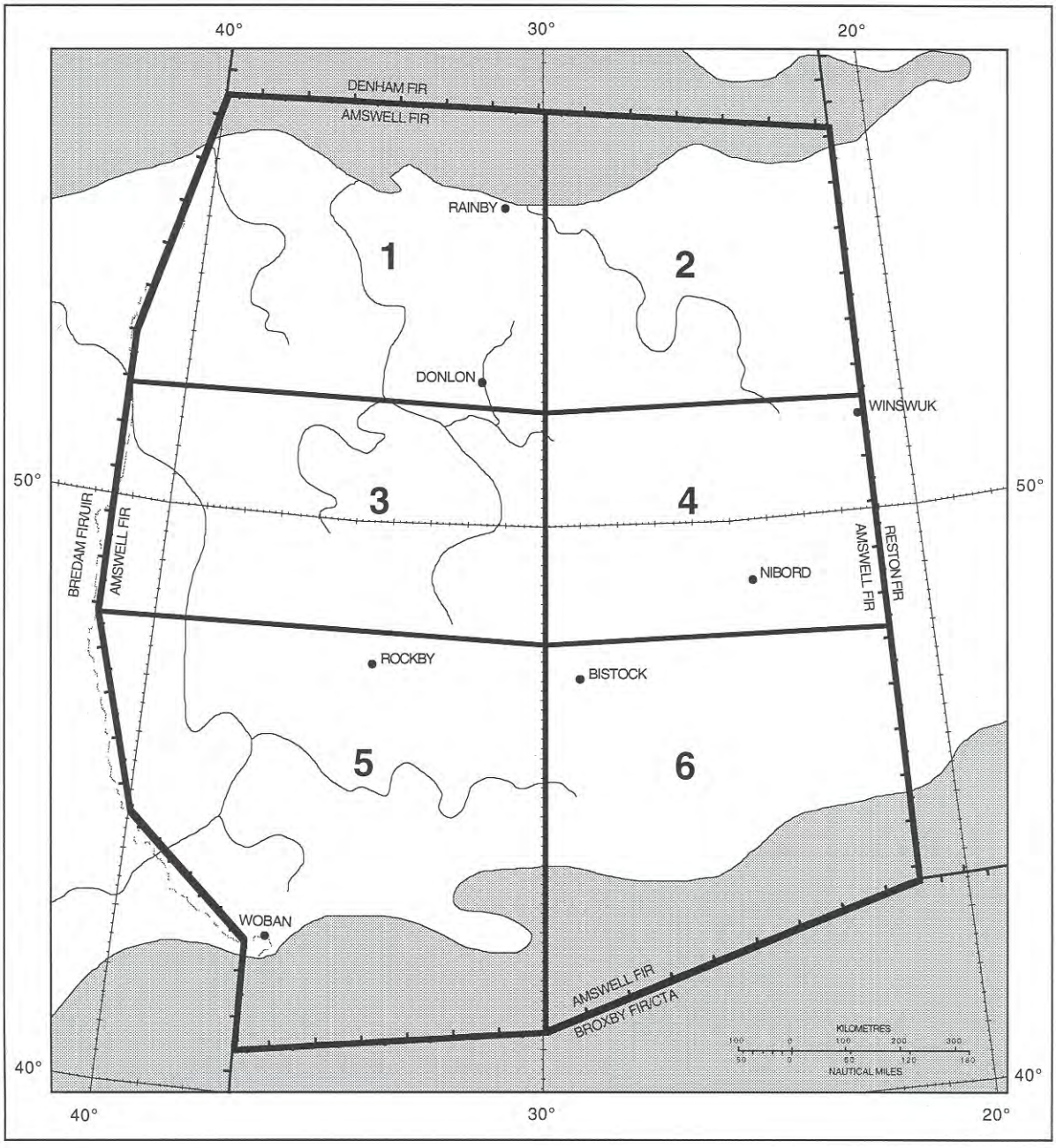
9. Прочие автоматизированные метеорологические службы

Таблица 3.5.9. Прочие автоматизированные метеорологические службы

Название службы	*Предоставляемая информация*	*Обслуживаемые районы, маршруты и аэродромы*	*Номер телефона, телекса, телефакса и замечания*
1	2	3	4
Авиационно-метеорологический отдел международного аэропорта Donlon "предполетное опрашивание"	Прогностическая карта общей авиационной погоды (GWC). Нижние эшелоны SWC Европы. Карта особых явлений погоды в Европе (EVR-GWC). Контурная карта 850, 700, 400, 300, 250 и 200 гПа	Вся Европа, включая Британские острова и Ирландию	TEL: 0123 647 4733 Telefax: 01236484799 Telex: 993828 AFS: EADDYMYA
Терминал самоинструктажа о метеорологической информации (MIST). Предоставляется любым подразделением по предполетному инструктажу или через настольный компьютер по специальной линии или с помощью телефона Факсимильная передача. Передача прогнозов погоды на телефаксные машины, зарегистрированные в органе	TAF; METAR; национальная/ региональная погода – радиолокационная информация; изображение с помощью спутников; аналитические прогностические карты давления среднего уровня моря: ветер и температура на поверхности, особое облако; SGWX, данные о ветре; AIRMET; авиационное предупреждение о погоде Карты верхнего ветра/температуры; F 214 WIND; F215 WX; ASXX; FSXX; AIRMET; TAF; METAR	Европа; Северная Атлантика	Связаться с местным центром погоды или авиационным метеорологическим отделом международного аэропорта DONLON. TEL: 0123 648 4733 Telefax: 0123 6484799 Telex: 993828 AFS: EADDYMYA
Авиационно-метеорологический отдел международного аэропорта DONLON. Предоставляется по телевидению (телетекст)	Система прогноза погоды для общей авиации GAMET/AIRMET Прогнозы визуальных метеорологических условий; TAF, TREND; Специальные прогнозы для полетов глайдеров	РПИ Amswell в 6 подрегионах (см. сборный лист карт)	См. выше

Примечание. Подробное описание метеорологического инструктажа на аэродромах приводится в подразделах по отдельным аэродромам, т. е. AD2 и AD3.

РАЙОНЫ GAMET/AIRMET



GEN 3.6 ПОИСК И СПАСАНИЕ

1. Ответственная служба (службы)

Служба поиска и спасания (SAR) в ..... (название государства) организуется Администрацией гражданской авиации совестно с Департаментом обороны, которая отвечает за предоставление необходимых средств. Почтовый и телеграфный адрес администрации гражданской авиации приводится на странице GEN 1.1-1.

Департамент обороны находится по следующему адресу:

Search and Rescue Coordinator
Departmtnt of Defence
Government Square
Donlon
TEL: 0123 697 9111
Telefax: 0123 697 9112
Telex: 99 1911
AFS: EADDYXYR

При необходимости проведения поисково-спасательных операций создается координационный центр поиска и спасания по следующему адресу:

Rescue Co-ordination Centre
134 Airport Road
Donlon
TEL: 0123 5788
Telefax: 123 5798
Telex: 99 2911
AFS: EADDYCYX

Данный вид обслуживания предоставляется в соответствии с положениями, содержащимися в Приложении 12 *"Поиск и спасание"*.

2. Район ответственности

Служба поиска и спасания несет ответственность за проведение поисково-спасательных операций в границах РПИ Amswell.

3. Виды обслуживания

Подробное описание соответствующих спасательных команд приводится в таблице 3.6.3 "Поисково-спасательные команды". Кроме того, при необходимости, для проведения поисково-спасательных работ предоставляются различные подразделения государственной полиции, морского торгового флота и вооруженных сил. Для проведения поисково-спасательных работ предоставляются авиационная, морская и государственная служба электросвязи.

Все воздушные суда могут выполнять посадку на воде и имеют на борту сбрасываемое оборудование, состоящее из надувных резиновых лодок с медикаментами, продуктами питания и аварийно-спасательным радиооборудованием. Воздушные и морские суда имеют оборудование для ведения связи на частотах 121,5 МГц, 123,1 МГц, 243 МГц, 500 МГц, 2182 кГц и 8364 кГц. Наземные спасательные команды имеют оборудование для ведения связи на частотах 121,5 Мгц, 500 кГц, 8364 кГц. Поисково-спасательные воздушные и морские суда оборудованы пеленгаторами и радиолокаторами.

Таблица 3.6.3. Поисково-спасательные команды

Название	*Местоположение*	*Средства*	*Примечания*
1	2	3	4
Аквин	52°37'06" с. ш. 32°55'12" з. д.	Bell – 47 малой дальности	Судно "Каталина" с большой дальностью действия в состоянии готовности из Бургкенволка. Предварительное уведомление за 5 ч
Бургкенволк	55°01'00" с. ш. 34°00'00" з. д. 5 м. миль на юг от маяка Зеевиджкаан	"Каталина" с большой дальностью действия	Предварительное уведомление за 1 ч
Гоан (гавань)	43°58'00" с.ш. 33°00'00" з. д.	Патрульное судно	Продолжительность плавания 48 ч, скорость 18 уз, вместимость 200 пострадавших. Предварительное уведомление за 15 мин
Уинсвак	52°03'00" с. ш. 26°31'00" з. д.		Горно-спасательная команда. Предварительное уведомление за 2 ч

4. Соглашения по SAR

Между службой SAR ..... (государства) и службой SAR соседних государств заключено соглашение об оказании помощи при получении первым государством от других просьбы об оказании помощи. Это соглашение предусматривает упрощение формальностей при пролете над территорией и посадках поисково-спасательных воздушных судов без получения предварительного разрешения после направления плана полета, при въезде наземных транспортных средств службы SAR для работы в пограничных районах, уведомление соответствующих полномочных органов о входе, порядок возмещения расходов по стоповерам, размещению и перевозке членов экипажа, а также прямую связь между этими службами по всем вопросам поиска и спасания. Экземпляры этого соглашения предоставляются администрацией гражданской авиации по запросу.

Просьбу о допуске воздушных судов, оборудования и персонала из других государств для поиска терпящего бедствие воздушного судна или для оказания помощи оставшимся в живых после авиационного происшествия следует передавать в координационный центр поиска и спасания. Указания в отношении контроля за вхождением таких воздушных судов и/или персонала даются координационным центром поиска и спасания согласно действующему плану проведения поисково-спасательных работ в данном районе.

5. Условия предоставления

Обслуживание и средства службы SAR ..... (государства) предоставляются соседним государствам бесплатно по просьбе, переданной администрацией гражданской авиации в любое время, если только они не участвуют в проведении поисково-спасательных операций на собственной территории. Все средства и службы специально подготовлены для проведения поисково-спасательных работ. Горно-спасательная команда в Уинсваке состоит из полицейских и добровольцев местного населения, подготовленных для проведения поисково-спасательных работ и используемых в случае необходимости.

6. Используемые правила и сигналы

Правила и сигналы, используемые воздушными судами

В главе 5 Приложения 12 описывается порядок действий командиров воздушных судов, наблюдающих авиационное происшествие или принявших по радио сигнал бедствия и/или сообщение о бедствии.

Связь

Передача и прием сообщений о бедствии в границах района поиска и спасания Amswell осуществляется в соответствии с п. 5.3 тома II Приложения 10.

Для ведения связи во время поисково-спасательных операций используются коды и сокращения, опубликованные в документе *"Сокращения и коды ИКАО"* (Doc 8400).

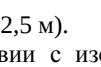
Непрерывное прослушивание осуществляется на частоте 121,5 МГц в период работы всех районных диспетчерских центров и центров полетной информации. Прослушивание также осуществляется диспетчерским пунктом подхода в международном аэропорту Донлона. Кроме того, аэродромные диспетчерские пункты международных аэродромов и международных запасных аэродромов будут по требованию обеспечивать дежурство на частоте 121,5 МГц. Все береговые станции обеспечивают прослушивание на всех международных аварийных частотах.

Поисково-спасательные суда, принадлежащие к постоянно функционирующим поисково-спасательным командам, во время поисково-спасательных операций пользуются позывным RESCUE и дополнительными опознавательными сигналами (ALFA, BRAVO, CHARLIE и т. д.).

Сигналы, применяемые при поисково-спасательных операциях

При поисково-спасательных операциях используются сигналы, которые предписываются в п. 5.8 главы 5 Приложения 12.

Коды визуальных сигналов "земля – воздух" для использования оставшимися в живых

№	*Значение сигнала*	*Сигнал*
1	Требуется помощь	
2	Требуется медицинская помощь	
3	Нет или отрицательно	
4	Да или положительно	
5	Двигается в этом направлении	

Инструкции по использованию:

1. Сигналы должны быть не менее 8 фут (2,5 м).
2. Сигналы выкладываются в соответствии с изображенным рисунком.
3. По мере возможности обеспечивать наибольший контраст между сигналом и фоном.
4. Предпринимать всяческие усилия по привлечению внимания с помощью других средств, таких как радио, сигнальные ракеты, дым, отраженный свет.

GEN 4. АЭРОДРОМНЫЕ/ВЕРТОДРОМНЫЕ СБОРЫ И СБОРЫ ЗА АЭРОНАВИГАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

GEN 4.1 АЭРОДРОМНЫЕ/ВЕРТОДРОМНЫЕ СБОРЫ

1. Посадочные сборы

Максимально допустимый взлетный вес, утвержденный в соответствии с правилами государства, в котором зарегистрировано данное воздушное судно.

a) Международные полеты

Вес воздушного судна (кг)	*Сбор за 1000 кг или их часть (долл.)*
до 25 000	3,00
25 001 – 100 000	4,50
100 001 – 200 000	5,55
любая часть более 200 000	6,05

b) Внутренние полеты:

Вес воздушного судна (кг)	*Сбор (долл.)*
до 1000	1,75
1001 – 6000	3,50 сбор за 1000 кг или их часть
6001 – 25 000	2,50
25 001 – 100 000	3,85
любая часть более 100 000	4,25

В международном аэропорту ДОНЛОН с воздушных судов весом менее 6000 кг взимается сбор в размере 5,05 долл. за посадку.

Вертолет. Посадочный сбор с вертолетов равен 20% сбора, который взимается с воздушного судна с фиксированным крылом аналогичного веса.

2. Стоянка, использование ангара и длительное хранение воздушного судна

2.1 ***Стоянка воздушного судна***

Первые 6 ч бесплатно:

Вес воздушного судна (кг)	*Сбор за 1000 кг за 24 ч (долл.)*
до 25 000	0,45
25 001 – 100 000	0,40
свыше 100 000	0,35

2.2 ***Сборы за пользование ангаром***

Сбор за пользование ангаром равен двойной сумме сбора за стоянку.

2.3 ***Длительное хранение***

Владелец или пользователь гражданского воздушного судна, для которого занимаемое пространство будет менее 200 м^2, может в целях оставления такого воздушного судна на аэродроме обратиться за месячным контрактом к управляющему аэропортом. Месячный контракт может вступить в силу в день прибытия воздушного судна, упомянутого в п. 1. Если в течение трех дней после прибытия воздушного судна будет сделана заявка на месячный контракт, то указанный контракт будет считаться вступившим в силу в день прибытия соответствующего воздушного судна. Такой контракт прекращает свое действие после дня заключения через полчаса после захода солнца. Контракт может быть возобновлен на месяц или на более длительный или короткий период на основе ставок, установленных для месячного контракта. Управляющий аэропортом оставляет за собой право поместить воздушное судно на стоянку в места размещения его в ангаре, в отношении которого был заключен месячный контракт. В этом случае положенные с воздушного судна сборы будут соответствующим образом сокращены. Сборы в соответствии с месячным контрактом должны быть уплачены заранее согласно процедуре, установленной управляющим аэропортом.

3. Обслуживание пассажиров

С каждого пассажира, прибывающего из иностранного государства в международный аэропорт, взимается сбор в размере 5 долл. Данный сбор взимается полномочным аэропортовым органом от имени администрации гражданской авиации.

4. Обеспечение безопасности

Сборы за обеспечение безопасности могут взиматься в международном аэропорту ДОНЛОНА, аэропорту Ниборд, НИБОРД, Рихмааста и аэропорту Бисток, СИБИ. Размер действующих сборов опубликован в AIC.

5. Сборы, связанные с шумом

Сборы, связанные с шумом, взимаются с пользователей воздушных судов с общей массой более 6000 кг. Указанные сборы с пользователя аэродромом соотносятся с долей пользователей в общем показателе воздействия шума, а также с создаваемым шумом в зависимости от типа используемого воздушного судна. Пользователи могут определять размер своих сборов по формуле, опубликованной в AIC.

6. Прочие сборы

NIL.

7. Освобождения и уменьшения

***Освобождения**:*

a) дипломатические воздушные суда;
b) испытательные полеты;
c) аварийная посадка.

***Уменьшения**:*

a) международные рейсы – 20% на посадки, превышающие 300 раз в месяц и осуществленные воздушными судами одного эксплуатанта.

b) Внутренние рейсы – 20% на посадки, превышающие 100 раз в месяц и осуществленные воздушными судами одного эксплуатанта.

***Дополнительные сборы**:*

Дополнительные 10% от посадочных сборов за каждую посадку, осуществленную ночью или вне опубликованных часов эксплуатации аэродрома.

Ночь: 1 апреля – 30 сентября 20:00–05:30 (UTC)
1 октября – 31 марта 17:00–07:00 (UTC)

Груз

Грузовые сборы, основанные на общем весе груза, который загружается или выгружается. Сбор взимается эксплуатантом авиакомпании от имени администрации гражданской авиации. Ставка сбора равна 0,01 долл. за кг.

8. Методы оплаты

Посадочный сбор, сборы за стоянку или использование ангара, установленные по суточным ставкам, оплачиваются во время использования аэродрома или в случае регулярных пользований по требованию в конце каждого календарного года в отношении сборов, накопленных в течение указанного месяца. Сборы за использование ангара и стоянки, установленные на основе месячных или квартальных ставок, оплачиваются заранее в начале указанного периода.

GEN 4.2 СБОРЫ ЗА АЭРОНАВИГАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

1. Диспетчерское обслуживание подхода

1.1 Пользователи международного аэродрома ДОНЛОНА, аэродрома Ниборда/НИБОРД, аэродрома Ричмааста/РИЧМААСТ и аэродрома Биток/СИБИ оплачивают услуги, предоставляемые органами УВД на вышеуказанных аэродромах.

1.2 Указанные сборы будут взиматься аэродромными полномочными органами в качестве дополнительных сборов к посадочным сборам.

1.3 Расчет указанных сборов делается на основе посадочных сборов, взимаемых за использование этих аэродромов.

1.4 Указанные сборы определяются в соответствии со следующей процедурой:

a) для воздушного судна, осуществляющего тренировочный или испытательный полет – сбор в размере 50% от действующего посадочного сбора с максимальной суммой 100 долл. США за посадку;

b) для любого другого воздушного судна – сбор в размере 50% от действующего посадочного сбора с максимальной суммой 500 долл. за посадку.

2. Аэронавигационное обслуживание на маршруте

2.1 ***Общие положения***

В отношении воздушного судна с максимальной взлетной массой (МТОМ), превышающей 2000 кг, осуществляющего полет по маршруту в соответствии с правилами полета по приборам (ППП) в границах района полетной информации AMSWELL (РПИ), сбор оплачивается за каждый полет в соответствии со следующими условиями:

2.2 ***Формула расчета***

Сбор за полет определяется в соответствии со следующей формулой:

$$r = t_i \times N,$$

где r – сбор, t_i – удельная ставка за единицу обслуживания и N – количество единиц обслуживания, соответствующих фактическому полету в РПИ AMSWELL.

Количество единиц обслуживания (N) получается путем применения следующей формулы:

$$N = d \times P,$$

где d – фактор расстояния полета в границах РПИ AMSWELL, а P – весовой фактор для соответствующего воздушного судна.

2.2.1 *Фактор расстояния*

Фактор расстояния рассчитывается на основе общего расстояния (расстояние по большому кругу в км) между

– аэродромом/летным полем вылета в границах (или у входа в) РПИ AMSWELL и

– аэродромом/летным полем прибытия в границах РПИ AMSWELL (или пунктом вылета из РПИ AMSWELL).

Однако учитываемое расстояние сокращается на 20 км для каждого взлета или посадки с учетом того, что отдельный сбор взимается за аэронавигационное обслуживание и использование средств на аэродроме. Учитываемое расстояние публикуется в обычном каталоге расстояний. Если расстояние не указано в каталоге, то сбор основывается на практически пролетаемом расстоянии.

Значение фактора расстояния (d) определяется как 1/100 расстояния, в отношении которого взимается сбор.

2.2.2 *Весовой фактор*

Весовой фактор определяется в качестве квадратного корня из показателя, получаемого путем деления количества метрических тонн максимальной сертифицированной взлетной массы воздушного судна, указанной в сертификате летной годности, на 50:

$$P = \sqrt{\frac{\text{МТОМ}}{50}}$$

Для расчетов указанного сбора весовой фактор выражается с точностью до двух десятых.

Когда эксплуатант уведомляет Администрацию гражданской авиации о том, что он владеет двумя или несколькими воздушными судами, являющимися различными вариантами одного и того же типа, используется средняя максимальная взлетная масса всех таких воздушных судов для расчета весового фактора в отношении каждого воздушного судна этого типа. Расчет данного

фактора на тип воздушного судна и на эксплуатанта осуществляется по крайней мере раз в год. Если эксплуатант не дал такой информации, то весовой фактор для воздушного судна любого типа рассчитывается путем взятия массы самого тяжелого воздушного судна этого типа.

2.2.3 *Удельная ставка за единицу обслуживания*

Удельная ставка за единицу обслуживания, то есть t_1 устанавливается в размере 33,50 долл.

Для иллюстрации действия указанных правил ниже приводятся некоторые примеры полетов по ППП.

a) **Полет от ..... до ..... на DC-9-41**

Расстояние равно 238 км*.
Фактор расстояния d = (238 – (2 × 20))/100 = 1,98.
Масса (МТОМ) равна 52 тонны.

Весовой фактор $P = \sqrt{\frac{52}{50}} = 1{,}02$.

Количество единиц обслуживания
N = 1,98 × 1,02 = 2,02.
Сбор = 2,02 × 33,5 долл. = 67,67 долл.

*Расстояние в соответствии с каталогом равно 198 км.
Фактор расстояния d = 198/100 = 1,98.

b) **Полет из ..... в ..... на "Пайпер" PA-28-140**

Масса воздушного судна МТОМ равна 1000 кг.
Поэтому полет осуществляется **без взимания сбора**.

c) **Полет из ..... в ..... на "Бич-200"**

Расстояние равно 219 км.
Фактор расстояния d = (219 – (2 × 20)) = 1,79.
Масса МТОМ равна 5,6 тонны.

Весовой фактор $P = \sqrt{\frac{5{,}6}{50}} = 0{,}33$.

Количество единиц обслуживания
N = 1,79 × 0,33 = 0,59.
Сбор = 0,59 × 33,50 долл. = 19,76 долл.

*Расстояние в соответствии с каталогом равно 179 км.
Фактор расстояния d = 179/100 = 1,79.

3. Стоимостная основа для взимания сбора за аэронавигационное обслуживание и условия освобождения/уменьшения

3.1 *Стоимостная основа для взимания сбора за аэронавигационное обслуживание*

Стоимостная основа для взимания сбора за аэронавигационное обслуживание предоставляется Администрацией гражданской авиации и министерством транспорта по запросам (см. адрес в разделе GEN 1.1.6).

3.2 *Освобождение/уменьшение*

Следующие категории полетов освобождаются от оплаты сборов за аэронавигационное обслуживание:

a) испытательные полеты, осуществляемые по просьбе Администрации гражданской авиации;

b) технические проверочные полеты, осуществляемые воздушными судами коммерческой авиации без вознаграждения, получаемого за пассажиров и грузы, если таковые имеются на борту;

c) полеты, осуществляемые в целях поиска и спасания;

d) технические обратные полеты, т. е. взлеты с возвращением на аэродром вылета ввиду технических неполадок, плохих погодных условий и т. п.;

e) полеты воздушных судов, принадлежащих Администрации гражданской авиации;

f) военные воздушные суда ..... (государства);

g) иностранные военные воздушные суда и воздушные суда, используемые исключительно для перевозки представителей иностранных государств или персонала Организации Объединенных Наций; и

h) воздушные суда, принадлежащие иностранным государствам и предназначенные для полиции, таможенной службы и инспектирования навигационных средств.

Необходимым условием получения освобождений, упомянутых в пунктах a), b) и c) является то, что специальные предварительные уведомления необходимо сделать в региональный диспетчерский центр службы воздушного движения аэропорта Донлон (РДЦ).

4. Методы оплаты

Владелец и пользователь воздушного судна совместно и раздельно отвечают за оплату сборов. Взимание сборов осуществляется ежемесячно Администрацией гражданской авиации путем направления счета. Сбор подлежит оплате в течение 30 дней после даты, указанной на счете. Если сбор не оплачен на установленную дату, или если установленная дата приходится на субботу или воскресенье/праздничный день, то на следующий рабочий день пользователь/владелец обязан оплатить процент на задержанную оплату в размере 1% в месяц, начиная с дня оплаты сбора, указанного в счете.

Если оплата не сделана, то:

a) взимание может быть сделано путем наложения ареста на имущество;

b) может быть отказано в разрешении осуществлять полеты на территорию ..... (государства) и из него;

c) может быть аннулировано выданное на полеты разрешение.

AIP

СБОРНИК АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ

_____

(Название государства)

ЧАСТЬ 2

МАРШРУТ (ENR)

ТОМ №

(если несколько томов)

ЧАСТЬ 2. МАРШРУТ (ENR)

ENR 0.

ENR 0.1 ПРЕДИСЛОВИЕ – не имеется
ENR 0.2 РЕГИСТРАЦИЯ ПОПРАВОК К AIP – не применяется
ENR 0.3 РЕГИСТРАЦИЯ ДОПОЛНЕНИЙ К AIP – не применяется
ENR 0.4 КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ СТРАНИЦ AIP – не применяется
ENR 0.5 ПЕРЕЧЕНЬ ПОПРАВОК К AIP, ВНЕСЕННЫХ ОТ РУКИ – не применяется

ENR 0.6 ОГЛАВЛЕНИЕ ЧАСТИ 2

Страница

ENR 1. ОБЩИЕ ПРАВИЛА И ПРОЦЕДУРЫ

ENR 1.1 Общие правила ..... ENR 1.1-1

ENR 1.2 Правила визуальных полетов ..... ENR 1.2-1

ENR 1.3 Правила полетов по приборам ..... ENR 1.3-1

ENR 1.4 Классификация воздушного пространства ОВД ..... ENR 1.4-1

ENR 1.5 Схемы полетов в зоне ожидания, при заходе на посадку и вылете ..... ENR 1.5-1

ENR 1.5.1 Общие положения ..... ENR 1.5-1
ENR 1.5.2 Прибытие ..... ENR 1.5-1
ENR 1.5.3 Вылет ..... ENR 1.5-1

ENR 1.6 Службы наблюдения и правила УВД ..... ENR 1.6-1

ENR 1.6.1 Первичный радиолокатор ..... ENR 1.6-1
ENR 1.6.2 Вторичный обзорный радиолокатор (ВОРЛ) ..... ENR 1.6-2

ENR 1.7 Порядок установки высотомера ..... ENR 1.7-1

ENR 1.8 Дополнительные региональные правила (Doc 7030) ..... ENR 1.8-1

ENR 1.9 Управление потоками воздушного движения (ATFM) ..... ENR 1.9-1

ENR 1.10 Планирование полетов ..... ENR 1.10-1

ENR 1.11 Адресация сообщений о планах полетов ..... ENR 1.11-1

ENR 1.12 Перехват гражданских воздушных судов ..... ENR 1.12-1

ENR 1.13 Незаконное вмешательство ..... ENR 1.13-1

ENR 1.14 Инциденты, связанные с воздушным движением ..... ENR 1.14-1

Страница

ENR 2. ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД

ENR 2.1 РПИ, район полетной информации верхнего воздушного пространства, узловой диспетчерский район ..... ENR 2.1-1

ENR 2.2 Прочие типы регулируемого воздушного пространства ..... ENR 2.2-1

ENR 3. МАРШРУТЫ ОВД

ENR 3.1 Маршруты ОВД в нижнем воздушном пространстве ..... ENR 3.1-1

ENR 3.2 Маршруты ОВД в верхнем воздушном пространстве ..... ENR 3.2-1

ENR 3.3 Маршруты зональной навигации (RNAV) ..... ENR 3.3-1

ENR 3.4 Маршруты полетов вертолетов ..... ENR 3.4-1

ENR 3.5 Прочие маршруты ..... ENR 3.5-1

ENR 3.6 Ожидание на маршруте ..... ENR 3.6-1

ENR 4. РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА/СИСТЕМЫ

ENR 4.1 Радионавигационные средства на маршруте ..... ENR 4.1-1

ENR 4.2 Специальные навигационные системы ..... ENR 4.2-1

ENR 4.3 Глобальная навигационная спутниковая система (GNSS) ..... ENR 4.3-1

ENR 4.4 Обозначение кодовых названий для основных точек ..... ENR 4.4-1

ENR 4.5 Наземные аэронавигационные огни на маршруте ..... ENR 4.5-1

ENR 5. АЭРОНАВИГАЦИОННЫЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ

ENR 5.1 Запретные зоны, зоны ограничения полетов и опасные зоны ..... ENR 5.1-1

ENR 5.2 Зоны военных учений и полигоны и опознавательная зона ПВО (ADIZ) ..... ENR 5.2-1

ENR 5.3 Другие виды деятельности, представляющие опасность, и другие виды потенциальной опасности ..... ENR 5.3-1

EMR 5.4 Аэронавигационные препятствия: район 1 ..... ENR 5.4-1

ENR 5.5 Авиационные, спортивные и развлекательные мероприятия ..... ENR 5.5-1

ENR 5.6 Миграция птиц и зоны с чувствительной фауной ..... ENR 5.6-1

ENR 6. МАРШРУТНЫЕ КАРТЫ ..... ENR 6-1

ENR 1. ОБЩИЕ ПРАВИЛА И ПРОЦЕДУРЫ

ENR 1.1 ОБЩИЕ ПРАВИЛА

ПРИМЕР 1
(ссылка на документы ИКАО)

Правила и процедуры воздушного движения, применяемые к воздушному движению на территории ..... (государство), отвечают положениям Приложений 2 и 11 к Конвенции о международной гражданской авиации и применяемым к воздушным судам тех разделов документа *"Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения"* и документа *"Дополнительные региональные правила"*, которые применимы к региону ..... (указать), за исключением различий, перечисленных в разделе GEN 1.7.

ПРИМЕР 2
(публикуется полностью)

1. Минимальная безопасная относительная высота

Воздушным судам не разрешается осуществлять полет ниже минимальной безопасной относительной высоты, за исключением осуществления взлета и посадки, когда это необходимо. Минимальной безопасной относительной высотой является относительная высота, на которой ожидается либо ненужное воздействие шума, либо возникает ненужная опасность для людей и собственности в случае аварийной посадки; однако над городами, другими плотно заселенными районами и скоплениями людей данная относительная высота должна составлять по крайней мере 300 м (1000 фут) над самым высоким препятствием в радиусе 600 м, а в остальных случаях она должна быть не менее 150 м (500 фут) над уровнем земной или водной поверхности. Планеры и аэростаты могут осуществлять полеты ниже высоты 150 м, если это необходимо для такого вида полетов и если не возникает опасности для людей и собственности. Воздушные суда не должны осуществлять полеты ниже мостов и аналогичных конструкций, а также ниже линий передач и антенн. Местные полномочные авиационные органы могут сделать исключение для полетов, осуществляемых в специальных целях.

2. Сбрасывание предметов

Запрещается осуществлять сбрасывание предметов или разбрызгивание веществ с борта воздушного судна. Данное положение не применяется к сбрасыванию воды, мелкого песка, топлива, привязных веревок, буксируемых полотнищ и аналогичных предметов, если они сбрасываются или выливаются в места, где нет опасности для лиц или собственности. Местные авиационные полномочные органы могут предоставлять исключения к ограничениям, если нет опасности для лиц и собственности. Контроль за сбрасыванием почты осуществляется почтовым ведомством или назначенным органом при согласии авиационного полномочного органа.

3. Акробатические полеты

Осуществление акробатических полетов разрешается только в визуальных метеорологических условиях и при отчетливо выраженном согласии всех лиц, находящихся на борту воздушного судна. Акробатические полеты запрещаются на относительных высотах менее 450 м (1500 фут), а также над городами, другими плотно заселенными районами, скоплениями людей и аэропортами. Местный авиационный полномочный орган в отдельных случаях может делать исключение. Для акробатических полетов, осуществляемых в окрестностях аэродромов, не имеющих органа УВД, требуется специальное разрешение в дополнение к диспетчерскому разрешению.

4. Буксировочные и рекламные полеты

Для осуществления рекламных полетов с буксируемыми предметами требуется разрешение от местных авиационных полномочных органов района, где заявитель является резидентом. Разрешение предоставляется только в тех случаях, если:

1) пилот имеет квалификационную отметку на осуществление буксировки;

2) воздушное судно оборудованное калиброванным барографом для регистрации абсолютной высоты во время полета;

3) в ходе предполагаемого полета не более трех воздушных судов будут осуществлять полеты в строю; в этом случае расстояние между буксируемым объектом впереди летящего воздушного

судна и последующим воздушным судном, а также между воздушными судами составляет не менее 60 м.;

4) признаваемое судом страхование ответственности также однозначно охватывает буксировку объекта.

Вышеуказанные положения применяются к буксированию объектов в других целях, отличных от рекламных, а подпункт 2) не применяется к авиационным спецработам вертолетов. Не требуется разрешения на буксировку планеров, поскольку достаточно иметь квалификационную отметку на буксировку. По причинам обеспечения общественной безопасности или порядка, и в частности с целью снижения уровня шума, полномочный орган при предоставлении разрешения может ставить условия. Данный полномочный орган может назначать более высокую минимальную безопасную относительную высоту и вводить ограничения по времени.

Для рекламных полетов, при которых реклама состоит только из надписей на воздушном судне, не требуется разрешение. Рекламные полеты с использованием акустических средств запрещаются.

5. Время и единицы измерения

В отношении полетов применяется всемирное координированное время (UTC) и установленные единицы измерения. Министр транспорта устанавливает единицы измерения, которые подлежат использованию, и они публикуются в сборнике аэронавигационной информации (AIP).

6. Структура воздушного пространства

Для функционирования службы полетной информации и службы аварийного оповещения министр транспорта устанавливает районы полетной информации, которые публикуются в AIP. В границах районов полетной информации министр транспорта устанавливает контролируемое и неконтролируемое воздушное пространство в зависимости от обслуживания воздушного пространства (ОВД), обеспечиваемого в них, на основе классификации, описанной в подразделе ENR 1.4. В пределах контролируемого воздушного пространства полеты по ПВП могут при необходимости быть полностью или частично запрещены органом обслуживания воздушного движения в отношении ограничений на пространство и время в зависимости от степени интенсивности воздушного движения, подлежащего диспетчерскому контролю.

7. Запретные зоны и зоны ограничения полетов

Министр транспорта устанавливает запретные зоны и зоны ограничения полетов по необходимости с целью устранения угрозы для общественной безопасности или порядка, особенно с целью обеспечения безопасности воздушного движения. Эти зоны публикуются в AIP.

Опознавательная зона ПВО (ADIZ SOUTH) установлена вдоль южной границы РПИ AMSWELL. Все воздушные суда, входящие в зону ADIZ SOUTH, за 10 мин до входа должны передать позитивное опознавание на частоте РДЦ AMSWELL 120,300 МГц. Неопознанные воздушные суда будут перехватываться военными воздушными судами (см. раздел ENR 1.12 *"Перехват гражданских воздушных судов"*).

8. Полеты планеров в облаках

Орган обслуживания воздушного движения может разрешить полеты планеров в облаках, если безопасность воздушного движения может обеспечиваться путем принятия надлежащих мер. Такое разрешение может выдаваться на каких-то условиях.

9. Взлеты и посадки самолетов, вертолетов, воздушных судов, мотопланеров, планеров и парашютистов вне аэродромов, предоставленных для этих целей

Для осуществления взлетов и посадок самолетов, вертолетов и воздушных судов необходимо получить разрешение местного авиационного полномочного органа. Для осуществления взлетов мотопланеров и планеров за пределами назначенных аэродромов необходимо получить разрешение от местного авиационного полномочного органа. Не требуется разрешения для осуществления посадки при полетах над пересеченной местностью мотопланеров и планеров. Данное положение также применяется к приземлению парашютистов за пределами назначенных аэродромов.

Выдающий разрешение полномочный орган может потребовать от заявителя представления доказательств о соответствующем согласии владельца земли или другой полномочной стороны.

10. Запуски шаров, змеев, самозапускающихся летающих моделей и летательных аппаратов

Для запусков управляемых аэростатов за пределами аэродрома, предназначенного для запусков аэростатов,

необходимо иметь разрешение местного авиационного полномочного органа.

Запуск привязных аэростатов разрешается только с согласия местного авиационного полномочного органа. Данное согласие необходимо для воздушных змеев, если они удерживаются на веревке длиной более 100 м (300 фут). Запрещается запуск воздушных змеев в пределах зоны ограничения полетов аэропорта, а также в пределах расстояния не менее 3 км от границы летного поля и зон планирования. Местный авиационный полномочный орган может делать исключения.

Привязной канат для привязных аэростатов и воздушных змеев, для запуска которых требуется разрешение, маркируются с интервалом в 100 м (300 фут) в дневное время красными/белыми флажками, а ночью – красными и белыми огнями таким образом, чтобы они были видны для других воздушных судов со всех направлений.

Для запуска летающих моделей общим весом менее 5 кг не требуется разрешение за исключением моделей, запускаемых с помощью ракет. Запуск летающих моделей с двигателями внутреннего сгорания в пределах менее 1,5 км от жилых районов разрешается только с согласия местного авиационного полномочного органа. Это же положение применяется к летающим моделям всех типов в пределах расстояния менее 1,5 км от границы аэродрома. Осуществление полетов всеми типами летающих моделей на аэродромах разрешается только с согласия органа обслуживания воздушного движения.

ENR 1.2 ПРАВИЛА ВИЗУАЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ

1. За исключением специальных полетов по ПВП, полеты по ПВП осуществляются таким образом, что воздушное судно осуществляет полет в условиях видимости и на расстоянии от облаков, равных значениям, приведенным в таблице 1, или больше этих значений.

2. За исключением случаев получения разрешения от органа управления воздушным движением, взлет или посадка по ПВП не разрешается на аэродроме в пределах диспетчерской зоны или не разрешается вход в зону аэродромного движения или схему движения:

a) когда высота нижней границы облаков составляет менее 450 м (1500 фут) или

b) когда видимость у земли равна менее 5 км.

3. Полеты по ПВП между заходом и восходом солнца или в любое другое время между восходом и заходом солнца, которое может быть установлено соответствующим полномочным органом ОВД, осуществляются в соответствии с условиями, установленными этим полномочным органом.

4. Если не получено разрешение соответствующего полномочного органа ОВД, полеты по ПВП не осуществляются:

a) выше ЭП 200,

b) на дозвуковых и сверхзвуковых скоростях.

5. Только при необходимости осуществление взлета или посадки или при получении разрешения соответствующего полномочного органа полеты по ПВП не осуществляются:

a) над заселенными районами городов, поселков или поселений или над скоплениями людей на открытом воздухе на высоте менее 300 м (1000 фут) над самым высоким препятствием в радиусе 600 м от воздушного судна;

Таблица 1*

<table>
<tr><td rowspan="2">Класс воздушного пространства</td><td rowspan="2">B</td><td rowspan="2">CDE</td><td colspan="2">FG</td></tr>
<tr><td>ВЫШЕ 900 м (3000 фут) над средним уровнем моря или выше 300 м (1000 фут) над поверхностью земли в зависимости от того, какая высота больше</td><td>На и ниже 900 м (3000 фут) над средним уровнем моря или выше 300 м (1000 фут) над поверхностью земли в зависимости от того, какая высота больше</td></tr>
<tr><td>Расстояние от облаков</td><td>Отсутствие облаков</td><td colspan="2">1500 м по горизонтали
300 м (1000 фут) по вертикали</td><td>Отсутствие облаков и при видимости земной поверхности</td></tr>
<tr><td>Видимость при полете</td><td colspan="3">8 км при высоте 3050 м (10 000 фут) или выше над средним уровнем моря
5 км при высоте ниже 3050 м (10 000 фут) над средним уровнем моря</td><td>5 км**</td></tr>
</table>

* Когда относительная высота высоты перехода меньше 3050 м (10 000 фут) над средним уровнем моря, вместо 10 000 фут следует использовать ЭП 100.

** По предписанию соответствующего полномочного органа ОВД:

a) могут разрешаться полеты при уменьшении видимости в полете до 1500 м:

1) на скоростях, которые при преобладающей видимости обеспечивают своевременное обнаружение других воздушных судов или каких-либо препятствий, чтобы избежать столкновения с ними, или

2) при обстоятельствах, когда вероятность столкновения с другими воздушными судами, как правило, является небольшой, например в зонах с низкой интенсивностью воздушного движения и во время авиационных спецработ на малых высотах.

b) могут осуществляться полеты ВЕРТОЛЕТОВ при видимости *менее 1500 м*, если они выполняют маневры на скорости, которая обеспечивает своевременное обнаружение других воздушных судов или каких-либо других препятствий, чтобы избежать столкновения с ними.

b) во всех остальных случаях, отличающихся от п. 5 a), на высоте менее 150 м (500 фут) над земной или водной поверхностью.

6. Если иное не указано в разрешении органа УВД или не установлено соответствующим полномочным органом ОВД, полеты по ПВП на крейсерском эшелоне, производимые на высоте выше 900 м (3000 фут) над земной или водной поверхностью, или на более высокой высоте, как установлено соответствующим полномочным органом ОВД, осуществляются на эшелоне полета, соответствующем линии пути, указанной в таблице крейсерских эшелонов.

7. Полеты по ПВП соответствуют положениям п. 3.6 Приложения 2:

a) когда они осуществляются в воздушном пространстве класса B, C и D;

b) когда они составляют часть аэродромного движения в диспетчерской зоне аэродрома или

c) когда они осуществляются в качестве специальных полетов по ПВП.

8. Воздушное судно, осуществляющее полет в соответствии с правилами визуального полета и намеревающееся перейти на полет по правилам полетов по приборам, должно:

a) если был представлен план полета, сообщить о необходимости изменений, которые будут сделаны в соответствии с текущим планом полета, или

b) в соответствии с требованием п. 3.3 Приложения 2 представить план полета соответствующему органу ОВД и получить разрешение до перехода на ППП, если воздушное пространство является контролируемым.

ENR 1.3 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ ПО ПРИБОРАМ

1. Правила, применяемые ко всем полетам по ППП

1.1 ***Оборудование воздушных судов***

На воздушных судах устанавливаются соответствующие приборы и навигационное оборудование, необходимое для выполнения полета по маршруту.

1.2 ***Минимальные эшелоны полета***

За исключением тех случаев, когда это необходимо при взлете или посадке, или за исключением тех случаев, когда на это выдается специальное разрешение соответствующим полномочным органом, полеты по ППП выполняются на уровне не ниже минимальной абсолютной высоты полета, установленной государством, над территорией которого выполняется полет, или там, где такая минимальная высота не установлена:

a) над возвышенностями или горной местностью на высоте, которая превышает по крайней мере на 600 м (2000 фут) самое высокое препятствие, находящееся в пределах 8 км от расчетного местоположения воздушного судна;

b) в любых других случаях, помимо упомянутых в подпункте a), на высоте, которая превышает по крайней мере на 300 м (1000 фут) самое высокое препятствие, находящееся в пределах 8 км от расчетного местоположения воздушного судна.

Примечание. При определении расчетного местоположения воздушного судна принимается во внимание навигационная точность, которая может быть достигнута на соответствующем участке маршрута с учетом имеющегося навигационного оборудования на земле и на борту воздушного судна.

1.3 ***Переход от полета по ППП к полету по ПВП***

1.3.1 Воздушное судно, решившее перейти от полета, выполняемого с соблюдением правил полетов по приборам, к полету, выполняемому с соблюдением правил визуальных полетов, специально уведомляет, если им был представлен план полета, соответствующий орган диспетчерского обслуживания о прекращении полета по ППП и сообщает ему изменения, которые вносятся в текущий план полета.

1.3.2 В тех случаях, когда воздушное судно, выполняющее полет по правилам полетов по приборам, находится в визуальных метеорологических условиях или встречается с такими условиями, оно не прекращает полет по ППП, если не предполагается, что в течение достаточно длительного периода времени полет будет выполняться в устойчивых визуальных метеорологических условиях, и не имеется намерения выполнять полет в этих условиях.

2. Правила, применяемые к полетам по ППП в пределах контролируемого воздушного пространства

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

2.2 Полет по ППП в крейсерском режиме полета в контролируемом воздушном пространстве выполняется на крейсерском эшелоне или, в случае получения разрешения на набор высоты в крейсерском режиме, между двумя эшелонами или выше эшелона, выбранного на основании:

a) таблиц крейсерских эшелонов в добавлении 3 к Приложению 2 или

b) измененной таблицы крейсерских эшелонов, когда это предписывается в соответствии с положениями добавления 3 к Приложению 2 для полетов выше эшелона полета 410,

за исключением того, что при наличии других указаний в диспетчерском разрешении или указаний соответствующего полномочного органа ОВД в сборнике аэронавигационной информации (AIP) предписываемое в указанном добавлении приведение эшелонов пути в соответствие с линией пути не применяется.

3. Правила, применяемые к полетам по ППП вне пределов контролируемого воздушного пространства

3.1 ***Крейсерские эшелоны***

Горизонтальный полет по ППП вне пределов контролируемого воздушного пространства выполняется на крейсерском эшелоне в соответствии с линией пути, как указывается:

a) в таблицах крейсерских эшелонов в добавлении 3 к Приложению 2, за исключением тех случаев, когда соответствующим полномочным органом

ОВД даны другие указания для полетов на высоте 900 м (3000 фут) или ниже над средним уровнем моря, или

b) в измененной таблице крейсерских эшелонов, когда это предписывается в соответствии с положениями добавления 3 к Приложению 2 для полетов выше эшелона полета 410.

Примечание. Это положение не препятствует использованию набора высоты в крейсерском режиме воздушными судами, выполняющими полет со сверхзвуковой скоростью.

3.2 ***Связь***

При выполнении полета по ППП вне контролируемого воздушного пространства, но в пределах районов или при входе в районы, или вдоль маршрутов, которые установлены соответствующим полномочным органом ОВД в соответствии с п. 3.3.1.2 c) или d) Приложения 2, осуществляется прослушивание на соответствующей радиочастоте и по мере необходимости устанавливается двусторонняя связь с органом обслуживания воздушного движения, предоставляющим полетную информацию.

3.3 ***Донесения о местоположении***

При полетах по ППП вне пределов контролируемого воздушного пространства, в отношении которых соответствующий полномочный орган ОВД требует:

– представления плана полета и

– осуществления прослушивания на соответствующей частоте и, при необходимости, установления двусторонней радиосвязи с органом обслуживания воздушного движения, предоставляющим полетную информацию,

передаются в соответствии с положениями п. 3.6.3 Приложения 2, относящимися к выполнению контролируемых полетов, донесения о местоположении воздушного судна.

Примечание. Предполагается, что воздушные суда, пользующиеся консультативным обслуживанием воздушного движения при полетах по ППП в пределах указанного консультативного воздушного пространства, руководствуются положениями п. 3.6 Приложения 2, за исключением того, что план полета и изменения к нему не являются объектом диспетчерских разрешений и что в ходе полета поддерживается двусторонняя связь с органом, обеспечивающим консультативное обслуживание.

ENR 1.4 КЛАССИФИКАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА ОВД

1. Классификация воздушного пространства

Воздушное пространство ОВД классифицируется и обозначается следующим образом:

Класс A. Разрешаются только полеты по ППП; все воздушные суда подлежат диспетчерскому обслуживанию и эшелонируются.

Класс B. Разрешаются полеты по ППП и ПВП; все воздушные суда подлежат диспетчерскому обслуживанию и эшелонируются.

Класс C. Разрешаются полеты по ППП и ПВП; все воздушные суда подлежат диспетчерскому обслуживанию, и воздушные суда, выполняющие полеты по ППП, эшелонируются относительно других воздушных судов, выполняющих полеты по ППП и ПВП. Воздушные суда, выполняющие полеты по ПВП, эшелонируются относительно воздушных судов, выполняющих полеты по ППП, и получают информацию о движении в отношении других воздушных судов, выполняющих полеты по ПВП.

Класс D. Разрешаются полеты по ППП и ПВП, и все воздушные суда подлежат диспетчерскому обслуживанию; воздушные суда, выполняющие полеты по ППП, эшелонируются относительно других воздушных судов, выполняющих полеты по ППП, и получают информацию о движении в отношении воздушных судов, выполняющих полеты по ПВП; воздушные суда, выполняющие полеты по ПВП, получают информацию о движении в отношении всех других воздушных судов.

Класс E. Разрешаются полеты по ППП и ПВП; воздушные суда, выполняющие полеты по ППП, подлежат диспетчерскому обслуживанию и эшелонируются относительно других воздушных судов, выполняющих полеты по ППП. Все воздушные суда получают, по мере возможности, информацию о движении.

Класс F. Разрешаются полеты по ППП и ПВП; всем воздушным судам, выполняющим полеты по ППП, предоставляется консультативное обслуживание воздушного движения, и по запросу всем воздушным судам предоставляется полетно-информационное обслуживание.

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

Требования, предъявляемые к полетам в пределах воздушного пространства каждого класса, указаны в нижеследующей таблице.

Класс	*Вид полета*	*Эшелонирование*	*Обслуживание*	*Минимумы видимости и расстояние до облаков в ВМУ**	*Ограничение скорости**	*Требования к радиосвязи*	*Необходимость разрешения органа УВД*
A	Только по ППП	Всех воздушных судов	УВД	Не применяется	Не применяется	Постоянная двусторонняя радиосвязь	Да
B**	По ППП	Всех воздушных судов	УВД	Не применяется	Не применяется	Постоянная двусторонняя радиосвязь	Да
	По ПВП	Всех воздушных судов	УВД	8 км на высоте 3050 м (10 000 фут) над средним уровнем моря и выше 5 км ниже 3050 м (10 000 фут) над средним уровнем моря Отсутствие облаков	Не применяется	Постоянная двусторонняя радиосвязь	Да

Класс	*Вид полета*	*Эшелонирование*	*Обслуживание*	*Минимумы видимости и расстояние до облаков в ВМУ**	*Ограничение скорости**	*Требования к радиосвязи*	*Необходимость разрешения органа УВД*
C	По ППП	ППП относительно ППП ППП относительно ПВП	УВД	Не применяется	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) ПВП/ПВП	8 км на высоте 3050 м (10 000 фут) над средним уровнем моря и выше 5 км ниже 3050 м (10 000 фут) над средним уровнем моря Горизонтальная видимость 1500 м; вертикальное расстояние до облаков 300 м	ПР 250 уз ниже 3050 м (10 000 фут) над средним уровнем моря	Постоянная двусторонняя радиосвязь	Да
D	По ППП	ППП относительно ППП	УВД, включая информацию о полетах по ПВП (по запросу рекомендация по предотвращению столкновения)	Не применяется	ПР 250 уз ниже 3050 м (10 000 фут) над средним уровнем моря	Постоянная двусторонняя радиосвязь	Да
	По ПВП	Не производится	Информация о полетах по ПВП и ППП (по запросу рекомендация по предотвращению столкновения)	8 км на высоте 3050 м (10 000 фут) над средним уровнем море и выше 5 км ниже 3050 м (10 000 фут) над средним уровнем моря Горизонтальная видимость 1500 м; вертикальное расстояние до облаков 300 м	ПР 250 уз ниже 3050 м (10 000 фут) над средним уровнем моря	Постоянная двусторонняя радиосвязь	Да
E**	По ППП	ППП относительно ППП	УВД и, по мере возможности, информация о полетах по ПВП	Не применяется	ПР 250 уз ниже 3050 м (10 000 фут) над средним уровнем моря	Постоянная двусторонняя радиосвязь	Да
	По ПВП	Не производится	По мере возможности информация о движении	8 км на высоте 3050 м (10 000 фут) над средним уровнем моря и выше 5 км ниже 3050 м (10 000 фут) над средним уровнем моря Горизонтальная видимость 1500 м; вертикальное расстояние до облаков 300 м	ПР 250 уз ниже 3050 м (10 000 фут) над средним уровнем моря	Нет	Нет
F**	По ППП	По мере возможности ППП относительно ППП	Консультативное обслуживание воздушного движения; полетно-информационное обслуживание	Не применяется	ПР 250 уз ниже 3050 м (10 000 фут) над средним уровнем моря	Постоянная двусторонняя радиосвязь	Нет
	По ПВП	Не производится	Полетно-информационное обслуживание	8 км на высоте 3050 м (10 000 фут) над средним уровнем моря и выше 5 км ниже 3050 м (10 000 фут) над средним уровнем моря Горизонтальная видимость 1500 м; вертикальное расстояние до облаков 300 м На высоте 900 м над средним уровнем моря и ниже или на высоте 300 м над местностью, в зависимости от того, какая высота больше, – 5 км***, при отсутствии облаков и когда видна земная или водная поверхность	ПР 250 уз ниже 3050 м (10 000 фут) над средним уровнем моря	Нет	Нет

Класс	*Вид полета*	*Эшелонирование*	*Обслуживание*	*Минимумы видимости и расстояние до облаков в ВМУ**	*Ограничение скорости**	*Требования к радиосвязи*	*Необходимость разрешения органа УВД*
G	По ППП	Не производится	Полетно-информационное обслуживание	Не применяется	ПР 250 уз ниже 3050 м (10 000 фут) над средним уровнем моря	Постоянная двусторонняя радиосвязь	Нет
	По ПВП	Не производится	Полетно-информационное обслуживание	8 км на высоте 3050 м (10 000 фут) над средним уровнем моря и выше 5 км ниже 3050 м (10 000 фут) над средним уровнем моря Горизонтальная видимость 1500 м; вертикальное расстояние до облаков 300 м На высоте 900 м над средним уровнем моря и ниже или на высоте 300 м над местностью, в зависимости от того, какая высота больше, – 5 км***, при отсутствии облаков и когда видна земная или водная поверхность	ПР 250 уз ниже 3050 м (10 000 фут) над средним уровнем моря	Нет	Нет

* Когда относительная высота перехода меньше 3050 м (10 000 фут) над средним уровнем моря, вместо 10 000 фут следует использовать эшелон полета 100.

** Классы воздушного пространства B, E и F не используются в РПИ Амсвелл.

*** По предписанию соответствующего полномочного органа ОВД:

a) могут разрешаться полеты при ухудшении видимости в полете до 1500 м:
   1) на скоростях, на которых можно своевременно обнаружить другие воздушные суда или какие-либо препятствия, чтобы избежать столкновения с ними, или
   2) в условиях, когда вероятность встречи с другими воздушными судами, как правило, небольшая, например в зонах с низкой интенсивностью воздушного движения и во время выполнения специальных авиационных работ на малых высотах;

b) могут разрешаться полеты вертолетов при видимости в полете менее 1500 м, если они выполняют маневры на скорости, на которой можно своевременно обнаружить другие воздушные суда или какие-либо препятствия, чтобы избежать столкновения с ними.

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

1. Общие положения

1.1 Используемые схемы полетов в зоне ожидания, при заходе на посадку и вылете, основаны на схемах, содержащихся в последнем издании документа ИКАО Doc 8168 *"Правила аэронавигационного обслуживания. Производство полетов воздушных судов"* (PANS-OPS).

1.2 Используемые схемы полета в зоне ожидания и при заходе на посадку основаны на значениях и факторах, содержащихся в частях III и IV тома I документа PANS-OPS. Вход и полет в зонах ожидания выполняются при указанных ниже значениях.

2. Прибытие

2.1 Для воздушных судов, прибывающих по правилам ППП и осуществляющих посадку в границах узлового диспетчерского района, дается разрешение до установленного пункта в зоне ожидания и даются указания об установлении с диспетчерским пунктом подхода связи в установленное время, на установленном эшелоне полета или местоположении. Условия этого разрешения соблюдаются до тех пор, пока не будут получены от диспетчерского пункта подхода дальнейшие указания. Если достигнута граница действия диспетчерского разрешения до получения дальнейших указаний, то продолжается полет по схеме ожидания на последнем разрешенном эшелоне полета.

2.2 Ввиду наличия ограниченного воздушного пространства важно, чтобы входы в схемы и полеты в зоне ожиданий выполнялись настолько точно, насколько это возможно. Пилотам настоятельно рекомендуется информировать УВД в тех случаях, когда по каким-либо причинам не может быть выполнен установленный подход и/или полет в зоне ожидания.

3. Вылет

3.1 При осуществлении с контролируемых аэродромов вылетов по правилам ППП воздушные суда получают первоначальное разрешение УВД от местного аэродромного диспетчерского пункта. Границей действия такого разрешения обычно является аэродром назначения. Осуществляющие по правилам ППП вылеты с неконтролируемых аэродромов воздушные суда не осуществляют взлет, не получив предварительного разрешения от соответствующего районного диспетчерского центра.

3.2 После взлета выдаются подробные инструкции в отношении маршрутов, разворотов и т. д.

<table>
<tr><td rowspan="2">Эшелон полета (ЭП)</td><td rowspan="2">Воздушные суда категории A и B</td><td colspan="2">Реактивные воздушные суда</td></tr>
<tr><td>Обычные условия</td><td>Условия турбулентности</td></tr>
<tr><td>До ЭП 140
(4250 м) включительно</td><td>170 уз
(315 км/ч)</td><td>230 уз
(425 км/ч)</td><td rowspan="3">280 уз (520 км/ч) или 0,8 M
в зависимости от того, что меньше</td></tr>
<tr><td>Выше ЭП 140 (4250 м) до
ЭП 200 (6100 м) включительно</td><td colspan="2">240 уз
(445 км/ч)</td></tr>
<tr><td>Выше ЭП 200 (6100 м) до
ЭП 340 (10 350 м) включительно</td><td colspan="2">265 уз
(490 км/ч)</td></tr>
<tr><td>Выше ЭП 340
(10 350 м)</td><td colspan="2">0,83 M</td><td>0,83 M</td></tr>
</table>

ENR 1.6 РАДИОЛОКАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И ПРАВИЛА

1. Первичный радиолокатор

1.1 ***Дополнительное обслуживание***

1.1.1 Радиолокационное устройство обычно является составной частью основной системы ОВД и обеспечивает радиолокационное обслуживание воздушных судов в максимально возможной степени в целях удовлетворения эксплуатационных требований. На это обслуживание могут влиять различные факторы, такие, как зона обзора, рабочая нагрузка на диспетчера и возможности оборудования. В каждом конкретном случае радиолокационный диспетчер определяет практическую целесообразность предоставления или продолжение предоставления радиолокационного обслуживания.

1.1.2 Пилоту сообщается о предоставлении радиолокационного обслуживания с помощью следующих позывных, используемых радиолокационным диспетчером:

a) воздушное судно, находящееся под районным диспетчерским контролем, – "Амсвелл радиолокатор";

b) воздушное судно, находящееся под контролем диспетчерского пункта подхода, – "Донлон подход";

c) воздушное судно, имеющее на борту радиолокатор точного захода на посадку или оборудование ILS, контролируемое с помощью PAR, – "Донлон посадочный".

1.1.3 Диспетчерское обслуживание в районе Амсвелл осуществляется с помощью двух радиолокационных станций:

a) LRR – станции в Домби с местоположением 53° 14' с.ш., 33° 15' з.д., дальностью действия 440 км;

b) LRR – станции в Сиби с местоположением 46° 48' с.ш., 28° 50' з.д., дальностью действия 440 км.

1.1.4 Диспетчерское обслуживание подхода в Донлоне осуществляется с помощью:

a) TAR – станции в аэропорту Донлон с местоположением ....., дальностью действия 100 км;

b) PAR – станции в аэропорту Донлон с местоположением ....., охватывающей сектор подхода к ВПП 27П.

1.2 ***Применение радиолокационного диспетчерского обслуживания***

1.2.1 Радиолокационное опознавание осуществляется в соответствии с положениями, установленными ИКАО.

1.2.2 Радиолокационное диспетчерское обслуживание предоставляется в контролируемом воздушном пространстве воздушным судам, осуществляющим полеты в границах узлового диспетчерского района Донлон и вдоль всех воздушных трасс, за исключением сегмента воздушной трассы А6 между УОБАНОМ и РОКБИ. Это обслуживание может включать:

a) радиолокационное эшелонирование прибывающих, убывающих и находящихся на маршруте воздушных судов;

b) радиолокационный контроль прибывающих, убывающих и находящихся на маршруте воздушных судов с целью предоставления информации о любых значительных отклонениях от обычной траектории полета;

c) радиолокационное наведение при необходимости;

d) оказание помощи воздушному судну в аварийной ситуации;

e) оказание помощи воздушному судну, пересекающему контролируемое воздушное пространство;

f) предупреждение и информацию о местоположении других воздушных судов, которые, как считается, создают угрозу;

g) информацию для облегчения навигации воздушных судов;

h) информацию о состоянии погоды.

1.2.3 Минимальными значениями горизонтального радиолокационного эшелонирования являются:

a) 9 км при полете вдоль воздушных трасс,

b) 6 км в узловом диспетчерском районе Донлона.

1.2.4 Эшелоны полета, назначенные пилотам радиолокационным диспетчером, обеспечивают минимальный запас высоты над местностью в соответствии с этапом полета.

1.3 ***Порядок действий при отказе радиолокатора и средств связи "воздух – земля"***

1.3.1 *Отказ радиолокатора*

При отказе радиолокатора или потере радиолокационного опознавательного сигнала дается указание о восстановлении нерадиолокационного стандартного эшелонирования, а пилоту дается указание установить связь с основным органом ОВД.

1.3.2 *Отказ средств связи "воздух – земля"*

1.3.2.1 Диспетчер радиолокационного управления, подавая пилоту команды на выполнение разворота или разворотов, определяет, работает ли бортовой радиоприемник. Если разворот выполняется правильно, диспетчер радиолокационного управления продолжает предоставлять воздушному судну радиолокационное обслуживание.

1.3.2.2 В случае полного отказа бортовой радиостанции пилоту следует выполнять процедуры, предусмотренные на случай отказа радиосредств, в соответствии с положениями ИКАО. Если воздушное судно уже было опознано, диспетчер радиолокационного управления должен отвести другие воздушные суда от линии пути потерявшего связь воздушного судна, пока оно не выйдет из зоны действия радиолокатора.

1.4 ***Графическое изображение зоны радиолокационного обзора***

Поскольку зона радиолокационного обзора идентична зоне ВОРЛ, см. раздел ENR 1.6.2.4 "Графическое изображение зоны обзора радиолокатора/ВОРЛ".

2. Вторичный обзорный радиолокатор

2.1 ***Аварийные процедуры***

2.1.1 За исключением аварийных ситуаций, пилоты работают с приемоответчиками и выбирают режимы и коды согласно указаниям УВД. В частности, при входе в РПИ Амсвелл пилоты, которые уже получили конкретное указание УВД относительно установки приемоответчика, работают в установленном режиме до получения других указаний.

2.1.2 Пилоты воздушных судов на подходе к РПИ Амсвелла, не получившие конкретных указаний УВД относительно установки приемоответчика, используют указанный приемоответчик в режиме А/З, код 20 (или 2000), до входа в РПИ и сохраняют этот режим и код до получения других указаний.

2.1.3 Если пилоту воздушного судна, попавшего в аварийную ситуацию, ранее было дано указание УВД установить конкретный код приемоответчика, этот код используется до получения других указаний.

2.1.4 Во всех других ситуациях приемоответчик устанавливается на режим А/З, код 77 (или 7700). Несмотря на процедуру, указанную в п. 2.1.1 выше, пилот может выбрать режим А/З, код 77 (или 7700), если возникает такая аварийная ситуация, когда, по его мнению, подобные действия представляются наиболее целесообразными.

Примечание. Контроль ответов в режиме А/З, код 77, осуществляется непрерывно.

2.2 ***Порядок действий при отказе радиосвязи и незаконном вмешательстве***

2.2.1 *Порядок действий при отказе радиосвязи*

В случае отказа бортового радиоприемника пилот выбирает режим А/З, код 76 (или 7600), и выполняет установленные процедуры; последующее управление воздушным судном будет основываться на данных процедурах.

2.2.2 *Порядок действий при незаконном вмешательстве*

Если воздушное судно, находящееся в полете, стало объектом незаконного вмешательства, то командир воздушного судна делает все возможное для установки приемоответчика в режиме А, код 7500, чтобы сообщить об обстановке, если обстоятельства не позволяют использовать режим А/В, код 77 (или 7700).

Примечание. В РПИ Амсвелла/районе полетной информации верхнего воздушного пространства Амсвелла режим А, код 7500, постоянно контролируется.

2.3 ***Системы присвоения кодов ВОРЛ***

РДЦ Амсвелла присваивает следующие функциональные коды (первые две цифры):

Вылетающие воздушные суда:	
крейсерские эшелоны ЭП 195	:04
крейсерские эшелоны выше ЭП 195	:21
внутренние полеты	:47
Прибывающие воздушные суда:	
узловой диспетчерский район Донлона	:45/46
другие узловые диспетчерские районы	:47

Пролетающие воздушные суда:

крейсерские эшелоны ниже ЭП 195 :04
крейсерские эшелоны выше ЭР 195 :21 (в восточном направлении)
крейсерские эшелоны выше ЭП 195 :07 (в западном направлении)

Учебные и испытательные полеты :47

Примечание. Несмотря на то, что оборудование РДЦ Амсвелла и ДПП Донлона до настоящего времени не позволяет различать индивидуальные коды (не кодируется только первая и вторая цифра), четырехзначные коды присваиваются для удобства работы с соседними центрами и для координации полетов гражданских и военных воздушных судов.

2.4 ***Графическое изображение зоны действия радиолокатора/ВОРЛ***

ПОДЛЕЖИТ РАЗРАБОТКЕ

ENR 1.7 ПОРЯДОК УСТАНОВКИ ВЫСОТОМЕРА

1. Введение

Применяемые правила установки высотомера в основном соответствуют правилам, содержащимся в части 6 тома I Doc 8168 ИКАО, и в полном объеме приводятся ниже. Различия даются в кавычках.

Абсолютные высоты перехода приводятся на картах захода на посадку по приборам.

Значения ЩНХ (QNH) и данные о температуре, которые используются при определении соответствующей высоты пролета препятствий, указываются в радиовещательных передачах МЕТ и предоставляются органами ОВД по запросу. Значения ЩНХ приводятся в гектопаскалях.

2. Основные правила установки высотомера

2.1 *Общие положения*

2.1.1 Для каждого аэродрома устанавливается абсолютная высота перехода. Любая высота перехода составляет не менее 450 м над аэродромом.

2.1.2 Положение воздушного судна в вертикальной плоскости при нахождении на абсолютной высоте перехода или ниже выражается в виде абсолютной высоты, а при нахождении на эшелоне или выше – в виде эшелонов полета. При прохождении переходного слоя положение в вертикальной плоскости выражается в виде абсолютной высоты при снижении и в виде эшелонов полета при наборе высоты.

2.1.3 Нулевой эшелон полета расположен на уровне атмосферного давления 1013,2 гПа (29,92 дюйма). Последующие эшелоны полета разделяются интервалами давления, соответствующими 500 фут (152,4 м) в условиях стандартной атмосферы.

Примечание. В нижеследующей таблице приводится связь между эшелонами полета и показаниями высотомера, эквивалентные значения в метрах указываются приблизительно:

Эшелон полета	*Показания высотомера*	
Номер	*Футы*	*Метры*
10	1 000	300
15	1 500	450
20	2 000	600
50	5 000	1 500
100	10 000	3 050
150	15 000	4 550
200	20 000	6 100

2.2 *Взлет и набор высоты*

2.2.1 Значение ЩНХ сообщается воздушному судну при выдаче разрешения на руление перед взлетом.

2.2.2 Положение воздушного судна в вертикальной плоскости при наборе высоты выражается в виде абсолютной высоты до достижения абсолютной высоты перехода, выше которой положение в вертикальной плоскости выражается в эшелонах полета.

2.3 *Вертикальное эшелонирование на маршруте*

2.3.1 Во всех случаях "при полетах по ППП и ночью" вертикальное эшелонирование на маршруте указывается в эшелонах полета.

2.3.2 Полеты по ППП и ПВП выше 900 м (3000 фут) в горизонтальном крейсерском режиме выполняются на эшелонах, соответствующих магнитным путевым углам, как это указано ниже, и с учетом высоты пролета над местностью:

	000–179°		180–359°	
	ППП	ПВП	ППП	ПВП
	10		20	
	30	35	40	45
	50	55	60	65
Номер	70	75	80	85
эшелона	90	95	100	105
полета	....	и т. д.	....	и т. д.
	270		280	
	290		310	
	330		350	
	и т. д.		и т. д.	

Примечание. В связи с требованиями, предъявляемыми к высоте пролета над местностью, некоторые из нижних эшелонов могут не использоваться.

2.4 *Подход и посадка*

2.4.1 Значения установки высотомера ЩНХ сообщаются при выдаче разрешения на подход и разрешения на вход в круг полета.

2.4.2 Значения установки высотомера ЩФЕ не сообщаются.

2.4.3 Положение воздушного судна в вертикальной плоскости во время подхода контролируется относительно эшелонов полета до момента достижения воздушным судном эшелона перехода, ниже которого положение в вертикальной плоскости контролируется по абсолютным высотам.

2.5 ***Уход на второй круг***

2.5.1 Соответствующие положения пп. 2.1.2, 2.2 и 2.4 применяются в случае ухода на второй круг.

3. Описание районов установки высотомера

Районами установки высотомера являются Биток, Донлон и Ричмааст. На карте ENR 2 "Воздушное пространство ОВД" показаны зоны, охватываемые этими регионами.

4. Процедуры, применяемые в отношении эксплуатантов (включая пилотов)

4.1 ***Планирование полетов***

Высоты, на которых необходимо выполнять полет, указываются в плане полета:

a) в виде эшелонов полета, если полет производится на эшелоне перехода и выше его, и

b) в виде абсолютных высот, если полет производится в районе аэродрома и на абсолютной высоте перехода или ниже ее.

Примечание 1. Полеты на короткие расстояния в районе аэродрома часто могут выполняться лишь на абсолютных высотах ниже абсолютной высоты перехода.

Примечание 2. В плане полета эшелоны полета обозначаются номерами, а не в футах или метрах, как это делается в случае абсолютных высот.

5. Таблицы крейсерских эшелонов

Крейсерскими эшелонами, которые необходимо соблюдать по требованию, являются следующие:

а) в районах, где на основе регионального аэронавигационного соглашения и в соответствии с условиями, указанными в нем, между ЭП 290 и ЭП 410 включительно применяется минимальное значение вертикального эшелонирования в 300 м (1000 фут)*:

ПУТЕВОЙ УГОЛ**												
От 00 до 179°						От 180 до 359°					
Полеты по ППП			Полеты по ПВП			Полеты по ППП			Полеты по ПВП		
	Абсолютная высота			Абсолютная высота			Абсолютная высота			Абсолютная высота	
ЭП	Метры	Футы	ЭП	Метры	Футы	ЭП	Метры	Футы	ЭП	Метры	Футы
-90			–	–	–	0			–	–	–
10	300	1 000	–	–	–	20	600	2 000	–	–	–
30	900	3 000	35	1 050	3 500	40	1 200	4 000	45	1 350	4 500
50	1 500	5 000	55	1 700	5 500	60	1 850	6 000	65	2 000	6 500
70	2 150	7 000	75	2 300	7 500	80	2 450	8 000	85	2 600	8 500
90	2 750	9 000	95	2 900	9 500	100	3 050	10 000	105	3 200	10 500
110	3 350	11 000	115	3 500	11 500	120	3 650	12 000	125	3 800	12 500
130	3 950	13 000	135	4 100	13 500	140	4 250	14 000	145	4 400	14 500
150	4 550	15 000	155	4 700	15 500	160	4 900	16 000	165	5 050	16 500
170	5 200	17 000	175	5 350	17 500	180	5 500	18 000	185	5 650	18 500
190	5 800	19 000	195	5 950	19 500	200	6 100	20 000	205	6 250	20 500
210	6 400	21 000	215	6 550	21 500	220	6 700	22 000	225	6 850	22 500
230	7 000	23 000	235	7 150	23 500	240	7 300	24 000	245	7 450	24 500
250	7 600	25 000	255	7 750	25 500	260	7 900	26 000	265	8 100	26 500
270	8 250	27 000	275	8 400	27 500	280	8 550	28 000	285	8 700	28 500
290	8 850	29 000				300	9 150	30 000			
310	9 450	31 000				320	9 750	32 000			
330	10 050	33 000				340	10 350	34 000			
350	10 650	35 000				360	10 950	36 000			
370	11 300	37 000				380	11 600	38 000			
390	11 900	39 000				400	12 200	40 000			
410	12 500	41 000				430	13 100	43 000			
450	13 700	45 000				470	14 350	47 000			
490	14 950	49 000				510	15 550	51 000			
и т. д.	и т. д.	и т. д.				и т. д.	и т. д.	и т. д.			

* За исключением случаев, когда на основе регионального аэронавигационного соглашения в особых условиях предписывается для использования измененная таблица крейсерских эшелонов, основанных на номинальном значении минимального вертикального эшелонирования в 300 м (1000 фут) для воздушных судов, осуществляющих полет выше ЭП 410 в пределах назначенных секторов воздушного пространства.

** Магнитный путевой угол или в полярных районах на широтах более 70° и в пределах таких районов, которые могут быть установлены соответствующим полномочным органом ОВД, практические путевые углы в соответствии с сеткой линий, параллельных Гринвичскому меридиану, налагаемому на полярную стереографическую карту, в которой направление на Северный полюс обозначается в качестве условного севера.

b) в других районах:

ПУТЕВОЙ УГОЛ*												
От 000 до 179°						От 180 до 359°					
Полеты по ППП			Полеты по ПВП			Полеты по ППП			Полеты по ПВП		
Абсолютная высота			Абсолютная высота			Абсолютная высота			Абсолютная высота		
ЭП	Метры	Футы	ЭП	Метры	Футы	ЭП	Метры	Футы	ЭП	Метры	Футы
-90			–	–	–	0			–	–	–
10	300	1 000	–	–	–	20	600	2 000	–	–	–
30	900	3 000	35	1 050	3 500	40	1 200	4 000	45	1 350	4 500
50	1 500	5 000	55	1 700	5 500	60	1 850	6 000	65	2 000	6 500
70	2 150	7 000	75	2 300	7 500	80	2 450	8 000	85	2 600	8 500
90	2 750	9 000	95	2 900	9 500	100	3 050	10 000	105	3 200	10 500
110	3 350	11 000	115	3 500	11 500	120	3 650	12 000	125	3 800	12 500
130	3 950	13 000	135	4 100	13 500	140	4 250	14 000	145	4 400	14 500
150	4 550	15 000	155	4 700	15 000	160	4 900	16 000	165	5 050	16 500
170	5 200	17 000	175	5 350	17 500	180	5 500	18 000	185	5 650	18 500
190	5 800	19 000	195	5 950	19 500	200	6 100	20 000	205	6 250	20 500
210	6 400	21 000	215	6 550	21 500	220	6 700	22 000	225	6 850	22 500
230	7 000	23 000	235	7 150	23 500	240	7 300	24 000	245	7 450	24 500
250	7 600	25 000	255	7 750	25 500	260	7 900	26 000	265	8 100	26 500
270	8 250	27 000	275	8 400	27 500	280	8 550	28 000	285	8 700	28 500
290	8 850	29 000	300	9 150	30 000	310	9 450	31 000	320	9 750	32 000
330	10 050	33 000	340	10 350	34 000	350	10 650	35 000	360	10 950	36 000
370	11 300	37 000	380	11 600	38 000	390	11 900	39 000	400	12 200	40 000
410	12 500	41 000	420	12 800	42 000	430	13 100	43 000	440	13 400	44 000
450	13 700	45 000	460	14 000	46 000	470	14 350	47 000	480	14 650	48 000
490	14 950	49 000	500	15 250	50 000	510	15 550	51 000	520	15 850	52 000
и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.

* Магнитный путевой угол или в полярных районах на широтах более 70° и в пределах таких районов, которые могут быть установлены соответствующим полномочным органом ОВД, практические путевые углы в соответствии с сеткой линий, параллельных Гринвичскому меридиану, налагаемому на полярную стереографическую карту, в которой направление на Северный полюс обозначается в качестве условного севера.

ENR 1.8 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА (DOC 7030)

Действующие дополнительные правила приводятся полностью, а различия даются в кавычках.

1. Правила визуальных полетов (ПВП) (п. 4.8 Приложения 2)

При полетах по ПВП, осуществляемых в пределах диспетчерской зоны, установленной на аэродроме, обслуживающем международные рейсы, и конкретных секторах соответствующего узлового диспетчерского района:

a) обеспечивается двусторонняя радиосвязь;

b) запрашивается разрешение от соответствующего органа УВД; и

c) сообщается, при необходимости, местоположение.

Примечание. Фраза "конкретные секторы соответствующего узлового диспетчерского района" предназначена для обозначения по крайней мере тех секторов узлового диспетчерского района, которые используются для международных полетов по ПВП, связанных с подходом, полетом в зоне ожидания, вылетом и правилами снижения шума.

2. Специальное применение правил полетов по приборам

Полеты, осуществляемые на расстоянии более 90 км над морем от береговой линии, осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам, даже если они не осуществляются в метеорологических условиях полетов по приборам.

3. Консультативное обслуживание воздушного движения (п. 9.1.4 PANS-ATM)

Все полеты по ППП осуществляются в соответствии с процедурами консультативного обслуживания воздушного движения, когда они производятся в консультативном воздушном пространстве.

4. Соблюдение маршрута, утвержденного УВД (п. 3.6.2.2 Приложения 2)

Если воздушное судно ненамеренно отклонилось от маршрута, указанного в его диспетчерском разрешении, оно незамедлительно принимает действия для возвращения на этот маршрут в пределах "ста (100)" м. миль от местоположения, где было замечено указанное отклонение.

ENR 1.9 УПРАВЛЕНИЕ ПОТОКАМИ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (ATFM)

1. Структура ATFM, зона обслуживания, предоставляемое обслуживание, местоположение органов и часы работы

1.1 ***Зона обслуживания***

В структуре ATFM Амсвелла орган по управлению потоками воздушного движения Донлона (ATFMU Донлона) несет ответственность за обеспечение обслуживания ATFM в регионе ..... (указать), охватывающем РПИ Амсвелла и FIR/UIR ..... (указать соответственно).

1.2 ***Предоставляемое обслуживание***

В данном контексте указанный орган выполняет следующие задачи, насколько они применимы:

a) выпуск сообщений об управлении потоками,

b) регулирование потоков,

c) обеспечение временных интервалов,

d) координация с соответствующими местоположениями ATFM и смежными органами ATFM.

1.3 ***Местоположение органа***

Орган ATFM Донлона расположен в диспетчерском центре верхнего воздушного пространства Амсвелла. С данным органом можно связаться по следующему адресу:

Donlon AFTMU
7 Airport Road
Donlon/International, Donlon
TEL: 0123 8686
Telefax: 0123 8696
Telex: 996667
AFS: EADDZDZX

1.4 ***Часы работы***

Часы работы с 04.30 до 20.30 UTC (в летний период с 03.30 до 19.30 UTC). Вне указанных часов функции органа ATFM Донлона выполняются старшим диспетчером диспетчерского центра верхнего воздушного пространства Амсвелла.

1.5 ***Примечания***

Местоположение ATFM в РДЦ ..... (указать при необходимости) и РДЦ ..... (указать при необходимости) служат в качестве интерфейса для контактов с диспетчерами по вопросам управления потоками.

2. Типы сообщений о потоках и описание форматов

Сообщения, содержащие информацию о мерах ATFM и рассылаемые Донлонским органом по организации потоков воздушного движения с помощью AFS, составляются по форме, описанной ниже.

Примечание. Эти сообщения AFS могут быть получены по запросу, направляемому в EADDYTYX.

В начале каждого сообщения указывается:

– *указатель срочности, указатель (указатели) получателя сообщения;*
– *группа "дата/время", указатель составителя.*

a) СООБЩЕНИЕ ОБ ИСПОЛНЕНИИ УКАЗАНИЯ ОБ УПРАВЛЕНИИ ПОТОКАМИ

1. Номер сообщения об исполнении указания об управлении потоками (*порядковый номер*), срок действия (*дата*).

2. Требования (*причины ограничения*).

3. Соответствующий период (*времени*) в ..... (*контрольный пункт временного интервала*) .

4. Соответствующее воздушное движение (*маршрут, пункт назначения и т. д.*).

5. Соответствующий эшелон (эшелоны) полета

6. SLAP ATFMU (*название*).

7. Процедура запроса связи и временного интервала (*обычно указывается "в соответствии с местными процедурами").*

8. Имеющийся незагруженный маршрут (*пункт назначения, условия*).

9. Примечания.

b) СООБЩЕНИЕ, ОТМЕНЯЮЩЕЕ ИСПОЛНЕНИЕ УКАЗАНИЯ ОБ УПРАВЛЕНИИ ПОТОКАМИ

1. Отмена исполнения указания об управлении потоками (*группа "дата/ время"*).

c) СООБЩЕНИЕ, ИЗМЕНЯЮЩЕЕ ИСПОЛНЕНИЕ УКАЗАНИЯ ОБ УПРАВЛЕНИИ ПОТОКАМИ

1. Изменение исполнения указания об управлении потоками (*подлежащие изменению пункты*).

d) СООБЩЕНИЕ, СОДЕРЖАЩЕЕ ИНФОРМАЦИЮ ОБ УПРАВЛЕНИИ ПОТОКАМИ

1. Информация об управлении потоками (*соответствующий текст).*

3. Правила, применяемые к убывающим воздушным судам

3.1 ***Службы, ответственные за предоставление информации о применяемых методах ATFM***

Информация в отношении методов ATFM может быть получена от бюро информации ОВД (ARO), ответственного за аэродром вылета.

3.2 ***Требования к плану полета***

3.2.1 Неповторяющиеся (ИКАО) планы полета в ограниченные по потокам районы или через них представляются в соответствующий ARO по крайней мере за 3 ч до ETD.

3.2.2 Изменения в ETD, составляющие более 20 мин, и/или отмена как повторяющегося, так и неповторяющегося планов полета сообщаются немедленно в соответствующий ARO.

3.3 ***Выделение временных интервалов***

3.3.1 Запрос на временной интервал (для вылета) направляется в пункт ATFM, находящийся в РДЦ Амсвелл, телефон 0123 8686.

3.3.2 Запрос на временной интервал направляется не ранее чем за 2 ч и не позднее чем за 30 мин до ETD с использованием следующей фразеологии:

"..... (обозначение рейса)
Аэродром назначения..... (указать)
ETD..... (время)
ЗАПРОС НА ВРЕМЕННОЙ ИНТЕРВАЛ".

Эксплуатанты принимают меры по удовлетворению временного интервала (на вылет).

3.3.3 Если становится очевидным, что назначенный временной интервал больше не требуется или не может быть использовано, эксплуатант немедленно информирует об этом пункт, осуществляющий выделение интервалов (см. выше). При необходимости новый временной интервал выделяется таким образом, чтобы не было отрицательного воздействия на уже назначенные временные интервалы.

3.3.4 Если выделенный временной интервал для планируемого маршрута приводит к значительной задержке, желательно выбирать альтернативный маршрут к указанному пункту назначения. Необходимая информация может быть получена из пункта, занимающегося выделением временных интервалов.

ENR 1.10 ПЛАНИРОВАНИЕ ПОЛЕТОВ

(Ограничительная или консультативная информация)

1. Правила представления плана полета

План полета представляется в соответствии с п. 3.3.1 Приложения 2 до начала:

a) любого полета по ППП,

b) любого полета по ПВП:

- начинающегося из аэродрома в пределах контролируемой зоны или направляющегося в аэродром в этой зоне;
- пересекающего диспетчерскую зону ..... (указать);
- осуществляемого вдоль назначенных маршрутов полетов по ПВП в узловом диспетчерском районе ..... (указать);
- через границу РПИ, т. е. международные полеты.

Время представления

За исключением повторяющихся планов полета, план полета представляется по крайней мере за 30 мин до вылета с учетом требований к представлению своевременной информации органами ОВД в воздушном пространстве в котором проходит маршрут полета, включая требования к более раннему представлению в целях управления потоками воздушного движения (ATFM).

Место представления

a) Планы полета представляются в бюро информации ОВД (ARO) на аэродроме вылета.

b) При отсутствии такого бюро на аэродроме вылета план полета представляется по телефону или телетайпу в ближайший ARO, указанный ниже (за исключением пунктов c) и d)).

..... (указать ARO) ТЕЛ.: ..... (указать)
..... (указать ARO) ТЕЛ.: ..... (указать)
..... (указать ARO) ТЕЛ.: ..... (указать)
..... (указать ARO) ТЕЛ.: ..... (указать)

c) Для полетов по ПВП между неконтролируемыми аэродромами, осуществляемых вдоль назначенных маршрутов полетов по ПВП в узловом диспетчерском районе ..... (указать), план полета представляется по телефону в ARO ..... (указать).

d) Для внутренних полетов с неконтролируемого на контролируемый аэродром план полета представляется по телефону в ARO в пункте назначения.

План полета по ПВП только для аварийного оповещения

Аварийное оповещение обеспечивается в принципе для рейсов, в отношении которых был представлен план полета.

Содержание и форма плана полета

a) Разработанные в ИКАО формы плана полета имеются в ARO и аэропортовом органе на неконтролируемых аэродромах. Следует соблюдать инструкции по заполнению этих форм.

b) В планах полета по ППП вдоль маршрутов ОВД нет необходимости включать расчетные точки пересечения границы РПИ. Однако включение расчетных точек пересечения границы РПИ требуется для полетов по ПВП вне маршрутов и для международных полетов по ПВП.

c) При представлении плана полета по телефону, по телетайпу или телексу следует строго соблюдать последовательность пунктов формы плана полета.

Соблюдение структуры маршрутов ОВД

Ни один план полета не представляется по маршрутам, отклоняющимся от структуры опубликованных маршрутов ОВД, если не получено предварительное разрешение от полномочного органа ОВД ..... (указать).

Получение разрешения для специальных полетов

Полеты специального характера, например аэрофотосъемочные полеты, научно-исследовательские полеты и т. д. могут освобождаться от ограничений, указанных выше. Запрос на освобождение направляется в адрес ..... (указать) таким образом, чтобы он был получен не позднее чем за одну неделю до планирования полета.

Максимальные крейсерские эшелоны для полетов на короткие расстояния

Рекомендуется не выбирать эшелоны полета выше ЭП 240 для полетов на расстояния до 300 м. миль. Для полетов из узлового диспетчерского района ..... (указать) с пунктом назначения в узловом диспетчерском районе ..... (указать) следует указывать максимальный эшелон полета не выше ЭП 290.

2. Система повторяющихся планов полета

Общие положения

Процедуры в отношении использования повторяющихся планов полета (RPL) соответствуют документам ИКАО: Doc 7030 и PANS-ATM.

Перечень RPL, относящихся к полетам в РПИ Амсвелла и к полетам через него, представляется по крайней мере за две недели до полета в двух экземплярах по следующему адресу:

a) по почте: ..... (указать);

b) с помощью AFS: ..... (указать);

c) по телексу: ..... (указать).

Перечень RPL заменяется полностью новым перечнем до введения летнего и зимнего расписаний. 25 декабря между 00:00 и 24:00 UTC RPL не принимается в отношении любого рейса. В этот день следует представлять для всех рейсов индивидуальные планы полетов.

Неожиданные изменения и отмена RPL

Уведомление о неожиданных изменениях к RPL и отмене, связанных с вылетом из ..... (указать), направляют как можно раньше, но не позднее чем за 30 мин до вылета, в секцию полетных данных ..... (указать), телефон: ..... (указать). Уведомление о неожиданных изменениях к RPL и их отмене, связанных с вылетом из другого аэродрома, отличающегося от ..... (указать), направляют как можно раньше, но не позднее чем за 30 мин до вылета, в ARO, обслуживающее аэродром вылета.

Задержки

Когда конкретный рейс, по-видимому, будет задержан на 1 ч или более по сравнению с временем вылета, указанным в RPL, орган ОВД, обслуживающий аэродром вылета, уведомляется об этом немедленно. О задержках, связанных с вылетом из ..... (указать), сообщается в секцию полетных данных ..... (указать), телефон: ..... (указать).

Примечание. Несоблюдение данной процедуры может привести к автоматической отмене RPL для этого конкретного рейса в одном или нескольких соответствующих органах ОВД.

Сообщения ОВД

В отношении рейса, осуществляемого по RPL, не передается никакого сообщения о плане полета (FPL). Сообщение о вылете (DEP) или сообщение о задержке (DLA), относящееся к таким рейсам, не передаются в органы ОВД, находящиеся вне РПИ Амсвелла.

3. Изменения к представленному плану полета

О всех изменениях к плану полета, представленному в отношении полета по ППП или контролируемого полета по ПВП, а также о существенных изменениях к плану полета, представленного в отношении неконтролируемого полета по ПВП, сообщается как можно раньше в соответствующий орган ОВД. В случае задержки при вылете на 30 мин или более в отношении полета, по которому представлен план полета, указанный план полета следует изменить или необходимо представить новый план полета, после того как старый план полета будет отменен.

Примечание 1. Если о задержке вылета контролируемого полета не сообщено надлежащим образом, соответствующий орган ОВД может не иметь необходимые данные о плане полета при запросе разрешения на вылет, что может соответственно привести к дополнительной задержке данного полета.

Примечание 2. Если о задержке вылета (или отмене) неконтролируемого полета по ПВП не сделано надлежащее сообщение, то могут быть начаты ненужные действия по поиску и спасанию или аварийному оповещению, когда указанный полет не будет завершен в аэродроме назначения в течение 30 мин после его текущего расчетного времени прибытия.

В каждом случае при отмене полета, в отношении которого был представлен план полета, об этом немедленно сообщается соответствующему органу ОВД.

В отношении контролируемого полета об изменениях в текущем плане полета в ходе его сообщается или делается просьба об изменении в соответствии с положениями п. 3.6.2 Приложения 2 (соблюдение плана полета). В отношении неконтролируемого полета по ПВП значительные изменения в плане полета включают изменения в продолжительности полета или в общем количестве лиц на

борту и изменения в расчетном времени, составляющие 30 мин или более.

Доклад о прибытии (закрытие плана полета)

Доклад о прибытии делается как можно раньше после посадки аэродромному органу аэродрома прибытия в отношении любого полета, по которому был представлен план полета, за исключением случаев, когда прибытие было подтверждено местным органом ОВД. После посадки на аэродроме, не являющемся аэродромом назначения (посадка на запасном аэродроме) местный орган ОВД специально информируется надлежащим образом. При отсутствии местного органа ОВД на запасном аэродроме пилот несет ответственность за передачу доклада о прибытии на аэродром назначения. Доклад о прибытии содержит следующие элементы информации:

– опознавательный индекс воздушного судна,

– аэродром вылета,

– аэродром назначения,

– время прибытия.

В случае направления на запасной аэродром между словами "аэродром назначения" и "время прибытия" вставить "аэродром прибытия".

ENR 1.11 АДРЕСАЦИЯ СООБЩЕНИЙ О ПЛАНАХ ПОЛЕТОВ

Сообщения, связанные с полетами в РПИ Амсвелла и через него, адресуются в соответствии с приводимыми ниже указаниями с целью обеспечения правильной передачи и доставки.

Примечание. В данном контексте сообщения о полетах состоят из сообщений о планах полета, сообщений о поправках, относящихся к планам полета, и сообщений об отмене планов полета. (См. документ PANS-ATM).

Категория полета (ППП, ПВП или те и другие)	*Маршрут (в РПИ или через него и/или ТМА)*	*Адрес сообщения*
1	2	3
Полеты по ППП	В РПИ Амсвелла и через него и в дополнение к полетам:	EACCZQZX
	– в границах РПИ Амсвелла выше ЭП 245	EACCZQZX
	– в ТМА Донлона	EADDZQZX
	– через ТМА Донлона	EADDZTZX
	– через ТМА Ниборд	EADNZTZX
Полеты по ПВП		EACCZFZX
Все полеты	.... (указать контролируемый аэродром)	.... (указать индекс местоположения ИКАО) + ZTZX
	.... (указать неконтролируемый аэродром)	.... (указать индекс местоположения ИКАО) + ZPZX

ENR 1.12 ПЕРЕХВАТ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

1. Правила перехвата

1.1 Следующие правила и визуальные сигналы применяются над территорией и территориальными водами .... (государства) в случае перехвата воздушного судна. Воздушное судно, которое перехвачено другим воздушным судном, незамедлительно:

a) следует указаниям перехватывающего воздушного судна, интерпретируя смысл визуальных сигналов и отвечая на них в соответствии с требованиями добавления 1 Приложения 2;

b) уведомляет, по мере возможности, соответствующий орган обслуживания воздушного движения;

c) предпринимает попытку установить радиосвязь с перехватывающим воздушным судном или соответствующим органом управления перехватом путем передачи сигнала общего вызова на аварийной частоте 121,5 МГц, называя перехватываемое воздушное судно и указывая характер его полета, а если связь не установлена, то, по мере возможности, путем повторения этого вызова на аварийной частоте 243 МГц;

d) при наличии на борту приемоответчика ВОРЛ выбирает код 7700 в режиме А, если ему не даны другие указания со стороны соответствующего органа воздушного движения.

1.2 Если во время перехвата установлена радиосвязь, но осуществление ее невозможно, предпринимаются попытки передать указания, подтверждения указаний и основную информацию путем использования в приведенной

Фраза	*Произношение*[1]	*Значение*
CALL SIGN (call sign)[2]	**КОЛ** САЙН (позывной)	Мой позывной (позывной) .....
WILCO	**ВИЛ**-КО	Вас понял. Выполняю
CAN NOT	**КЭН** НОТ	Выполнить не могу
REPEAT	РИ-**ПИТ**	Повторите ваше указание
AM LOST	**АМ ЛОСТ**	Потерял ориентировку
MAYDAY	**МЕЙДЕЙ**	Терплю бедствие
HIJACK[3]	**ХАЙ-ДЖЭК**	Захвачен
LAND (place name)	**ЛЭНД** (наименование пункта)	Прошу посадку (наименование пункта)
DESCEND	ДИ-**СЕНД**	Необходимо снизиться

1. Во второй колонке выделены слоги, которые должны произноситься с ударением.

2. Требуемый позывной должен быть тем позывным, который используется для установки радиотелефонной связи с органами обслуживания воздушного движения и который соответствует опознавательному индексу воздушного судна, включенному в план полета.

3. Условия не всегда могут оказаться подходящими для использования фразы "ХАЙДЖЭК".

нижеследующей таблице фраз и произношений, передавая каждую фразу дважды:

1.3 В приводимой ниже таблице фразы используются перехватывающим воздушным судном и передаются дважды в условиях, описанных в предшествующем пункте.

1.4 Если любые указания, полученные по радио из любых источников, противоречат указаниям перехватывающего воздушного судна, передаваемым с помощью визуальных сигналов, перехватываемое воздушное судно немедленно запрашивает разъяснение, продолжая выполнять указания, визуально передаваемые перехватывающим воздушным судном.

1.5 Если любые указания, полученные по радио из любых источников, противоречат указаниям перехватывающего воздушного судна, переданным по радио, перехватываемое воздушное судно немедленно запрашивает разъяснение, продолжая выполнять полученные по радио указания перехватывающего воздушного судна.

1.6 Визуальные сигналы, используемые в случае перехвата, подробно излагаются на с. ENR 1.12-3.

Фраза	*Произношение*[1]	*Значение*
CALL SIGN	**КОЛ** САЙН	Прошу сообщить ваш позывной
FOLLOW	**ФО**-ЛОУ	Следуйте за мной
DESCEND	ДИ-**СЕНД**	Снижайтесь для выполнения посадки
YOU LAND	**Ю-ЛЭНД**	Садитесь на этот аэродром
PROSEED	ПРО-**СИД**	Следуйте своим курсом

1. Во второй колонке выделены слоги, которые должны произноситься с ударением.

СИГНАЛЫ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ В СЛУЧАЕ ПЕРЕХВАТА

Сигналы, подаваемые перехватывающим воздушным судном, и ответы перехватываемого воздушного судна

Серия	*Сигналы ПЕРЕХВАТЫВАЮЩЕГО воздушного судна*	*Значение*	*Ответы ПЕРЕХВАТЫВАЕМОГО воздушного судна*	*Значение*
1	ДНЕМ или НОЧЬЮ: покачивание воздушного судна и мигание аэронавигационными огнями (и посадочными фарами для вертолетов) через неравные промежутки времени, находясь немного выше, впереди и, как правило, слева от перехватываемого воздушного судна (или справа, если перехватываемым воздушным судном является вертолет), и, после подтверждения принятия сигнала, медленный отворот в горизонтальной плоскости, как правило, влево (или вправо, в случае перехвата вертолета) для выхода на нужный курс. *Примечание 1. Метеорологические условия или рельеф местности могут потребовать от перехватывающего воздушного судна изменить свое местоположение и направление отворота, указанные выше в серии 1.* *Примечание 2. Если перехватываемое воздушное судно не успевает следовать за перехватывающим воздушным судном, предполагается, что перехватывающее воздушное судно выполнит ряд маневров по схеме "ипподром" и будет сигнализировать покачиванием воздушного судна каждый раз, когда оно пролетает мимо перехватываемого воздушного судна*	Вы перехвачены. Следуйте за мной	ДНЕМ или НОЧЬЮ: покачивание воздушного судна, мигание аэронавигационными огнями через неравные промежутки времени и следование за перехватывающим воздушным судном. *Примечание. Дополнительные действия, которые должны быть предприняты перехватываемым воздушным судном, указаны в п. 3.8. главы 3 Приложения 2 ИКАО*	Вас понял, выполняю
2	ДНЕМ или НОЧЬЮ: резкий отрыв от перехватываемого воздушного судна путем разворота на 90° или больше с набором высоты без пересечения линии пути перехватываемого воздушного судна	Следуйте своим курсом	ДНЕМ или НОЧЬЮ: покачивание воздушного судна	Вас понял, выполняю
3	ДНЕМ или НОЧЬЮ: выпуск шасси (если возможно), включение посадочных фар и пролет над ВПП, которую следует использовать, или, если перехватываемым воздушным судном является вертолет, пролет над вертолетной посадочной площадкой. В случае вертолетов перехватывающий вертолет выполняет заход на посадку с переходом в режим висения вблизи посадочной площадки	Выполняйте посадку на этом аэродроме	ДНЕМ или НОЧЬЮ: выпуск шасси (если возможно), включение посадочных фар и следование за перехватывающим воздушным судном и, если после пролета ВПП, которую следует использовать, или вертолетной посадочной площадки условия для посадки считаются безопасными, начинается выполнение посадки	Вас понял, выполняю

Сигналы, подаваемые перехватываемым воздушным судном, и ответы перехватывающего воздушного судна

Серия	*Сигналы ПЕРЕХВАТЫВАЕМОГО воздушного судна*	*Значение*	*Ответы ПЕРЕХВАТЫВАЮЩЕГО воздушного судна*	*Значение*
4	ДНЕМ или НОЧЬЮ: уборка шасси (если возможно) и мигание посадочными фарами при пролете над ВПП, которую следует использовать, или вертолетной посадочной площадкой на высоте более 300 м (1000 фут), но не выше 600 м (2000 фут) (для вертолетов на высоте более 50 м (170 фут), но не выше 100 м (330 фут)) над уровнем аэродрома, и продолжение полета по кругу над ВПП, которую следует использовать, или вертолетной посадочной площадкой. В случае невозможности мигания посадочными фарами производится мигание любыми другими бортовыми огнями	Аэродром, указанный вами, непригоден	ДНЕМ или НОЧЬЮ: если целесообразно, чтобы перехватываемое воздушное судно следовало за перехватывающим воздушным судном на запасной аэродром, перехватывающее воздушное судно убирает шасси (если возможно) и использует сигналы серии 1 для перехватывающих воздушных судов. Если перехватывающее воздушное судно намерено предоставить перехватываемому воздушному судну свободу действий, оно использует сигналы серии 2 для перехватывающего воздушного судна	Вас понял, следуйте за мной Вас понял, следуйте своим курсом
5	ДНЕМ или НОЧЬЮ: регулярное включение и выключение всех бортовых огней, но с таким расчетом, чтобы отличить их от проблесковых огней	Не могу выполнить	ДНЕМ или НОЧЬЮ: используйте сигналы серии 2 для перехватывающих воздушных судов	Вас понял
6	ДНЕМ или НОЧЬЮ: мигание всеми бортовыми огнями через неравные промежутки времени	В состоянии бедствия	ДНЕМ или НОЧЬЮ: используйте сигналы серии 2 для перехватывающих воздушных судов	Вас понял

ENR 1.13 НЕЗАКОННОЕ ВМЕШАТЕЛЬСТВО

1. Общие положения

Приводимые ниже правила предназначены в качестве инструктивного материала для применения воздушными судами в случае, когда незаконное вмешательство имеет место и воздушное судно не может уведомить орган ОВД об этом факте.

2. Правила

2.1 За исключением случаев, когда это невозможно из-за сложившейся на борту воздушного судна обстановки, командиру воздушного судна следует попытаться продолжать полет по линии заданного пути и на заданном крейсерском эшелоне по крайней мере до тех пор, пока не появится возможность уведомить орган ОВД или пока воздушное судно не окажется в пределах зоны действия РЛС.

2.2 Когда воздушное судно, подвергшееся акту незаконного вмешательства, должно отклониться от линии заданного пути или заданного крейсерского эшелона, не имея возможности установить радиотелефонную связь с органами ОВД, командиру воздушного судна следует по возможности:

a) попытаться передать предупреждения на аварийной ОВЧ-частоте и на других соответствующих частотах, за исключением случаев, когда это невозможно из-за сложившейся на борту воздушного судна обстановки. Следует также использовать другое оборудование, такое, как бортовые приемоответчики, линии передачи данных и т. п., когда это целесообразно и допускается обстановкой; и

b) продолжать полет, соблюдая соответствующий особый порядок действий в полете в чрезвычайных обстоятельствах в тех случаях, когда такие правила установлены и опубликованы в документе ИКАО Doc 7030 *"Дополнительные региональные правила"*, или

c) если соответствующие региональные правила не установлены, продолжать полет на эшелоне, который отличается от крейсерских эшелонов, обычно используемых при полетах по ППП в данном районе, на 300 м (1000 фут) при нахождении выше эшелона полета 290 или на 150 м (500 фут) при нахождении ниже эшелона полета 290.

ENR 1.14 ИНЦИДЕНТЫ, СВЯЗАННЫЕ С ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

1. Определение инцидентов, связанных с воздушным движением

1.1 "Инцидент, связанный с воздушным движением" используется для обозначения серьезного происшествия, связанного с предоставлением обслуживания воздушного движения, такого, как:

a) сближение воздушных судов (AIRPROX);

b) серьезные затруднения, создающие опасность для воздушных судов, вызванную, например:

1) ошибочными процедурами,

2) несоблюдением процедур или

3) отказом наземных средств.

1.1.1 Определение инцидента, связанного с воздушным движением и AIRPROX.

Сближение воздушных судов. Ситуация, при которой, по мнению пилота или персонала службы воздушного движения, расстояние между воздушными судами, а также их относительное местоположение и скорость были таковыми, что безопасность воздушного судна была поставлена под угрозу. Сближение воздушных судов классифицируется следующим образом:

Риск столкновения. Связанная с риском классификация сближения воздушных судов, при котором возникла серьезная опасность столкновения.

Необеспечение безопасности. Связанная с риском классификация сближения воздушных судов, при котором безопасность воздушных судов была поставлена под угрозу.

Отсутствие риска столкновения. Связанная с риском классификация сближения воздушных судов, при котором отсутствовал риск столкновения.

Риск не определен. Связанная с риском классификация сближения воздушных судов, при котором не было достаточно информации для определения соответствующего риска или недостаточность или противоречивость доказательств препятствовали такому определению.

AIRPROX. Кодовое название, используемое в отчете об инциденте, связанном с воздушным движением, для обозначения сближения воздушных судов.

1.2 Инциденты, связанные с воздушным движением, обозначаются и определяются в отчетах следующим образом:

Тип	*Обозначение*
Инцидент, связанный с воздушным движением:	Инцидент
как в пункте a) выше	AIRPROX (сближение воздушных судов
как в пункте b) 1) и 2) выше	Процедура
как в пункте b) 3) выше	Средство

2. Использование "формы представления данных об инцидентах, связанных с воздушным движением" (См. образец в ENR 1.14-3–1.14-7)

Форма представления данных об инцидентах, связанных с воздушным движением, предназначена для использования:

a) пилотом для представления отчета об инциденте, связанном с воздушным движением, после прибытия или для подтверждения сообщения, сделанного первоначально по радио в ходе полета.

Примечание. При наличии формы на борту она может также использоваться в качестве образца для составления первоначального отчета в полете;

b) органом УВД для регистрации отчета об инциденте, связанном с воздушным движением и полученном по радио, телефону или телетайпу.

Примечание. Данная форма может использоваться в качестве формата текста сообщения, которое будет передаваться по сети AFS.

3. Правила представления отчетности (включая порядок действий в полете)

3.1 Пилоту следует соблюдать следующие правила в отношении инцидента, в котором он был участником:

a) во время полета использовать соответствующую частоту связи "воздух – земля" для сообщения об инциденте значительной важности, особенно если в нем участвует другое воздушное судно, с тем

чтобы были немедленно оценены соответствующие факты;

b) незамедлительно после посадки представить заполненную "форму представления данных об инциденте, связанном с воздушным движением":

1) для подтверждения сообщения об инциденте, сделанного первоначально в соответствии с пунктом a), или для представления первоначального отчета о таком инциденте, если невозможно было сообщить о нем по радио;

2) для представления отчета об инциденте, который не требовал немедленного уведомления во время происшествия.

3.2 Первоначальное сообщение по радио должно содержать следующую информацию:

a) опознавательный знак воздушного судна;

b) тип инцидента, например сближение воздушных судов;

c) инцидент: 1. a) и b); 2. a) b), c) d), n); 3. a), b), c), i); 4. a), b);

d) прочее: 1. e).

3.3 Заключительный отчет об инциденте значительной важности, о котором первоначально было сообщено по радио, или первоначальный отчет о любом другом инциденте следует представлять в Комитет по авиационной безопасности, Правительственная площадь, Донлон, или пункт сбора донесений ОВД аэродрома последней посадки для дальнейшего представления в Комитет по авиационной безопасности. Пилоту следует заполнить форму представления данных об инциденте, связанном с воздушным движением, дополнив ее подробным описанием первоначального сообщения при необходимости.

Примечание. Если пункт сбора донесений ОВД отсутствует, то указанный отчет может быть представлен другому органу ОВД.

4. Цель представления и обработки указанной формы

4.1 Цель представления отчета об инцидентах, связанных со сближением воздушных судов, и их расследования заключается в обеспечении безопасности воздушных судов. Степень риска, связанную со сближением воздушных судов, следует определять при расследовании указанного инцидента и классифицировать как "риск столкновения", "безопасность не обеспечена", "отсутствие риска столкновения" или "риск не определен".

4.2 Цель указанной формы заключается в обеспечении полномочных органов по расследованию по возможности полной информацией об инциденте, связанном с воздушным движением, и предоставлении им возможности сообщить с наименьшей задержкой пилоту или соответствующему эксплуатанту результаты расследования указанного инцидента и предпринятые действия по исправлению недостатков.

ФОРМА ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ДАННЫХ ОБ ИНЦИДЕНТЕ, СВЯЗАННОМ С ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

Предназначена для представления и получения отчетов об инцидентах, связанных с воздушным движением. При первоначальном сообщении по радио следует использовать затененные пункты.

A. **ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЙ ИНДЕКС ВОЗДУШНОГО СУДНА**	**B. ТИП ИНЦИДЕНТА**
	AIRPROX/ПРОЦЕДУРА/СРЕДСТВА*

C. ИНЦИДЕНТ

1. Общая информация

a) Дата/время инцидента UTC

b) Местоположение

2. Собственное воздушное судно

a) Курс и маршрут

b) Истинная воздушная скорость _____ измеряемая в ( ) в уз _____ ( ) км/ч _____

c) Эшелон полета и установка высотомера

d) Набирающее высоту или снижающееся воздушное судно

( ) Горизонтальный полет ( ) Набор высоты ( ) Снижение

e) Угол крена воздушного судна

( ) Уровень крыла ( ) Незначительный крен ( ) Умеренный крен

( ) Глубокий крен ( ) Перевернутый ( ) Неизвестно

f) Направление крена воздушного судна

( ) Левое ( ) Правое ( ) Неизвестно

g) Ограничения видимости (при необходимости указать как можно больше)

( ) Слепящая блескость ( ) Стойка лобового стекла ( ) Грязное лобовое стекло

( ) Другая структура кабины ( ) Отсутствовали

h) Использование огней воздушного судна (при необходимости выбрать как можно больше)

( ) Навигационные огни ( ) Проблесковые огни ( ) Огни кабины

( ) Красные огни предупреждения столкновения ( ) Посадочные огни/ огни руления ( ) Огни эмблемы (хвостовые)

( ) Прочие ( ) Отсутствовали

i) Рекомендация органа ОВД по разрешению угрозы столкновения в полете

( ) Да, основанная на данных РЛС ( ) Да, основанная на визуальном наблюдении ( ) Да, основанная на другой информации

( ) Нет

j) Предоставленная информация о движении

( ) Да, основанная на данных РЛС ( ) Да, основанная на визуальном наблюдении ( ) Да, основанная на другой информации

( ) Нет

* Ненужное зачеркнуть.

k) Бортовая система предупреждения столкновений (БСПС)

( ) Не имеется ( ) Тип ( ) Выдана консультативная информация о воздушном движении

( ) Выдана рекомендация по разрешению угрозы столкновения ( ) Консультативная информация о воздушном движении или рекомендация по разрешению угрозы столкновения не выдана

l) Радиолокационное опознавание

( ) РЛС отсутствует ( ) Радиолокационное опознавание ( ) Отсутствие радиолокационного опознавания

m) Прочие наблюдаемые воздушные суда

( ) Да ( ) Нет ( ) Ошибочно наблюдаемые воздушные суда

n) Предпринятые действия по избежанию столкновения

( ) Да ( ) Нет

o) Тип плана полета ППП/ПВП/нет*

3. Прочие воздушные суда

a) Тип и позывной/регистрационный номер (если известен)

b) Если неизвестно в соответствии с пунктом a) выше, описать ниже

( ) Высокорасположенное крыло ( ) Среднерасположенное крыло ( ) Низкорасположенное крыло

( ) Винтокрыл

( ) 1 двигатель ( ) 2 двигателя ( ) 3 двигателя

( ) 4 двигателя ( ) Более 4 двигателей

Маркировка, цвет и другие располагаемые подробности

c) Набирающее высоту или снижающееся воздушное судно

( ) Горизонтальный полет ( ) Набор высоты ( ) Снижение

( ) Неизвестно

d) Угол крена воздушного судна

( ) Уровень крыла ( ) Незначительный крен ( ) Умеренный крен

( ) Глубокий крен ( ) Перевернутый вправо ( ) Неизвестно

e) Направление крена воздушного судна

( ) Левое ( ) Правое ( ) Неизвестно

f) Используемые огни

( ) Навигационные огни ( ) Проблесковые огни ( ) Огни кабины

( ) Красные огни предотвращения столкновения ( ) Посадочные огни/ огни руления ( ) Хвостовые огни

( ) Прочие ( ) Отсутствуют ( ) Неизвестно

* Ненужное зачеркнуть.

g) Рекомендация органа ОВД по разрешению столкновения в полете

( ) Да, основанная на данных РЛС ( ) Да, основанная на визуальном наблюдении ( ) Да, основанная на другой информации

( ) Нет ( ) Неизвестно

h) Предоставленная информация о движении

( ) Да, основанная на данных РЛС ( ) Да, основанная на визуальном наблюдении ( ) Да, основанная на другой информации

( ) Нет ( ) Неизвестно

i) Действия, предпринятые по предупреждению столкновений

( ) Да ( ) Нет ( ) Неизвестно

4. Расстояние

a) Ближайшее горизонтальное расстояние

b) Ближайшее вертикальное расстояние

5. Погодные условия для полета

a) ПМУ/ВМУ*

b) Выше/ниже облаков/туман/дымка или между слоями*

c) Вертикальное расстояние от облаков ____ м/фут* ниже ____ м/фут* выше

d) В облаках/дождь/снег/дождь со снегом/тумане/дымке*

e) Полет в направлении к солнцу/от солнца*

f) Видимость в полете ____ м/км*

6. Любая другая информация, которая, по мнению командира корабля, является важной

D. ПРОЧЕЕ

1. Информация о воздушном судне, делающем сообщение

a) Регистрация воздушного судна

b) Тип воздушного судна

c) Эксплуатант

d) Аэродром вылета

e) Аэродром первой посадки _____ пункт назначения

f) Сообщено по радио или с помощью других средств _____ (название органа ОВД) в (время) UTC

g) Дата/время/место заполнения формы

* Ненужное зачеркнуть.

2. **Должность, адрес и подпись лица, представившего отчет**

a) Должность

b) Адрес

c) Подпись

d) Номер телефона

3. **Должность и подпись лица, получившего отчет**

a) Должность _____ b) Подпись _____

E. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ СООТВЕТСТВУЮЩЕГО ОРГАНА ОВД

1. **Получение отчета**

a) Отчет получен через AFS/радио/телефон/прочие средства (указать)* _____

b) Доклад получен _____ (название органа ОВД)

2. Подробное описание действий органа ОВД

Разрешение, инцидент наблюдаем (РЛС/визуально, издано предупреждение, результат местного расследования и т. д.)

_____

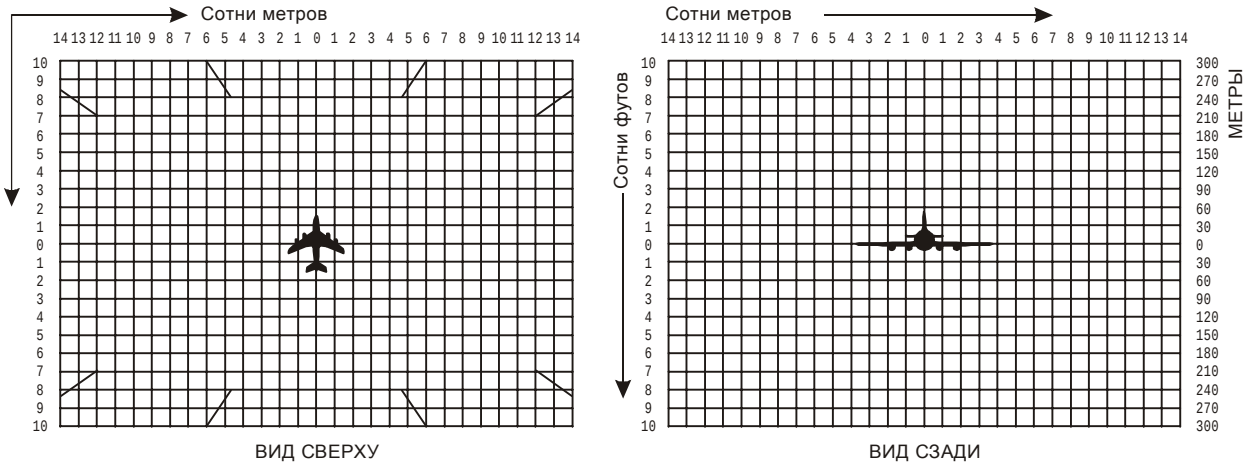
_____

_____

_____

ДИАГРАММЫ AIRPROX

Отметить прохождение других воздушных судов относительно вашего местоположения на плане, изображенном слева, и в вертикальной плоскости, изображенной справа, предположив при этом, что ВЫ являетесь центром каждой диаграммы. Включить первое наблюдение и дистанцию прохождения.



* Ненужное зачеркнуть.

Инструкция по заполнению формы представления данных об инцидентах, связанных с воздушным движением

Пункт

A – опознавательный индекс воздушного судна, представившего отчет.

B – сообщение AIRPROX должно быть представлено немедленно по радио.

C1 – дата/время в UTC и местоположение в градусах и расстояние от навигационного средства или в значениях широты и долготы.

C2 – информация о воздушном судне, представившем отчет (отметить галочкой).

C2 c) – например, ЭП 350/1013 гПа или 2500 фут/ЩНЧ 1007 гПа или 1200 фут/ЩФЕ 998 гПа.

C3 – информация о других причастных воздушных судах.

C4 – расстояние прохождения (указать используемые единицы).

C6 – приложить дополнительную информацию при необходимости. Могут быть использованы программы для отражения местоположения воздушного судна.

D1 f) – название органа ОВД и дата/время в UTC.

D1 g) – дата и время в UTC.

E2 – включить подробное описание об органе ОВД, например предоставляемое обслуживание, частота радиотелефонной связи, предписанные коды ВОРЛ и значение установки высотомера. Использовать диаграмму для показа местоположения воздушного судна и приложить дополнительную информацию при необходимости.

ENR 2. ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД

ENR 2.1 РПИ, РАЙОН ПОЛЕТНОЙ ИНФОРМАЦИИ ВЕРХНЕГО ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА, УЗЛОВОЙ ДИСПЕТЧЕРСКИЙ РАЙОН

Name *Lateral limits* *Vertical limits* *Class of airspace*	*Unit providing service*	*Call sign* *Languages* *Area and conditions of use* *Hours of service*	*Frequency/Purpose*	*Remarks*
1	2	3	4	5
AMSWELL FIR 5705N 04000W – 5640N 02108W – 4331N 02108W – 4124N 03003W – 4044N 03711W – 4236N 03700W – 4402N 04000W – 4828N 04120W – 5251N 04147W – 5705N 04000W. UNL GND Class of airspace outside other regulated airspace: A – Above FL195 D – BTN FL195 and 3500 FT MSL G – BTN 3500 FT MSL and GND	Amswell ACC	Amswell control ENG H24	120.300 MHZ 117.900 MHZ/MIL ACFT 121.500 MHZ/Emergency FREQ 4689.5 KHZ[1)]/EUR network 8871.0 KHZ[1)]/Sub-regional network 4675.5 KHZ	VDF AVBL [1)] SELCAL AVBL
	Amswell FIC	Amswell Information ENG H24	121.100 MHZ 116.100 MHZ/MIL ACFT 121.500 MHZ Emergency FREQ	
	G/A/G	Amswell Radio ENG Mon–Fri:0800–2000 (0700–1900) Outside these periods: O/R via ACC	127.00MHZ	Range: 370KM at 1500 M 555KM at 13000 M
UIR: NIL				
DONLON TMA 530104N 0321719W – 530204N 0320009W – 520816N 0310004W – 515812N 0515021W – 515005N 0322509W – 515005N 0324119W – 522521N 0332117W – 524503N 0331516W – 530204N 0311719W. FL 450 450 M AGL Class of airspace: C	Donlon APP	Donlon Approach ENG HR: As AD	119.1MHZ Primary FREQ 117.900MHZ/MIL ACRT 121.500 MHZ/Emergency FREQ	
NIBORD TMA A circle, 50NM radius centred on Lima NDB (48 50 54N 023 14 12E) FL 450 450 M AGL Class of airspace: C	Nibord APP	Nibord Approach ENG HR: As AD		

ENR 2.2 ПРОЧИЕ ТИПЫ РЕГУЛИРУЕМОГО ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

Ответственность в нижнем воздушном пространстве над морем Северная Альма (3000 фут над средним уровнем моря и ниже)

1. Общие положения

..... государство и ..... государство в соответствии с двусторонним соглашением договорились передать ответственность за предоставление обслуживания воздушного движения всех воздушных судов на высоте 3000 фут и ниже в районах РПИ Новерхана и Броксби, между границами РПИ и разделительной линией (линии демаркации национальных районов в целях исследования и использования природных ресурсов с морского дня), ... (государству).

2. Район, включенный в передачу ответственности ОВД

2.1 Указанный район изображен на карте ENR 6-2.

2.2 В этих частях РПИ Новерхан и Брокси ..... (государство) будет предоставлять ОВД всем воздушным судам на высоте 3000 фут и ниже. Правила и связь будут осуществляться в данном районе, как если бы данное воздушное пространство составляло неотъемлемую часть РПИ Амсвелла. Этот район ограничен дугами большого круга, соединяющими в последовательности следующие точки:

423006N 0260054W 410000N 0200000W
431807N 0170536W 450000N 0210800W
вдоль РПИ BDRY до 433030N 0210800W
вдоль РПИ BDRY до 423006N 0260054W.

Примечание. Если "прочие типы регулируемого воздушного пространства" не имеются, то указать "NIL".

ENR 3. МАРШРУТЫ ОВД

ENR 3.1 МАРШРУТЫ ОВД В НИЖНЕМ ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ

Обозначение маршрута (RNP/RNAV[1]) *Название основных точек* *Координаты*	*Магнитный курс ↓/↑* *Радиал VOR* *Расстояние (точка переключения)*	*Верхняя граница* *Нижняя граница* *или* *Минимальная абсолютная высота[2]* *Классификация воздушного пространства*	*Боковые границы, км*	*Направление крейсерских эшелонов*		*Замечания* *Канал диспетчерского органа* *Адрес входа*
				Нечетные	*Четные*	
1	2	3	4	5		6
A4 **(RNP 4)**[3]						For continuation, see AIP ..... (specify).
▲ BARIM 423006N 0370006W	074°/254° 69.3 KM	FL 195 900 M AMSL (or) MEA = 1 200 M Class C	18	↓		
▲ WOBAN VOR (WOB) 424030N 0361024W	053°/233° 771.6 KM (489/282)					Amswell ACC channel: 120.300
▲ EKCOMBE VOR (EKO) 470812N 0283830W	064°/244° 446.0 KM					
▲ LIMAD VOR (LMD) 484800N 0231300W	064°/244° 163.2 KM				↑	
▲ VEGAT 492130N 0210800W						For continuation, see AIP ..... (specify).
A6 **(RNP 4)**						For continuation, see AIP ..... (specify).
▲ TEMPO (FIR BDRY) 565024N 0295136W	210°/030° 165.9 KM	FL 195 900 M AMSL (or) MEA = 1 200 M Class C	18		↓	All flights between TEMPO and DONNARD shall file a flight plan, maintain two-way radio contact with Amswell ACC and report positions as instructed to eliminate or reduce the need for interception. Amswell ACC channel: 120.300
Δ RAINBY NDB (RNB) 553854N 0310400W	196°/016° 289.4 KM					
▲ DONNARD NDB (DON) 530218N 0320906W	194°/014° 76.5 KM			↑		
▲ BOORSPIJK VOR/DME (BOR) 552206N 0322230W	195°/015° 57.1 KM	FL 195 1 350 M AMSL (or) MEA = 1 700 M Class C	18		↓	
▲ ROBINE NDB (ROB) 515900N 0323300W	199°/017° 509.0 KM	MOCA = 4 000 ft Class C	18	↑	↓	
▲ ROCKBY NDB (ROK) 473500N 0342942W	199°/019° 561.8 KM				↑	
▲ WOBAN VOR (WOB) 424036N 0361024W						For continuation, see AIP ..... (specify).

1. RNP – требуемые навигационные характеристики; RNAV – зональная навигация.
2. MEA – минимальная абсолютная высота полета по маршруту; MOCA – минимальная абсолютная высота пролета препятствий.
3. RNP 4 – требования к летно-техническим характеристикам воздушных судов и эксплуатационные требования, включая точность в боковом измерении 7,4 км (4 м. мили), при наличии на борту контроля за выдерживанием характеристик и выдачи предупреждений, о чем подробно говорится в *Руководстве по навигации, основанной на характеристиках (PBN)* (Doc 9613).

ENR 3.2 МАРШРУТЫ ОВД В ВЕРХНЕМ ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ

Обозначение маршрута (RNP/RNAV[1]) *Название основных точек* *Координаты*	*Магнитный курс ↓/↑* *Радиал VOR* *Расстояние* *(точка переключения)*	*Верхняя граница* *Нижняя граница* *или* *Минимальная абсолютная высота[2]* *Классификация воздушного пространства*	*Боковые границы, км*	*Направление крейсерских эшелонов*		*Замечания* *Канал диспетчерского органа* *Адрес входа*
				Нечетные	*Четные*	
1	2	3	4	5		6
UA4 **(RNP 4)**[2]						For continuation, see AIP ..... (specify).
▲ BARIM 423006N 0370006W	074°/254° 69.3 KM		18	↓		
▲ WOBAN VOR (WOB) 424030N 0361024W	053°/233° 771.6 KM (489/282)	FL 450 FL 195 Class C				Amswell ACC channel: 120.300
▲ EKCOMBE VOR (EKO) 470812N 0283830W	064°/244° 446.0 KM					
▲ LIMAD VOR (LMD) 484800N 0231300W	064°/244° 163.2 KM					
▲ VEGAT 492130N 0210800W					↑	
						For continuation, see AIP ..... (specify).
UA6 **(RNP 4)**						For continuation, see AIP ..... (specify).
▲ TEMPO (FIR BDRY) 565024N 0295136W	210°/030° 165.9 KM		18		↓	All flights between TEMPO and DONNARD shall file a flight plan, maintain two-way radio contact with Amswell ACC and report positions as instructed to eliminate or reduce the need for interception.
Δ RAINBY NDB (RNB) 553854N 0310400W						
	196°/016° 289.4 KM					
▲ DONNARD NDB (DON) 530218N 0320906W	194°/014° 76.5 KM	FL 450 FL 195 Class C				Amswell ACC channel: 120.300
▲ BOORSPIJK VOR/DME (BOR) 552206N 0322230W	195°/015° 57.1 KM					
▲ ROBINE NDB (ROB) 515900N 0323300W	199°/017° 509.0 KM					
▲ ROCKBY NDB (ROK) 473500N 0342942W	199°/019° 561.8 KM				↑	
▲ WOBAN VOR (WOB) 424036N 0361024W						For continuation, see AIP ..... (specify).

1. RNP – требуемые навигационные характеристики; RNAV – зональная навигация.
2. RNP 4 – требования к летно-техническим характеристикам воздушных судов и эксплуатационные требования, включая точность в боковом измерении 7,4 км (4 м. мили), при наличии на борту контроля за выдерживанием характеристик и выдачи предупреждений, о чем подробно говорится в *Руководстве по навигации, основанной на характеристиках (PBN)* (Doc 9613).

ENR 3.3 МАРШРУТЫ ЗОНАЛЬНОЙ НАВИГАЦИИ (RNAV)

Обозначение маршрута (RNP/RNAV[1]) *Название основных точек* *Координаты*	*Обозначение станции опорного VOR/DME* *Пеленг и расстояние* *Превышение места установки DME*	*Расстояние по большому кругу в м. милях*	*Верхняя граница* *Нижняя граница* *Классификация воздушного пространства*	*Направление крейсерских эшелонов*		*Замечания* *Канал диспетчерского органа* *Адрес входа*
				Нечетные	*Четные*	
1	2	3	4	5		6
UL 123 **(RNP 4)**[2]						For continuation, see AIP ..... (specify).
▲ FIR BDRY (SANOK) 412448N 0300306W	NIL			↓		
		434.3				
▲ ULENI 442348N 0332942W	WOB 050° 286.3 NM 150 M					
		195.6	FL 460 FL 245			Amswell ACC channel: 120.300
Δ ABOLA 454236N 0351012W	WOB 15° 336.7 NM 150 M					
▲ FIR BDRY (ILURU) 500112N 0413648W	NIL			↑		
						For continuation, see AIP ..... (specify).

1. RNP – требуемые навигационные характеристики; RNAV – зональная навигация.
2. RNP 4 – требования к летно-техническим характеристикам воздушных судов и эксплуатационные требования, включая точность в боковом измерении 7,4 км (4 м. мили), при наличии на борту контроля за выдерживанием характеристик и выдачи предупреждений, о чем подробно говорится в *Руководстве по навигации, основанной на характеристиках (PBN)* (Doc 9613).

ENR 3.4 МАРШРУТЫ ПОЛЕТОВ ВЕРТОЛЕТОВ

Обозначение маршрута (RNP/RNAV[1]) Название основных точек Координаты	*Магнитный курс ↓/↑ Радиал VOR Расстояние (точка переключения)*	*Верхняя граница Нижняя граница Классификация воздушного пространства*	*Минимальная абсолютная высота полета*	*Замечания Канал диспетчерского органа*
1	2	3	4	5
НК 123 **(RNP 4)**[2]				
Δ RICHMAAST/Richmaast Heliport 555006N 0263412E	021°/201° 9.8 NM			
▲ Richmaast NDB RIC 555918N 0262830W				
	016°/195° 41.2 NM	FL 85 GND Class C	300 M MSL	Amswell ACC channel: 121.100
▲ OLNEV 563921N 0261133W				
	259°/077° 57.8 NM			
▲ BONDA 562524N 0275242W				
Δ RICHMAAST/Richmaast Heliport 555006N 0263412E	130°/311° 56.4 NM			

1. RNP – требуемые навигационные характеристики; RNAV – зональная навигация.
2. RNP 4 – требования к летно-техническим характеристикам воздушных судов и эксплуатационные требования, включая точность в боковом измерении 7,4 км (4 м. мили), при наличии на борту контроля за выдерживанием характеристик и выдачи предупреждений, о чем подробно говорится в *Руководстве по навигации, основанной на характеристиках (PBN)* (Doc 9613).

ENR 3.5 ПРОЧИЕ МАРШРУТЫ

Обозначение маршрута (RNP/RNAV[1]) *Название основных точек* *Координаты*	*Обозначение станции опорного VOR/DME* *Пеленг и расстояние* *Превышение места установки DME*	*Расстояние по большому кругу в м. милях*	*Верхняя граница* *Нижняя граница* *Классификация воздушного пространства*	*Направление крейсерских эшелонов*		*Замечания* *Канал диспетчерского органа*
				Нечетные	*Четные*	
1	2	3	4	5		6
	Примечание. Использовать при необходимости для других маршрутов. *Если прочие маршруты отсутствуют, написать "NIL".*					

1. RNP – требуемые навигационные характеристики; RNAV – зональная навигация.

ENR 3.6 ОЖИДАНИЕ НА МАРШРУТЕ

Зона ожидания обозначение/точка/ точка маршрута Координаты	*Линия пути приближения (магн.°)*	*Направление стандартного разворота*	*Максимальная приборная скорость (уз)*	*Минимальный и максимальный эшелоны Зоны ожидания ЭП/фут (средний уровень моря)*	*Время (минимальное) или расстояние удаления*	*Диспетчерский орган и частота*
1	2	3	4	5	6	7
BOORSPIJK/BOR Boorspijk VOR/DME 522206N 0322230W	090 090 090 090	Right Right Right Right	230 240 265 0.83 Mach	3 500 ft-FL 140 FL 150-FL 200 FL 210-FL 340 FL 350-FL 460	1 1½ 1½ 1½	Amswell ACC 120.300 MHZ
JUSTINE/JUS Justine VOR 511648N 0310930W	329	Left	230	3 500 ft-FL 140	1	Amswell ACC 120.300 MHZ
WOODBANK/WOB Woodbank VOR/DME 424324N 0361148W	015 015 015 015	Right Right Right Right	230 240 265 0.83 Mach	3 500 ft-FL 140 FL 150-FL 200 FL 210-FL 340 FL 350-FL 460	1 1½ 1½ 1½	Woodbank APP Amswell ACC 120.300 MHZ
EKCOMBE/EKO Ekcombe VOR 470854N 0284000W	340 340 340 340	Right Right Right Right	230 240 265 0.83 Mach	3 500 ft-FL 140 FL 150-FL 200 FL 210-FL 340 FL 350-FL 460	1 1½ 1½ 1½	Amswell ACC 120.300 MHZ
WIJKARD/WIK Wijkard NDB 513200N 0274006W	287 287 287 287	Right Right Right Right	230 240 265 0.83 Mach	3 500 ft-FL 140 FL 150-FL 200 FL 210-FL 340 FL 350-FL 460	1 1½ 1½ 1½	Amswell FIC 121.100 MHZ

Ожидание на маршруте может использоваться только тогда, когда указана граница действия разрешения или после получения разрешения от органа УВД.

ENR 4. РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА/СИСТЕМЫ

ENR 4.1 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА НА МАРШРУТЕ

Название станции (магнитное склонение VOR)	*Обозначение*	*Частота (канал)*	*Часы работы*	*Координаты*	*Превышение места установки DME*	*Примечания*
1	2	3	4	5	6	7
BOORSPIJK VOR/DME (7°W)	BOR	115.500 MHZ (CH 102X)	H24	522206N 0322230W	30 M	Coverage 350 KM
DONLON VOR/DME (7°W)	DON	116.400 MHZ (CH 111X)	H24	522636N 0320003W	60 M	Coverage 250 KM
EKCOMBE NDB (7°W)	EKO	334 KHZ	H24	470812N 0283830E	–	Coverage 45 KM

ENR 4.2 СПЕЦИАЛЬНЫЕ НАВИГАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ

Название станции (обозначение) или цепи	*Вид обслуживания*	*Частота*	*Часы работы*	*Координаты передающей станции*	*Примечания*
1	2	3	4	5	6
DECCA					
MANGERN CHAIN					
Feldmad	Master	85.720 KHZ	H24	522630N 0234245W	Coverage: APRX 500 KM, by day, 300 KM by night
Kyllstad	Red Slave	114.2928 KHZ	H24*	512155N 0213204W	*By night monitored by automatic equipment only.
Venze	Green Slave	128.5794 KHZ	H24*	541708N 0241610W	
Lauterber	Purple Slave	71.433 KHZ	H24*	511925N 0255921W	
LORAN					
NW OCEAN CHAIN					
Dalfrederiks (Sakna) Landgreen/IL 4	LORAN Master	1950 KHZ	H24	595805N 0293714W	
Lebatt/IL 4	LORAN Slave	1950 KHZ	H24	521453N 0403621W	
Vistabona/IL 3	LORAN Master	1950 KHZ	H24	484146N 0380518W	
Lebatt/IL 3	LORAN Slave				
CONSOL					
UGO/LG	CONSOL position lines	2 850 kHz Transmission Cycle 5.0" LG 2.5" Break 30.0" Dots/Dashes 2.5" Break 17.5" Non-directional 2.5" Break Total 60.0" Seconds	H24	431500N 0362900W Central Mast	Distance and GEO BRG from Central Mast to N Mast – 2500 M-355°30' to S Mast – 2600 M-184°30'

ENR 4.3 ГЛОБАЛЬНАЯ НАВИГАЦИОННАЯ СПУТНИКОВАЯ СИСТЕМА (GNSS)

Название элемента GNSS	*Частота*	*Координаты* *Номинальная зона обслуживания SVC* *Зона действия*	*Примечания*
1	2	3	4
GPS	1 575,42 МГц	В масштабах государства	На маршруте, в районе аэродрома и при выполнении неточных заходов на посадку (NPA). NOTAM, касающиеся GPS, не публикуются.
WAAS	1 575,42 МГц	В масштабах государства примерно до N600	При наличии не менее одного спутника WASS.

ENR 4.4 ОБОЗНАЧЕНИЕ КОДОВЫХ НАЗВАНИЙ ДЛЯ ОСНОВНЫХ ТОЧЕК

Название, кодовое обозначение	*Координаты*	*Маршрут ОВД или прочий маршрут*	*Название – кодовое обозначение*	*Координаты*	*Маршрут ОВД или прочий маршрут*
1	2	3	1	2	3
ABOLA	454236N 0351012W	UL 123	ODMUS	492130N 0200900W	UA 345
ATLIM	544306N 0470000W	G 456	SANOK	412448N 0300306W	UL 123
BARIM	423006N 0370006W	A 4/UA4	TEMPO	565554N 0295018W	A 6/UA6
EBOTO	423006N 0260054W	A 876	UKORO	405524N 0364848W	A 123
ILURU	500112N 0413648W	UL 123	VEGAT	492130N 0210800W	A 4/UA4

ENR 4.4 НАЗЕМНЫЕ АЭРОНАВИГАЦИОННЫЕ ОГНИ НА МАРШРУТЕ

Название (обозначение, координаты)	*Тип и интенсивность (1 000 кандел)*	*Характеристики*	*Часы работы*	*Примечания*
1	2	3	4	5
Atura 552200N 0335900W	Marine W 500	GP FLG (3) W EV 10 SEC	HN	
Ceta 431200N 0332200W	Marine G 150	GP FLG (3) G EV 12 SEC	HN	
Rock Islands 571900N 0262500W	Marine W 500	GP FLG (4) W EV 30 SEC	HN	
SIBY 475300N 0285400W	AWY BCN W 1 600/R 240	GP FLG (2) W/R EV 10 SEC	HN	

ENR 4.5 НАЗЕМНЫЕ АЭРОНАВИГАЦИОННЫЕ ОГНИ НА МАРШРУТЕ

Название (обозначение, координаты)	*Тип и интенсивность (1 000 кандел)*	*Характеристики*	*Часы работы*	*Примечания*
1	2	3	4	5
Atura 552200N 0335900W	Marine W 500	GP FLG (3) W EV 10 SEC	HN	
Ceta 431200N 0332200W	Marine G 150	GP FLG (3) G EV 12 SEC	HN	
Rock Islands 571900N 0262500W	Marine W 500	GP FLG (4) W EV 30 SEC	HN	
SIBY 475300N 0285400W	AWY BCN W 1 600/R 240	GP FLG (2) W/R EV 10 SEC	HN	

ENR 5. АЭРОНАВИГАЦИОННЫЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ

ENR 5.1 ЗАПРЕТНЫЕ ЗОНЫ, ЗОНЫ ОГРАНИЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ И ОПАСНЫЕ ЗОНЫ

Обозначение, название и боковые границы	*Верхние границы* *Нижние границы*	*Примечания* *(время деятельности, вид ограничения, характер опасности, риск перехвата)*
1	2	3
PROHIBITED AREAS		
EAP2 Vaardnor A circle, 15 NM radius centred at 522200N 0220600W	UNL GND	Nuclear Energy Plant.
RESTRICTED AREAS		
EAR1 Bravo Sector of an arc, 25 NM radius centred at 551400N 0361000W, from 270° GEO clockwise to 137° GEO.	1 525 M GND	Gunfiring.
EAR3 Burgenvalk 502800N 0382800W – 502600N 0340000W – 484800N 0340000W – 490000N 0382800W to point of origin.	FL 360 FL 230	Air-to-air firing. Penetration possible after prior permission from Wichnor TWR.
EAR5 Winswuk 472000N 0394000W – 434000N 0363000W – 430000N 0380000W – along the FIR/State boundary to 470000N 0410000W – to point of origin.	FL 360 GND	Risk of interception in the event of inadvertent penetration. Flight within the area after special permission from the Civil Aviation Authority only.
DANGER AREAS		
EAD4 Horsham A circle, 20 KM radius centred at 453006N 0290025W.	FL 360 GND	Bombing exercise. Active: MON–FRI 0700–1700 (0600–1600).
EAD6 Donlon A circle, 8 KM radius centred at 522300N 0311300W.	FL 360 GND	Air-to-air firing. Active: MON–FRI 0700–1600 (0600–1500).

ENR 5.2 ЗОНЫ ВОЕННЫХ УЧЕНИЙ И ПОЛИГОНЫ И ОПОЗНАВАТЕЛЬНАЯ ЗОНА ПВО

Название *Боковые границы*	*Верхняя/нижняя границы и система/средство оповещения* *Информация для гражданских полетов*	*Примечания* *Время действия* *Риск перехвата (ADIZ)*
1	2	3
TRAINING AREAS		
NORTH EAST I 534052N 0291042W – 534052N 0250532W – 522056N 0250532W – 522056N 0291042W – 534052N 0291042W NORTH EAST II 534052N 0250532W – 534052N 0210805W – 523315N 0210805W – 522056N 0250532W – 534052N 0250532W SOUTH EAST III 464447N 0264521W – 464447N 0210805W – 461233N 0210805W – 452942N 0264521W – 464447N 0264521W	FL450 700 M GND Rules of the air not always complied with. Controlled FLT separated from training flights by ACC Amswell. Non-controlled flights call Amswell information on 121.100 MHZ for information on ACT.	ACT: MON–THU 0700–1600 FRI 0700–1500
EXERCISE AREAS		
BLUE ANGEL SOUTH In Amswell FIR and Broxby FIR/CTA in the North Alma Sea BTN 15°W and 30°W and 40°N and 45°N BLUE ANGEL NORTH In Amswell FIR and Denham FIR in the Caybis Sea north of 56°N and up to 60°N	Information on activation and contact authority provided by NOTAM. Non-exercise ACFT should avoid areas. If area cannot be avoided, detailed INFO on actual activities can be obtained from Amswell ACC or Denham FIC.	SAR exercise/operations in VMC only. Dates and times promulgated by NOTAM ten days in advance.
AIR DEFENCE IDENTIFICATION ZONE (ADIZ)		
ADIZ SOUTH 4331N 02108W 4124N 03003W 4044N 03711W 4220N 03700W Along the coastline to 4505N 02115W 4331N 02108W	UNL SFC Provide identification 10 MIN BFR entry.	H24 Unidentified ACFT will be intercepted.

ENR 5.3 ДРУГИЕ ВИДЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩИЕ ОПАСНОСТЬ, И ДРУГИЕ ВИДЫ ПОТЕНЦИАЛЬНОЙ ОПАСНОСТИ

ENR 5.3.1 Другие виды деятельности, представляющие опасность

Боковые границы Координаты	*Верти-кальные границы*	*Консультативные меры*	*Полномочный орган, ответственный за информацию*	*Примечания Время действия*
1	2	3	4	5
CAYBIS HELICOPTER TRAFFIC ZONE 581000N 0400000W – 581000N 0370000W – 564000N 0374500W – 564000N 0401000W – 581000N 0400000W	3 000 M SFC	Avoid flying below 3 000 M	Radio Station "Platform Charlie" FREQ 123.45 MHZ.	Obtain TFC INFO from Radio Station "Platform Charlie" 0400–2300 UTC.
FIELD ALPHA Circle with radius of 15 NM centred on 574000N 0384000W **FIELD BRAVO** Circle with radius of 15 NM centred on 574000N 0382000W **FIELD CHARLIE** Circle with radius 15 NM centred on 570000N 0383000W	700 M SFC	Cold flaring. Large amounts of explosive gas mixture in atmosphere. Avoid area below 700 M.	Radio station "Platform Charlie" FREQ 123.45 MHZ.	Obtain INFO on activities from Radio Station "Platform Charlie" H24.

5.3.2 Другие виды потенциальной опасности

Боковые границы Координаты	*Вертикальные границы*	*Консультативные меры*	*Полномочный орган, ответственный за информацию*	*Примечания*
1	2	3	4	5
DONLON 522318N 0315658W	Up to 31 000 M MSL	Radiosonde/Upperwind radio observations MAX LEN 30 M MAX WT 2.3 KG MAX ROC 1 400 FT/MIN	Meteorological Bureau 101 West Avenue Donlon 4 Tel: 0123 695 3333	Daily 0500–0545 1030–1100 1700–1745 2230–2300 EET 80 MIN Subject to ATC clearance
VOLCANO TAMALS 502530N 0301525W	In eruptions risk of volcanic ash up to 10 000 M	Avoid flying below 11 000 M	State Volcanological Agency 123 East Avenue Donlon 6 Tel: 0123 865 2266	TAMALS last erupted August 2000 and is considered active.

ENR 5.4 АЭРОНАВИГАЦИОННЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ: РАЙОН 1

(Относительная высота 100 м над уровнем земли или выше)

Название или обозначение препятствия	*Вид препятствия*	*Местоположение препятствия*	*Превышение/ относительная высота (м)*	*Светоограждение препятствия Вид/цвет*	*Примечание*
1	2	3	4	5	6
Justine	Mast	510136N 0311932W	277/163	OBST/R	Имеются комплекты данных о препятствиях (см. GEN 3.1.6)
Rainby	Chimney	553208N 0310225W	178/136	OBST/R	
Kipol	Antenna mast	462021N 0250000W	505/454	Hazard light/ FLG W	
Woodbank	Bridge tower	425015N 0364952W	170/110	Illuminated (flood light)	

ENR 5.5 АВИАЦИОННЫЕ СПОРТИВНЫЕ И РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

Обозначение и боковые границы	*Вертикальные границы*	*Номер телефона эксплуатанта/ пользователя*	*Примечания и время действия*
1	2	3	4
GLIDING AREAS			
Area G1 550000N 0242700W – 545100N 0233600W – 542100N 0221800W – 540800N 0235000W to point of origin	FL 80* 3 500 FT MSL	Tomar Flying Club TEL 062 535 7373	* The area will not be allocated for altitudes above cloud base (base for CU-clouds). Daily SR–SS.
Area G2 505300N 0230400W – 505300N 0210502W – 502100N 0210400W – 501300N 0220000W to point of origin	FL 70* 3 000 FT MSL	Winbord Flying Club TEL 064 795 4231	
Area G3 482700N 0263600W – 481800N 0251300W 474700N 0245500W – 475100N 0262700W to point of origin	FL 60* 2 500 FT MSL	Nistock Flying Club TEL 036 481 3113	
Area G4 452600N 0340000W – 452100N 0322700W – 444500N 0321800W – 444000N 0330400W to point of origin	FL 70* 2 500 FT MSL	Uleni Aero Club TEL 029 496 4695	Allocation of the area may take place only after 1100 (1000).
HANG GLIDING AREAS			
Tomar Circle with radius of 10 NM centred on 541008N 0234503W	1 000 M GND	Tomar Flying Club TEL 062 535 7373	SAT and SUN: SR–SS
Uleni Circle with radius of 15 NM centred on 452115N 0322503W	1 000 M GND	Uleni Aero Club TEL 029 496 4695	SAT and SUN: SR–SS
PARACHUTE JUMPING AREAS			
Donburg Circle with radius of 2 NM centred on 515202N 0340015W	2 000 M GND	Donburg Aero Club TEL 053 130 2546	SAT: 0600–SS SUN: 0900–1600

Примечание. Другими видами деятельности, которые могут быть перечислены под этим заголовком, являются полеты по микролучу, запуск управляемых аэростатов, полеты высотных змеев и т. д.

ENR 5.6 МИГРАЦИЯ ПТИЦ И ЗОНЫ С ЧУВСТВИТЕЛЬНОЙ ФАУНОЙ

1. Миграция птиц

1.1 Миграция птиц происходит в течение всего года, но основные периоды ее приходятся на конец марта – середину мая (весенняя миграция), и на начало сентября – середину ноября (осенняя миграция). Плотность птиц измеряется с помощью радара, и используются значения от 0 до 8 следующим образом:

0 – птицы отсутствуют;
8 – очень высокая плотность птиц.

1.2 ***Весенняя миграция***

Весенняя миграция достигает кульминационной точки в период с конца марта до середины мая, и наибольшее количество большинства видов наблюдается в апреле при плотности часто выше 5. Наиболее важными факторами, характерными для повышенной миграции, являются повышение температуры, легкие и южные ветры.

Схемы миграции и абсолютные высоты

Ночью миграция, как правило, происходит по широкому фронту с широким охватом местности и окружающей воды с общим направлением с севера на северо-восток. Днем миграция, как обычно, происходит вдоль береговой линии. Обычно миграция ночью выше, чем миграция днем. Ночью средняя абсолютная высота примерно составляет 1000–1500 м, а днем примерно 300–1000 м.

1.3 ***Осенняя миграция***

Осенняя миграция достигает кульминационной точки в период начала сентября – середины ноября, а наибольшее количество большинства видов приходится на октябрь с плотностью часто выше 5. Наиболее важным фактором, характерным для повышенной миграции, является снижение температуры. Высокие значения плотности также коррелируются с направлением ветра с севера на северо-восток, легким ветром, незначительной облачностью и высоким давлением.

Схемы миграции и абсолютные высоты

Ночью миграция происходит по широкому фронту с охватом всей местности и ее окружающей воды с общим направлением на юг. Днем миграция, как правило, наблюдается в центральной части ..... (указать) и вдоль береговой линии. Обычно миграция ночью выше, чем миграция днем. Ночью средняя абсолютная высота равна 1000–1500 м, а днем примерно 300–1000 м.

1.4 ***Количество птиц***

Осенью по крайней мере 100 млн. птиц пролетают над ..... (указать) и над прилегающими водами. Преобладают небольшие стаи, но некоторые виды осуществляют перелет при большой плотности и представляют опасность для воздушных судов, например скворцы, дрозды и зяблики. Также многочисленны и представляют опасность вороны, утки, чайки, цапли, голуби и хищные птицы (от десятков тысяч до нескольких миллионов).

1.5 ***Информация о плотности***

По рабочим дням (понедельник – пятница) в 07:00, 09:30 и 11:30 UTC служба полетной информации будет распространять информацию при плотности птиц, равной 5 или более. Такая информация будет предоставляться в комнате предполетного инструктажа в Донлоне и состоять из следующих элементов:

a) опасность столкновения с птицами;

b) передающая станция;

c) группа "дата-время"

d) районы по системе "GEOREF" и плотность;

e) относительная высота над уровнем земли;

f) срок действия.

1.6 ***Примечание о предосторожности***

Когда в соответствии с сообщением плотность составляет 5 или более, рекомендуется, чтобы воздушное судно осуществляло полет на высотах выше 1000 м над уровнем земли днем и 1500 м над уровнем земли ночью.

1.7 ***Сообщение о столкновении с птицами***

Общие положения

Для получения более всеобъемлющих статистических данных о столкновениях с птицами Администрация гражданской авиации осуществляет сбор таких данных. Поэтому всех пилотов, осуществляющих полет внутри РПИ Амсвела, просят сообщать Администрации гражданской авиации о всех случаях столкновения с птицами и инцидентах, когда отмечается риск столкновения с птицами.

Сообщения

Для упрощения сообщения об инцидентах разработана форма сообщения о столкновении с птицами, которая может быть получена в службах аэропорта на государственных аэродромах или у Администрации гражданской авиации. В случаях инцидентов на аэродроме или около него пилотов просят подобрать птицу или ее останки, и направить по адресу:

Dr. Phil. H. Lind
Institute of Population Biology
University Park
Donlon.

Следует также добавлять любую дополнительную информацию в отношении обстоятельств, при которых произошел инцидент.

Сборный лист карт, приводимый на с. ENR 6-8, показывает основные маршруты миграции птиц, периоды миграции и относительную высоту над уровнем земли.

Сборный лист карт, приводимый на с. ENR 6-9, отражает концентрацию птиц в период январь – апрель.

2. Зоны с чувствительной фауной

2.1 Многие виды птиц, а также животных чувствительны к шуму, создаваемому воздушными судами при пролете над местами кормления и отдыха птиц. Такие полеты могут быть опасными. В соответствии с правилами гражданской авиации ..... (указать) пролет над такими районами на высотах ниже 1000 фут (300 м) следует избегать.

2.2 Такие районы приводятся на сборных листах карты на с. ENR 6-9 – ENR 6-..... (указать), а также на аэронавигационной карте ИКАО масштаба 1:500 000 ..... (привести название карты).

ENR 6. МАРШРУТНЫЕ КАРТЫ

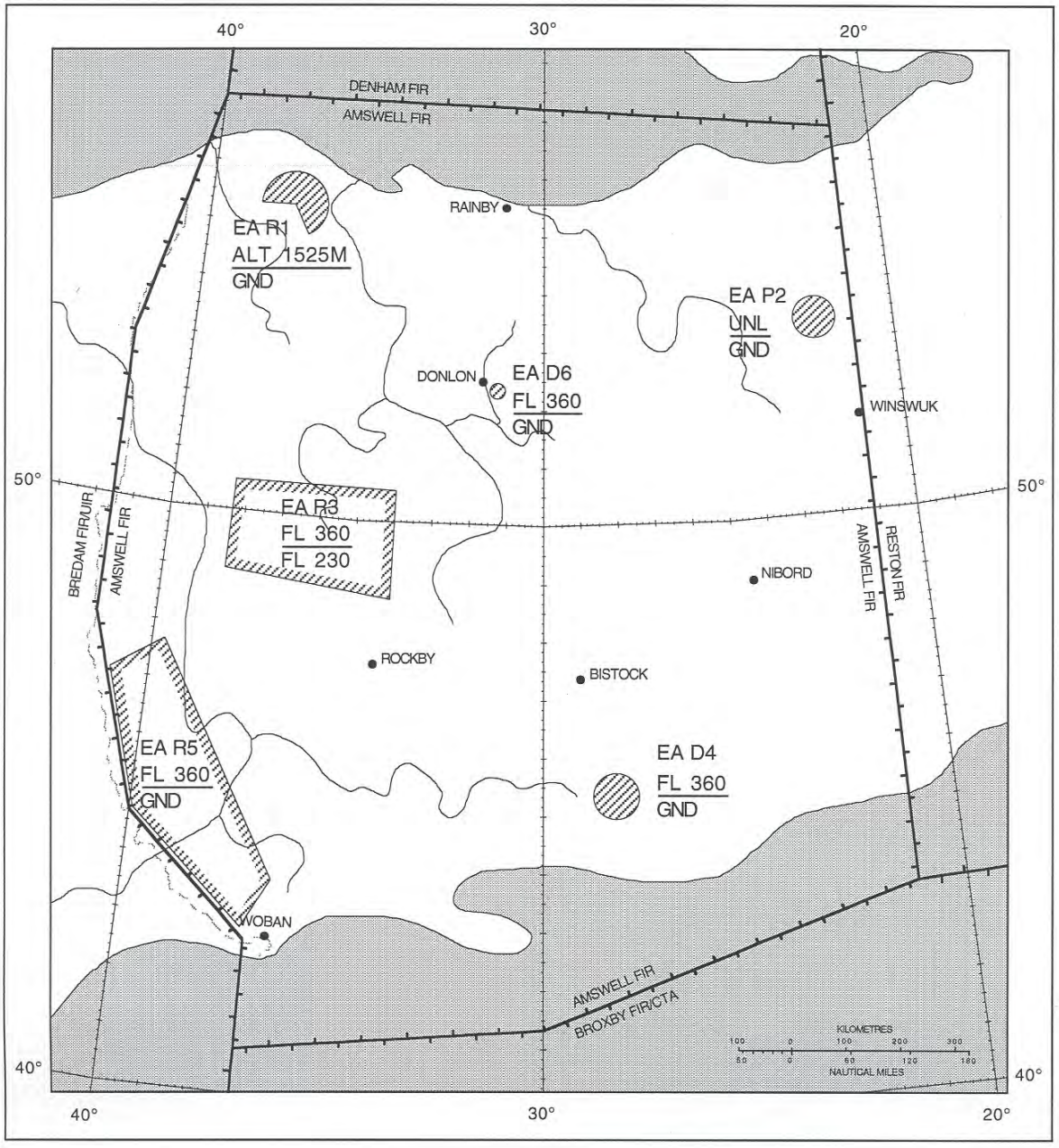
(включая сборные листы карт)

ПОДЛЕЖИТ РАЗРАБОТКЕ

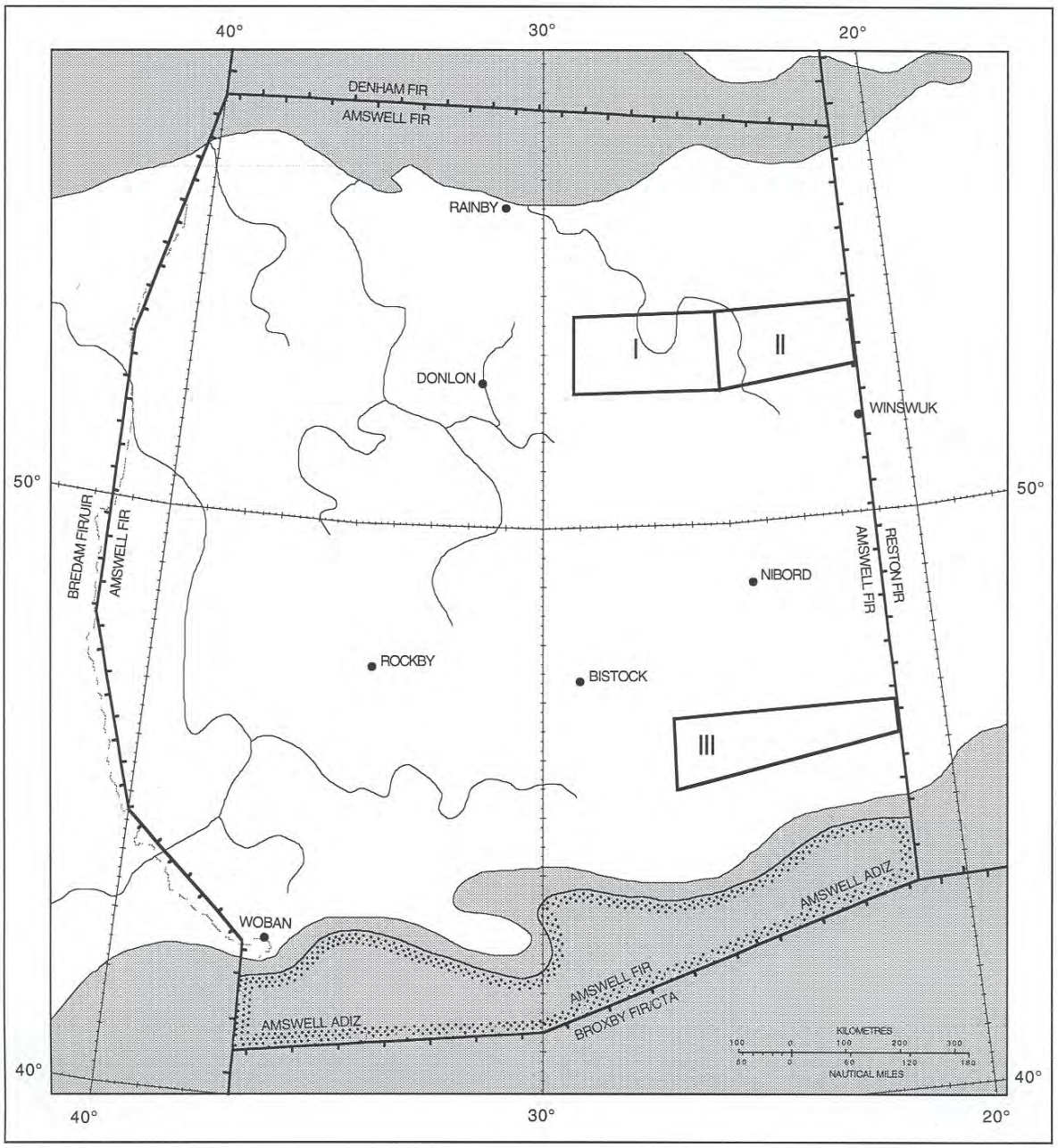
ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД: СБОРНЫЙ ЛИСТ КАРТ

ПОДЛЕЖИТ РАЗРАБОТКЕ

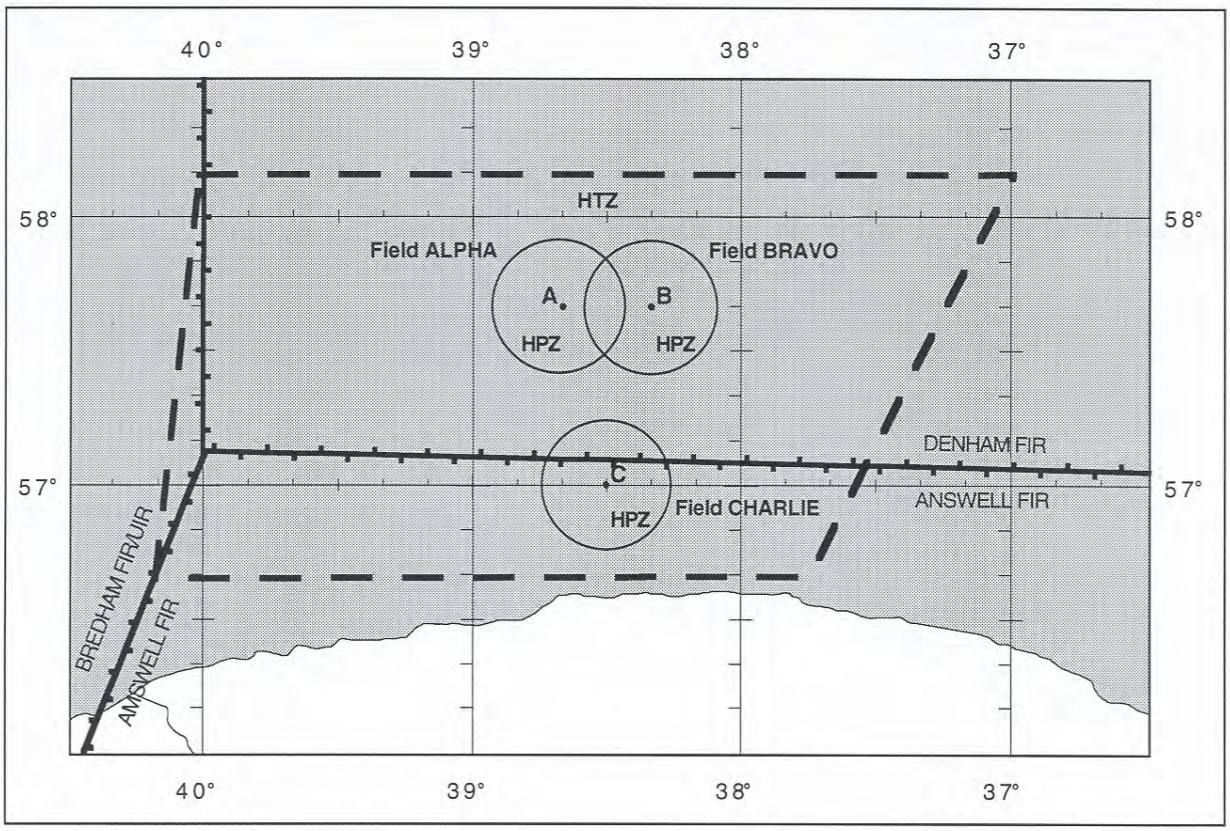
ЗАПРЕТНЫЕ ЗОНЫ, ЗОНЫ ОГРАНИЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ И ОПАСНЫЕ ЗОНЫ: СБОРНЫЙ ЛИСТ КАРТ



ЗОНЫ ВОЕННЫХ УЧЕНИЙ, ПОЛИГОНЫ И ADIZ: СБОРНЫЙ ЛИСТ КАРТ

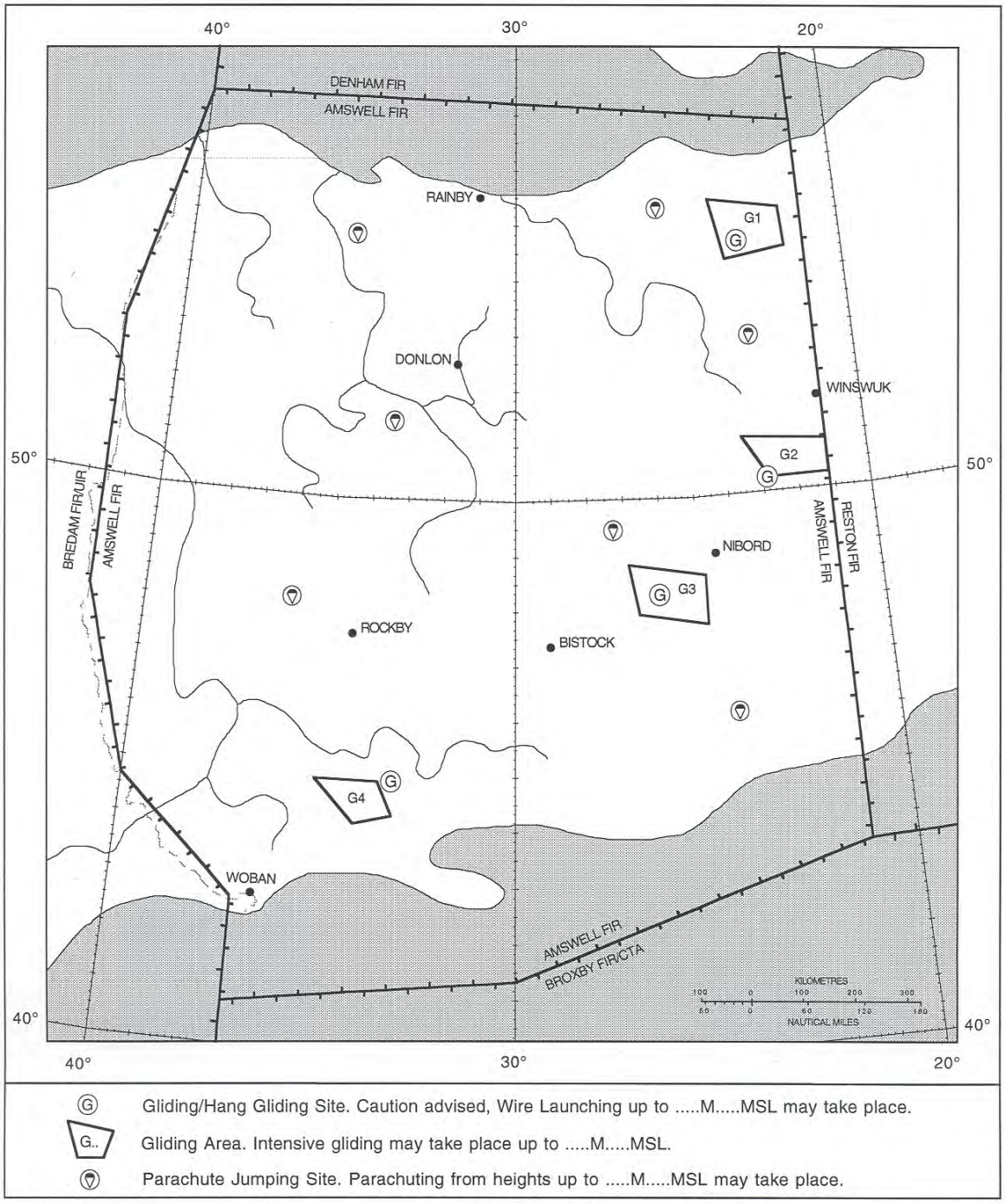


ДРУГИЕ ВИДЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩИЕ ОПАСНОСТЬ: СБОРНЫЙ ЛИСТ КАРТ



HTZ = Helicopter traffic zone
HPZ = Helicopter platform zone

АВИАЦИОННЫЕ СПОРТИВНЫЕ И РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ: СБОРНЫЙ ЛИСТ КАРТ

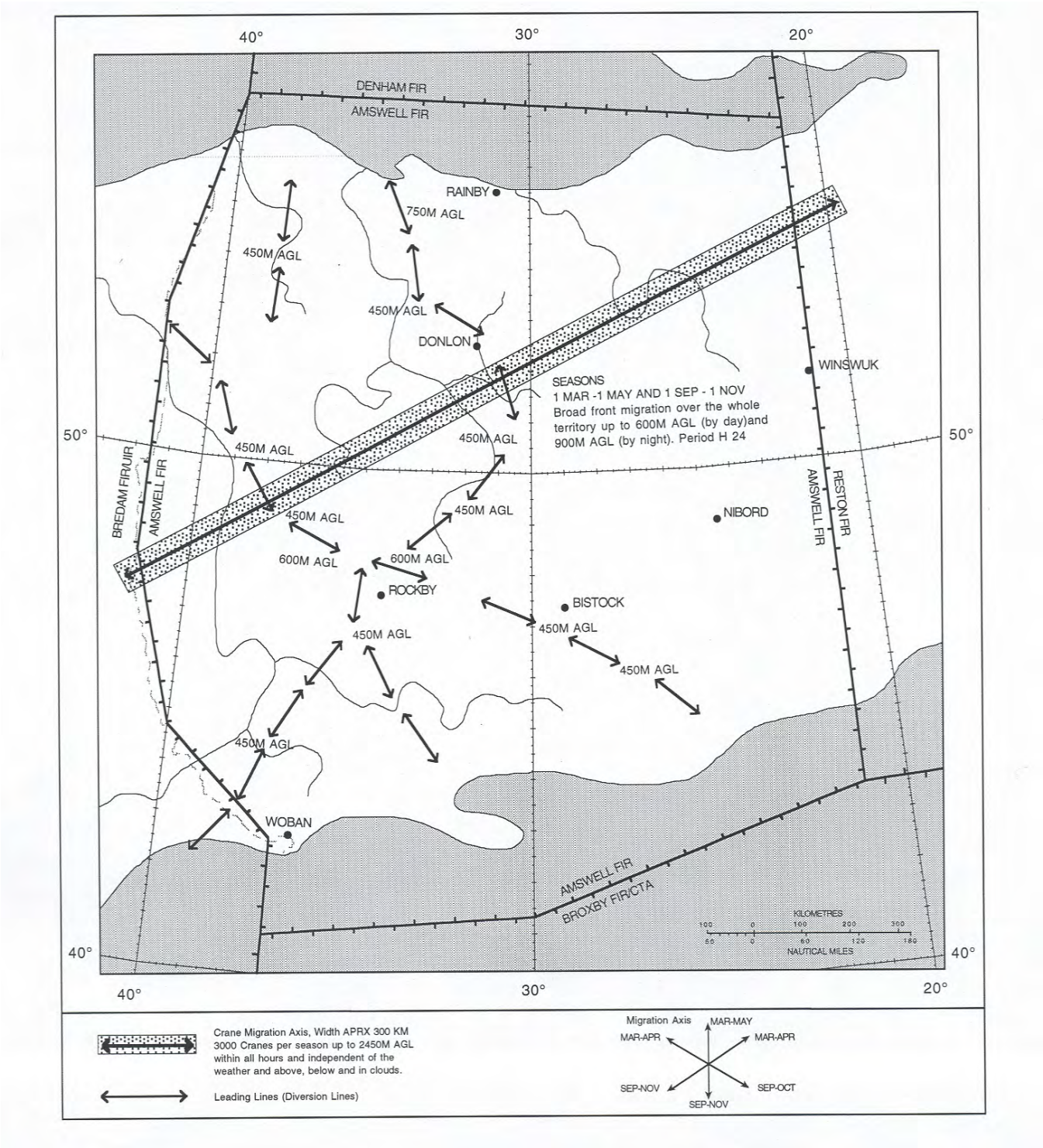


Ⓖ	Gliding/Hang Gliding Site. Caution advised, Wire Launching up to .....M.....MSL may take place.
G..	Gliding Area. Intensive gliding may take place up to .....M.....MSL.
▽	Parachute Jumping Site. Parachuting from heights up to .....M.....MSL may take place.

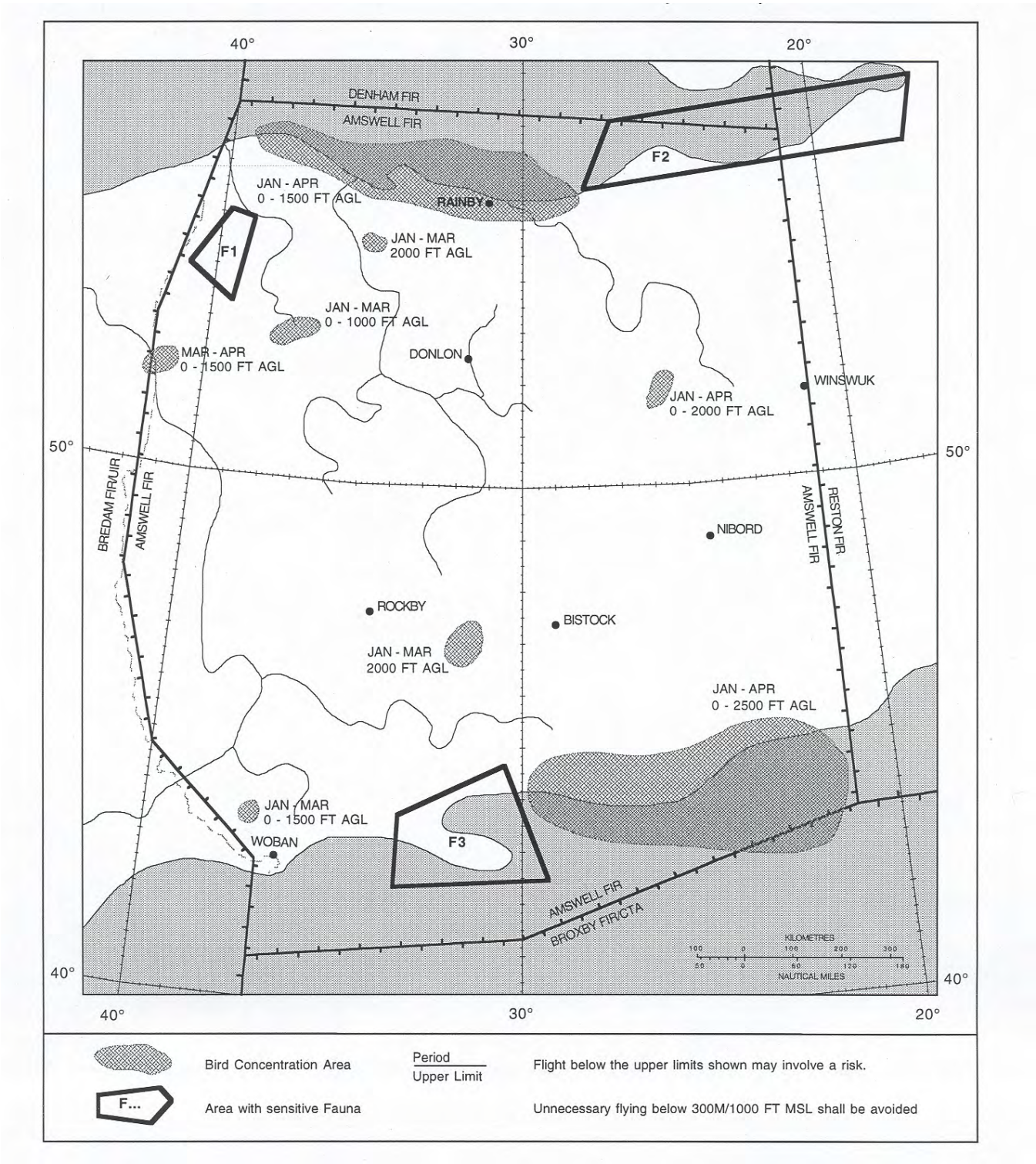
РАДИОСРЕДСТВА: СБОРНЫЙ ЛИСТ КАРТ

ПОДЛЕЖИТ РАЗРАБОТКЕ

МАРШРУТЫ МИГРАЦИИ ПТИЦ: СБОРНЫЙ ЛИСТ КАРТ



КОНЦЕНТРАЦИЯ ПТИЦ И ЗОНЫ С ЧУВСТВИТЕЛЬНОЙ ФАУНОЙ (ЯНВАРЬ – АПРЕЛЬ): СБОРНЫЙ ЛИСТ КАРТ



AIP

СБОРНИК АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ

_____

(Название государства)

ЧАСТЬ 3

АЭРОДРОМЫ (AD)

ТОМ №

(если несколько томов)

ЧАСТЬ 3. АЭРОДРОМЫ (AD)

AD 0.

AD 0.1 ПРЕДИСЛОВИЕ. Не применяется
AD 0.2 РЕГИСТРАЦИЯ ПОПРАВОК К AIP. Не применяется
AD 0.3 РЕГИСТРАЦИЯ ДОПОЛНЕНИЙ К AIP. Не применяется
AD 0.4 КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ СТРАНИЦ AIP. Не применяется
AD 0.5 ПЕРЕЧЕНЬ ВНЕСЕННЫХ В AIP ПОПРАВОК ОТ РУКИ. Не применяется

AD 0.6 ОГЛАВЛЕНИЕ ЧАСТИ 3

Страница

AD 1. ВВЕДЕНИЕ К АЭРОДРОМАМ/ВЕРТОДРОМАМ

AD 1.1 Предоставление аэродромов/вертодромов ..... AD 1.1-1
AD 1.1.1 Общие условия предоставления для эксплуатации аэродромов/вертодромов и соответствующих средств ..... AD 1.1-1
AD 1.1.2 Применяемые документы ИКАО ..... AD 1.1-2
AD 1.1.3 Гражданское использование военных авиабаз ..... AD 1.1-3
AD 1.1.4 Полеты по кат. II/III на аэродромах ..... AD 1.1-3
AD 1.1.5 Используемое устройство для измерения сцепления и уровень сцепления на ВПП, ниже которого ВПП будет объявляться скользкой, когда она является мокрой ..... AD 1.1-4
AD 1.1.6 Прочая информация ..... AD 1.1-4

AD 1.2 Аварийно-спасательная и противопожарная службы и план на случай выпадения снега ..... AD 1.2-1
AD 1.2.1 Аварийно-спасательная и противопожарная службы ..... AD 1.2-1
AD 1.2.2 План на случай выпадения снега ..... AD 1.2-1

AD 1.3 Индекс аэродромов и вертодромов ..... AD 1.3-1

AD 1.4 Группирование аэродромов/вертодромов ..... AD 1.4-1

AD 1.5 Статус сертификации аэродромов ..... AD 1.5-1

AD 2. АЭРОДРОМЫ

EADD AD 2.1 Индекс местоположения и название аэродрома ..... AD 2-1
EADD AD 2.2 Географические и административные данные по аэродрому ..... AD 2-1
EADD AD 2.3 Часы работы ..... AD 2-1
EADD AD 2.4 Службы и средства по обслуживанию ..... AD 2-2
EADD AD 2.5 Средства для обслуживания пассажиров ..... AD 2-2
EADD AD 2.6 Аварийно-спасательная и противопожарная службы ..... AD 2-2
EADD AD 2.7 Сезонное использование оборудования - удаление осадков ..... AD 2-2
EADD AD 2.8 Данные по перронам, РД и местам/пунктам проверок ..... AD 2-3
EADD AD 2.9 Системы управления наземным движением и контроля за ним и соответствующие маркировочные знаки ..... AD 2-3
EADD AD 2.10 Аэродромные препятствия ..... AD 2-4
EADD AD 2.11 Предоставляемая метеорологическая информация ..... AD 2-5
EADD AD 2.12 Физические характеристики ВПП ..... AD 2-5
EADD AD 2.13 Объявленные дистанции ..... AD 2-6
EADD AD 2.14 Огни приближения и огни ВПП ..... AD 2-6
EADD AD 2.15 Прочие огни, резервный источник электропитания ..... AD 2-6
EADD AD 2.16 Зона посадки вертолетов ..... AD 2-7

Страница

EADD AD 2.17	Воздушное пространство ОВД	AD 2-7
EADD AD 2.18	Средства связи ОВД	AD 2-7
EADD AD 2.19	Радионавигационные средства и средства посадки	AD 2-8
EADD AD 2.20	Местные правила движения	AD 2-9
EADD AD 2.21	Эксплуатационные приемы снижения шума	AD 2-11
EADD AD 2.22	Правила полетов	AD 2-15
EADD AD 2.23	Дополнительная информация	AD 2-16
EADD AD 2.24	Относящиеся к аэродрому карты	AD 2-17

AD 3. ВЕРТОДРОМЫ

EADH AD 3.1	Индекс местоположения и название вертодрома	AD 3-1
EADH AD 3.2	Географические и административные данные вертодрома	AD 3-1
EADH AD 3.3	Часы работы	AD 3-1
EADH AD 3.4	Службы и средства по обслуживанию	AD 3-2
EADH AD 3.5	Средства для обслуживания пассажиров	AD 3-2
EADH AD 3.6	Аварийно спасательная и противопожарная службы	AD 3-2
EADH AD 3.7	Сезонное использование оборудования: удаление осадков	AD 3-2
EADH AD 3.8	Данные по перронам, РД и местам/пунктам проверок	AD 3-3
EADH AD 3.9	Маркировочные знаки и маркеры	AD 3-3
EADH AD 3.10	Вертодромные препятствия	AD 3-3
EADH AD 3.11	Предоставляемая метеорологическая информация	AD 3-4
EADH AD 3.12	Данные о вертодроме	AD 3-5
EADH AD 3.13	Объявленные дистанции	AD 3-5
EADH AD 3.14	Огни приближения и огни зоны FATO	AD 3-5
EADH AD 3.15	Прочие огни, резервный источник электропитания	AD 3-6
EADH AD 3.16	Воздушное пространство ОВД	AD 3-6
EADH AD 3.17	Средства связи ОВД	AD 3-6
EADH AD 3.18	Радионавигационные средства и средства посадки	AD 3-6
EADH AD 3.19	Местные правила движения	AD 3-7
EADH AD 3.20	Эксплуатационные приемы снижения шума	AD 3-7
EADH AD 3.21	Правила полетов	AD 3-7
EADH AD 3.22	Дополнительная информация	AD 3-7
EADH AD 3.23	Относящиеся к вертодрому карты	AD 3-8

AD 1. ВВЕДЕНИЕ К АЭРОДРОМАМ/ВЕРТОДРОМАМ

AD 1.1 ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ АЭРОДРОМОВ/ВЕРТОДРОМОВ

1. Общие условия предоставления для эксплуатации аэродромов/ вертодромов и соответствующих средств

Коммерческим воздушным судам не разрешается производить взлет или посадку на любой аэродром/вертодром, не указанный в настоящем AIP, за исключением случаев аварийной ситуации или при получении специального разрешения от Администрации гражданской авиации.

В дополнение к перечисленным в настоящем AIP аэродромам/вертодромам, предоставляемым для общественного использования, на территории страны находятся ряд других аэродромов летных полей. Эти аэродромы/ летные поля предоставляются только для частных полетов и могут использоваться только при получении разрешения владельца. Подробности в отношении этих аэродромов/ летных полей могут быть получены через ..... аэроклуб по следующему адресу:

..... аэроклуб
..... летное поле
Falcon Road
.....

Посадки, осуществляемые не на международном аэродроме/вертодроме или назначенном запасном аэродроме/вертодроме

Если посадка осуществляется не на международном аэродроме/вертодроме или назначенном запасном аэродроме/вертодроме, то командир корабля докладывает о посадке по возможности в кратчайшие сроки санитарным, таможенным и иммиграционным полномочным властям на международном аэродроме/вертодроме, на котором была запланирована указанная посадка. Данное уведомление может быть осуществлено с помощью имеющихся средств связи.

Командир корабля отвечает за обеспечение того, чтобы:

a) если при предшествующих посадках данному воздушному судну не было выдано соответствующее разрешение, не устанавливался контакт между пассажирами и экипажем с одной стороны и прочими лицами с другой;

b) груз, багаж и почта не разгружались из воздушного судна за исключением случаев, указанных ниже;

c) любые запасы пищи иностранного происхождения или любые растения не выгружались из воздушного судна за исключением случаев, когда местные продукты питания не предоставляются. Все отходы пищи, включая шелуху, сердцевину фруктов и их косточки и т. д. должны собираться и помещаться в контейнер для отходов пищи, и это содержимое не должно выгружаться из воздушного судна за исключением выгрузки по причинам гигиены, но в этом случае оно должно уничтожаться путем сжигания или глубокого закапывания.

Передвижение лиц и транспортных средств на аэродроме

Демаркация зон

Площадь каждого аэродрома делится на две зоны:

a) общественная зона, состоящая из части аэродрома, открытой для общественности, и

b) служебная зона, состоящая из остальной части аэродрома/вертодрома.

Передвижение лиц

Доступ в служебную зону разрешается только при условиях, определяемых специальными правилами, касающимися управления аэродромом/вертодромом. Таможенная, полицейская и санитарная службы, а также помещения, предназначенные для транзита, обычно являются доступными только для пассажиров, персонала общественных органов и авиакомпаний, а также уполномоченных на это лиц при осуществлении своих обязанностей. Передвижение лиц, имеющих доступ в служебную зону аэродрома/вертодрома, определяется условиями, установленными аэронавигационными правилами, и специальными правилами, определяемыми администрацией аэродрома.

Передвижение транспортных средств

Передвижение транспортных средств в служебной зоне строго ограничено для транспортных средств, используемых лицами, имеющими разрешение на вождение или официальную карточку допуска. Водители транспортных средств любого вида, осуществляющие вождение в границах аэродрома/вертодрома, должны соблюдать направление движения, дорожные знаки и объявленные пределы скорости, а также в целом должны соблюдать положения кодекса дорожного движения и инструкции, установленные компетентными полномочными органами.

Проводимая политика

Присмотр и защита воздушных судов, транспортных средств, оборудования и товаров, в отношении которых используются аэродромные/вертодромные средства, не являются ответственностью государства или концессионера, которые не могут нести ответственность за ущерб или вред, который понесен не в результате их действий или действий их агентов.

Использование вертодромов

Если от администрации гражданской авиации не получено иное разрешение, вертодромы могут использоваться только для полетов в соответствии с правилами визуальных полетов (ПВП).

Направление зон взлета на отдельных вертодромах относится только к зонам, которые для полетов вертолетов типа ..... (указать) являются свободными от препятствий. Поэтому перед использованием вертодрома пилот должен убедиться в том, что беспрепятственный заход на посадку и вылет может осуществляться, и что в аварийных случаях имеются соответствующие посадочные площадки вдоль запланированной линии пути с учетом эксплуатационных характеристик вертолета.

Посадка, парковка и хранение воздушных судов на аэродромах/вертодромах, находящихся под управлением Администрации гражданской авиации

Условия, при которых воздушное судно может совершать посадку, парковаться, помещаться в ангар или обслуживаться каким-либо другим образом на любом аэродроме/вертодроме, находящемся под управлением Администрации гражданской авиации, являются следующими:

a) сборами и пошлинами за посадку, парковку или размещение в ангаре воздушного судна являются сборы, время от времени публикуемые Администрацией гражданской авиации (далее именуемой CAA) в AIP или AIC.

   Пошлины или сборы за любые запасы или виды обслуживания, которые могут предоставляться воздушному судну на любом аэродроме/вертодроме, находящемся под управлением CAA, самой CAA или от ее имени, устанавливаются в разумных переделах, если такие пошлины и сборы не понесены в соответствии с предварительной договоренностью, и могут время от времени определяться CAA в отношении данного аэродрома/вертодрома. Указанные пошлины и сборы начисляются ежедневно и выплачиваются CAA по требованию.

b) CAA имеет право на арест воздушного судна, его частей и дополнительного оборудования при неуплате вышеупомянутых пошлин и сборов.

c) Если оплата таких сборов и пошлин не сделана в адрес CAA в течение 14 дней после направления требующего указанной оплаты письма, направленного по почте и адресованного зарегистрированному владельцу указанного воздушного судна, CAA имеет право продать, уничтожить или каким-либо другим образом распорядиться данным воздушным судном, его частями и дополнительным оборудованием и использовать доходы от таких действий для оплаты указанных сборов и пошлин.

d) Ни CAA, ни какой-либо служащий или агент правительства не несет ответственности за потерю или ущерб воздушному судну, его частям или дополнительного оборудования или любому виду собственности, находящейся на борту воздушного судна независимо от того, какой вид ущерба или потери может возникнуть, в то время как воздушное судно находится на аэродроме/вертодроме, находящемся под управлением CAA или осуществляет посадку или взлет на таком аэродроме/вертодроме.

2. Применяемые документы ИКАО

Применяются Стандарты и Рекомендуемая практика томов I и II Приложения 14, при этом различия отсутствуют.

3. Гражданское использование военных авиабаз

Общие положения

Использование военных авиабаз в ..... (государстве) другими, не являющимися зарегистрированными государствами воздушными судами, может осуществляться исключительно при получении предварительного разрешения. Аналогичное использование военных авиабаз в качестве запасных аэродромов может осуществляться исключительно при получении предварительного разрешения. Данные правила не распространяются на ..... (указать авиабазу). Может предоставляться разрешение использовать ..... (указать) и ..... (указать) авиабазы, если специальные условия не рассматриваются в качестве запретительных. Если обстоятельства потребуют этого, разрешение может быть отменено в любое время с немедленным вступлением в силу.

Представление заявки

Письменная заявка на разрешение, касающееся использования военной авиабазы, предоставляется непосредственно на соответствующую авиабазу как можно раньше даты полета. Заявка подается по следующему адресу:

..... Air Base
20 Highland Road
..... UJ1 WT2
Tel: 0123 6930304
Telefax: 0123 6930314
Telex: 99 5757
AFS: Nil

Правила и условия

Полеты на воздушную базу должны осуществляться в соответствии с правилами и условиями, изложенными ниже, с учетом таких других условий, которые могут оказаться необходимыми для каждого отдельного разрешения.

a) В отношении каждого полета представляется план полета. Во время полета в контролируемом воздушном пространстве и во время операций на площади маневрирования командир корабля строго выполняет получаемые указания.

b) Командир авиабазы устанавливает правила, которые должны соблюдаться членами летных экипажей и пассажирами, в отношении мер безопасности, движения и пребывания на авиабазе.

   В отношении авиабаз ..... (указать) и ..... (указать) запрещается осуществлять фотосъемки с воздуха, а также на земле. На остальных авиабазах также применяется местный запрет на фотографирование. Члены летных экипажей, а также наземный персонал немедленно докладывают о любых нарушениях.

c) Воздушные силы не несут ответственность за кражу, а также вред, нанесенный огнем или водой, или другие виды ущерба воздушному судну, оборудованию, членам летного экипажа, пассажирам, грузу и т. д., нанесенных во время пребывания на авиабазе.

   Воздушные силы обороны сохраняют за собой право предъявлять компенсацию за нанесенный воздушными судами, членами летного экипажа или пассажирами ущерб материальному имуществу, зданиям и персоналу воздушных сил в границах авиабазы.

d) Посадочные и другие сборы будут взиматься в соответствии с положениями действующих "тарифных правил, применяемых к общественным аэропортам, принадлежащим государству", которые утверждены министерством транспорта.

4. Полеты по кат. II/III на аэродромах

Объявление аэродрома пригодным для полетов по категории II или III означает, что он надлежащим образом оборудован и что соответствующие для таких полетов процедуры установлены и применяются в соответствующих условиях.

Такое объявление подразумевает, что по крайней мере имеются следующие средства:

ILS	–	сертифицирована для соответствующей категории полетов.
Светооборудование	–	пригодно для объявленной категории.
Система RVR	–	может быть автоматической или управляемой системой для категории II; должна быть автоматической системой для категории III.

При осуществлении полетов по категориям II и III применяются специальные правила и меры защиты. В целом они предназначены для обеспечения защиты воздушных судов, осуществляющих полеты при ограниченной видимости, и для устранения помех сигналам ILS.

Защита сигналов ILS во время полетов по категории II или III может диктовать необходимость нахождения мест ожидания перед взлетом на значительно большем расстоянии от ВПП, чем места ожидания, используемые при хорошей погоде. Такие места ожидания соответствующим образом маркируются и обозначаются сигналами, отвечающими положениям тома I Приложения 14 и находящимся по одной или по обеим сторонам РД; также могут устанавливаться огни линии стоп или красные огни. Для воздушных судов, осуществляющих руление с ВПП при полетах по категории III огни осевой линии РД являются кодированными цветными с целью упрощения уведомления об освобождении ВПП, и цветное кодирование заканчивается на границе критической/чувствительной зоны ILS. Пилотам необходимо по радиотелефонии сообщить об "освобождении ВПП", когда воздушное судно находится над частью кодированных огней осевой линии выводной РД, при этом делается необходимый допуск на размер воздушного судна для обеспечения того, что все воздушное судно покинуло критическую/чувствительную зону ILS.

При фактических погодных условиях для категории II или III пилоты будут информироваться органом УВД о любой непригодности объявляемых средств с тем, чтобы они могли внести корректировку при необходимости в свои минимумы в соответствии с руководством по производству полетов. Пилотам, желающим приобрести практику по заходам на посадку по категории II или III, рекомендуется при первоначальном контакте с диспетчерским пунктом подхода запросить тренировочный заход на посадку по категории II (или категории III). При тренировочных заходах на посадку нет гарантии в том, что будут применяться полностью процедуры защиты и пилоты должны ожидать вероятность результирующих помех сигналу ILS.

5. Используемое устройство для измерения сцепления и уровень сцепления на ВПП, ниже которого ВПП будет объявляться скользкой, когда она является мокрой

В отношении устройств, используемых для измерения сцепления, см. раздел AD 1.2. Если на ВПП присутствует только вода, а периодические измерения показывают, что ВПП не будет скользкой, когда она является влажной, измерения проводиться не будут, а ВПП будет объявлена "мокрой".

6. Прочая информация

Отсутствует.

AD 1.2 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ И ПЛАН НА СЛУЧАЙ ВЫПАДЕНИЯ СНЕГА

1. Аварийно-спасательная и противопожарная службы

На аэродромах, утвержденных для регулярных и/или нерегулярных перевозок самолетами, перевозящими пассажиров, создаются в соответствии с правилами для гражданской авиации аварийно-спасательная и противопожарная службы и в некоторых случаях также морская аварийно-спасательная служба.

Примечание. Для вертодромов применяются специальные правила.

Информация о наличии или отсутствии данного вида обслуживания и степени его использования приводится на соответствующей странице для каждого аэродрома.

Не разрешается осуществлять регулярные или нерегулярные перевозки самолетами, перевозящими пассажиров, на аэродромы, не имеющие аварийно-спасательную и противопожарную службы.

Каждый отдельный вид обслуживания классифицируется в соответствии с приводимой ниже таблицей. Временные изменения объявляются с помощью NOTAM.

Аварийно-спасательная и противопожарная службы

Категория аэродрома	*Количество воды в литрах для производства пены эксплуатационной категории А*
3	1 800
4	3 600
5	8 100
6	11 800
7	18 200
8	27 300
9	36 400

(В ..... (государстве) категории I и II не применяются.)

2. План на случай выпадения снега

2.1 ***Организация обслуживания зимой***

В течение зимнего периода примерно с 1 ноября по 1 апреля аэродромная оперативная служба на аэродромах, перечисленных в п. 2.1.1 ниже, осуществляет следующие обязанности:

a) Наблюдение за рабочей площадью и перронами с целью регистрации наличия льда, снега или слякоти.

b) Измерение коэффициента сцепления или оценка торможения при наличии льда, снега и/или слякоти на 10 или более процентах общей площади соответствующей ВПП и по возможности на РД и перронах.

c) Осуществление мер по сохранению пригодности к использованию ВПП и т. д.

d) Передача сообщений в отношении условий, упомянутых в пп. a)–c) выше.

Зимнее обслуживание обеспечивается на следующих аэродромах:

Аквин	Сиби
Денгрон	Вичнор
Донлон	Янмор

2.2 ***Наблюдение за рабочей площадью***

Аэродромная оперативная служба следит за условиями на площади маневрирования и перронах в опубликованные часы работы аэродрома.

2.3 ***Методы измерения и проведение измерений***

2.3.1 Глубина слоя снега или слякоти измеряется с помощью обычной измерительной линейки. Измерение производится в большом количестве в различных местах и определяется репрезентативное среднее значение. На ВПП среднее значение определяется в отношении каждой трети данной ВПП. Для удаления льда и плотно слежавшегося снега, который не может быть удален с помощью механического оборудования, используются химические вещества.

2.3.2 *Коэффициенты сцепления*

2.3.2.1 Когда информация об эффективности торможения, распространяемая в соответствии с планом удаления снега в отношении коэффициентов сцепления, используется в качестве основы для оценки возможности воздушного судна осуществлять маневрирование и остановку, исключительно важно иметь в виду, что эти коэффициенты сцепления относятся к устройству измерения и поэтому в качестве объективных параметров являются обоснованными только для этих конкретных устройств.

2.3.2.2 Используются следующие методы измерения:

a) непрерывный метод, при котором коэффициент сцепления регистрируется непрерывно с помощью специальных устройств, сконструированных для этой цели (MU-метр (MUM) и измеритель сцепления CAAB (SFT));

b) измерение с замедлением с использованием прибора, который указывает только пиковое значение замедления, достигнутого в течение каждого торможения (Таплиметр (TAP)).

Все измерения и калибровки осуществляются в соответствии с инструкцией по надлежащему использованию приборов, произведенных изготовителем. Измерение осуществляется с каждой стороны от осевой линии на расстоянии примерно около 4 м.

2.3.2.2.1 Метод SFT используется на аэродромах Аквин, Денгрон и Донлон. MUM используется на аэродроме Сиби и на военных авиабазах. TAP используется на остальных аэродромах, перечисленных в п. 2.1. На некоторых аэродромах имеется запасное оборудование. Если в отличии от объявленного используется другой вид оборудования, об этом объявляется органом ОВД или с помощью ATIS, где она имеется.

2.3.2.2.2 Производится оценка эффективности торможения, если коэффициент сцепления не может быть измерен ввиду отсутствия оборудования или по каким-либо другим причинам.

2.3.2.2.3 Когда лед, снег или слякоть присутствуют на 10% или менее общей площади ВПП, коэффициент сцепления не измеряется и эффективность торможения не оценивается. Если в таких ситуациях наблюдается присутствие воды, ВПП объявляется мокрой (WET). Если на ВПП присутствует только вода, а периодические измерения показывают, что данная ВПП не может использоваться, то она сообщается как "мокрая (WET)".

2.4 *Действия, предпринимаемые по поддержанию пригодности рабочей площади*

2.4.1 Удаление снега и меры по улучшению эффективности торможения осуществляются и повторяются периодически, как только условия на рабочей площади препятствуют безопасности и регулярности воздушного движения.

2.4.2 Удаление снега и т. д. осуществляется обычно в следующей последовательности:

1. Действующая ВПП и подъездные дороги от пожарной станции.

2. РД к действующей ВПП.

3. Перрон.

4. Прочие ВПП и площади.

Предпринимаются меры по расчистке ВПП по всей ширине, но в особых случаях, если позволяют условия, широкие ВПП временно могут быть закрыты для движения, даже если они расчищены на ширину только 30 м. Удаление снега не будет рассматриваться законченным, пока ВПП не будет расчищена на всю ширину.

2.4.3 Меры по улучшению эффективности торможения осуществляются в тех случаях, когда коэффициент сцепления на ВПП и РД находится ниже планируемого уровня пригодности, который приводится в разделе 7 дополнения А тома I Приложения 14.

Следующие химические вещества утверждены Администрацией гражданской авиации:

Для разбрызгивания:	UCAR и смесь чистого этиленгликоля и изопропилалколя.
Для разбрасывания:	UREA ($CO(NH_2)_2$).

Химическое удаление льда на ВПП осуществляется на ширину не менее 15 м с каждой стороны от осевой линии ВПП.

2.4.3.1 Улучшение эффективности торможения осуществляется путем разбрасывания песка с размерами крупиц не менее 1 мм и не более 5 мм. Разбрасывание песка осуществляется на ширину не менее 15 м с каждой стороны от осевой линии ВПП.

2.5 *Система и средства передачи сообщений*

2.5.1 Аэродромная оперативная служба использует форму SNOWTAM для сообщений, которые доставляются в аэродромный пункт передачи донесений/орган ОВД для дальнейшей рассылки.

2.5.1.1 При отсутствии льда, снега или слякоти и при прекращении использования химических веществ передача сообщений прекращается после выпуска отменяющего SNOWTAM. Новый SNOWTAM не будет издаваться до тех пор, пока вновь не появятся зимние условия.

2.5.2 Приняты следующие определения:

Слякоть. Подпитанный водой снег, который при ударе ступни о землю разбрызгивается в разные стороны; удельный вес от 0,5 до 0,8.

Примечание. Сочетание льда, снега и/или стоячей воды, особенно когда идет дождь, дождь со снегом или снег, может образовывать субстанции с удельным весом более 0,8. Эти субстанции из-за высокого содержания

воды/льда могут иметь скорее прозрачный, чем мутный вид и при более высоком удельном весе будут легко отличимы от слякоти.

Снег (на земле)

a) *Сухой снег*. Снег, который, будучи в рыхлом состоянии, может сдуваться ветром или после сжатия рукой рассыпаться; удельный вес – до 0,35, но не включая 0,35.

b) *Мокрый снег*. Снег, который после сжатия рукой не рассыпается и образует или имеет тенденцию образовывать снежный ком; удельный вес – от 0,35 до 0,50, но не включая 0,5.

c) *Уплотненный снег*. Снег, спрессованный в твердую массу, не поддающуюся дальнейшему уплотнению, который при отрыве от земли не рассыпается, а ломается на большие глыбы; удельный вес – 0,5 и выше.

2.5.3 Степень покрытия ВПП льдом, снегом и/или слякотью сообщается на основе оценки покрытой площади и дается в процентах от общей площади ВПП, в соответствии со следующими показателями:

10% – покрыто 10% площади или меньше;
25% – покрыто 11–25% площади ВПП;
50% – покрыто 26–50% площади ВПП;
100% – покрыто более 50% площади ВПП.

2.5.4 Информация об эффективности торможения приводится в виде номеров торможения (коэффициенты сцепления указываются двумя цифрами, 0 и десятичный знак опускаются) на основе показателей измерений. Кроме того, указывается вид измерительного устройства. При определении эффективности торможения используется открытый текст.

При передаче MOTNE используется специальный код.

Измеренный коэффициент сцепления	*Оценка эффективности торможения*	*Код*
0,40 и выше	хорошая	5
0,39–0,36	средняя, ближе к хорошей	4
0,35–0,30	средняя	3
0,29–0,26	средняя, ближе к плохой	2
0,25 или ниже	плохая	1
9 – ненадежный	ненадежная	9

Термин "ненадежный" передается, когда более 10% поверхности ВПП покрыто мокрым льдом, мокрым снегом и/или слякотью. Результаты и оценки измерений считаются в таких ситуациях абсолютно нереалистичными. В сообщениях за словом "ненадежная" будет следовать номер сцепления, показываемый используемым устройством, или расчетная эффективность торможения. В коде MOTNE используется кодовое обозначение "99".

В ситуациях, описанных в п. 2.3.2.2.3, в разделе H снежного плана будет указываться "отсутствует", а в коде MOTNE будет указываться "//" в отношении B_RB_R.

2.5.5 Сообщается о снежных сугробах, когда их высота на расстоянии 15 м от ВПП или РД превышает 60 см.

2.5.6 Когда информация о состоянии ВПП дается секционно, она приводится в последовательности, в которой появляются указанные условия при взлете или посадке в направлении ВПП, которое обозначается номером ВПП. В указаниях совершающему посадку или взлет воздушному судну порядок посекционной информации об используемой ВПП будет, таким образом, всегда соответствовать порядку, при котором указанные условия появляются при взлете и посадке.

2.6 *В случае закрытия ВПП*

В тех случаях, когда задержка удаления осадков создает значительный риск возникновения более сложной ситуации, например, когда падение температуры может привести к образованию твердого льда или слякоти, служба по удалению снега имеет право потребовать закрытия для движения некоторых участков рабочей площади.

2.7 *Рассылка информации о наличии снега*

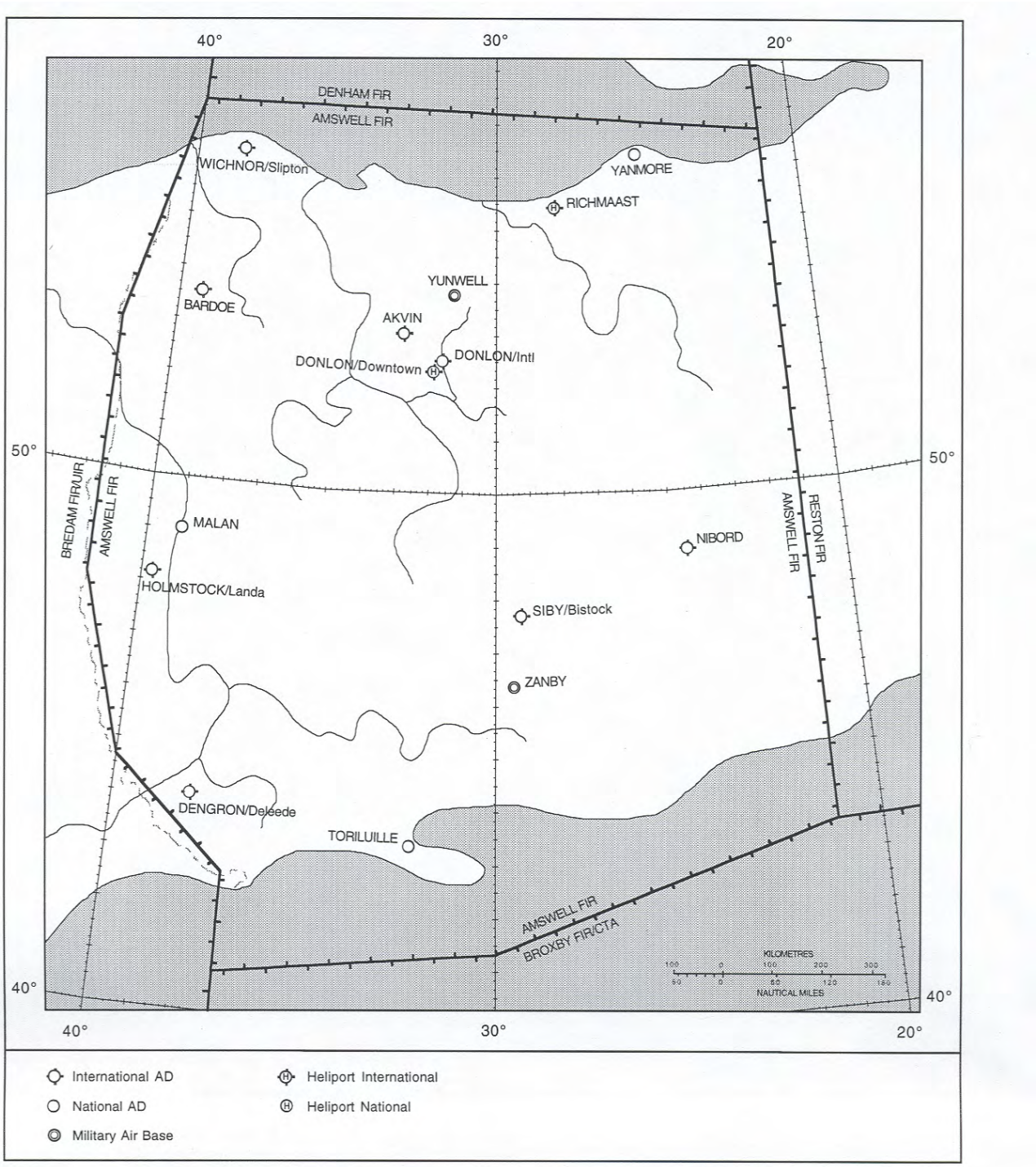
Информация о наличии снега на аэродромах Аквин, Денгрон, Донлон, Сиби и Вичнор рассылается отдельными аэродромами в отдельных сериях NOTAM (SNOWTAM). SNOWTAM подготавливается в соответствии с добавлением 2 к Приложению 15. Информация о наличии снега на других аэродромах, отличных от указанных выше аэродромов, может быть получена на соответствующем аэродроме или предоставляется в помещении для проведения инструктажа на аэродроме Донлон.

AD 1.3 ИНДЕКС АЭРОДРОМОВ И ВЕРТОДРОМОВ

Название аэродрома/вертодрома Индекс местоположения	*Типы полетов, разрешенные для использования аэродрома/вертодрома*			*Ссылка на раздел AD и примечания*
	Международные – национальные (INTL-NTL)	*ППП-ПВП*	*S – регулярные NS – нерегулярные P – частные*	
1	2	3	4	5
Аэродромы				
AKVIN/Akvin EADA	INTL-NTL	IFR-VFR	P	AS 2-EADA
DENGRON/Deleede EADE	INTL-NTL	VFR	NS – P	AD 2-EADE
DONLON/Intl. EADD	INTL-NTL	IFR-VFR	S – NS – P	AD 2-EADD 1
HOLMSTOCK/Landa EADS	INTL-NTL	IFR-VFR	S – NS – P	AD 2-EADS
MALAN/Malan EADM	NTL	IFR-VFR	NS – P	AD 2-EADM
NIBORD/Nibord EADN	INTL-NTL	VFR	NS – P	AD 2-EADN
SIBY/Bistock EADB	INTL-NTL	IFR-VFR	S – NS – P	AD 2-EADB
TORILUILLE/Toriluille *EADU	NTL	VFR	NS – P	AD 2-EADU
WICHNOR/Slipton EADW	INTL-NTL	IFR-VFR	NS – P	AD 2-EADW
YANMORE/Yanmore *EADR	NTL	VFR	NS – P	AD 2-EADR
YUNWELL (MIL AD) EADY	NTL	IFR-VFR	NS – P	AD 2-EADY
ZANBY (MIL AD) EADZ	NTL	IFR-VFR	S – NS – P	AD 2-EADZ
Вертодромы				
BARDOE EADO	NTL	VFR	NS – P	AD 3-EADO
DONLON DOWNTOWN HELIPORT EADH	INTL-NTL	IFR-VFR	S – NS – P	AD 3.1-EADH
RICHMAAST EADT	INTL-NTL	IFR-VFR	S – NS – P	AD 3-EADT

* Помеченные звездочкой (*) индексы местоположения не могут использоваться в адресной части сообщений AFS.

ИНДЕКС АЭРОДРОМОВ И ВЕРТОДРОМОВ: КАРТА



AD 1.4 ГРУППИРОВАНИЕ АЭРОДРОМОВ/ВЕРТОДРОМОВ

Критерии, используемые ..... (государством) при группировании аэродромов/вертодромов для обеспечения информации в данном AIP, являются следующими:

Основной/крупный международный аэродром/вертодром

Аэродром/вертодром прибытия и вылета для международных воздушных перевозок, где осуществляются все формальности, касающиеся таможенного, иммиграционного, санитарного, карантинного контроля и карантина животных и растений и аналогичные процедуры, а также где воздушные перевозки предоставляются на регулярной основе.

Вспомогательный/прочий международный аэродром/вертодром

Прочий аэродром/вертодром, предоставляемый для прибытия или вылета международного воздушного транспорта, на котором предоставляются формальности, связанные с таможней, иммиграцией, санитарными и аналогичными правилами, а также обслуживание воздушного движения на ограниченной основе только с предварительным разрешением.

Национальный аэродром/вертодром

Аэродром/вертодром, предоставляемый только для внутренних воздушных перевозок, включая те военные аэродромы/вертодромы, где разрешаются при определенных условиях гражданские воздушные перевозки.

AD 1.5. СТАТУС СЕРТИФИКАЦИИ АЭРОДРОМОВ

Название аэродрома *Индекс местоположения*	*Дата сертификации*	*Срок действия сертификации*	*Примечания*
1	2	3[1]	4
AKVIN/Akvin EADA	26 НОЯБРЯ 2000 г.	1 год	Сертифицирован ВГА
DENGRON/Deleede EADE	26 НОЯБРЯ 2000 г.	2 года	Сертифицирован CASA
DONLON/Intl. EADD	24 НОЯБРЯ 2000 г.	3 года	Сертифицирован DCA
HOLMSTOCK/Landa EADS	24 НОЯБРЯ 2000 г.	1 ЯНВАРЯ 2002 г.	Сертифицирован ВГА
MALAN/Malan EADM	Не сертифицирован		
NIBORD/Nibord EADN	26 НОЯБРЯ 2000 г.	5 лет	Сертифицирован CASA
SIBY/Bistock EADB	26 НОЯБРЯ 2000 г.	–	Сертифицирован CASA
TORILUILLE/Toriluille *EADU	26 НОЯБРЯ 2000 г.	–	
WICHNOR/Slipton EADW	26 НОЯБРЯ 2000 г.	–	
YANMORE/Yanmore *EADR	26 НОЯБРЯ 2000 г.	–	Сертифицирован CASA
YUNWELL (MIL AD) EADY	26 НОЯБРЯ 2000 г.	–	Совместная эксплуатация гражданскими/военными органами
ZANBY (MIL AD) EADZ	Не сертифицирован		

1. Тире (–) в колонке 3 указывает на то, что сертификат не имеет срока окончания действия; сертификат является бессрочным.
* Помеченные звездочкой (*) индексы местоположения не могут использоваться в адресной части сообщений AFS.

AD 2. АЭРОДРОМЫ

EADD AD 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА

EADD – ДОНЛОН Международный

EADD AD 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ

1	*Контрольная точка и координаты местоположения на AD*	522318N 0315658W 258°/1 075 M from THR 09L
2	*Направление и расстояние от города*	045°, 9 KM from Donlon
3	*Превышение/расчетная температура*	30 M (99 FT)/21°C
4	*Волна геоида в месте превышения аэродрома*	12 M
5	*Магнитное склонение/годовые изменения*	3°W (1990)/0.03° decreasing
6	*Администрация AD, адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS*	Civil Aviation Administration Donlon Airport Donlon 4 W Tel: 01238282 Telefax: 01238292 Telex: 996666 AFS: EADDYDYX
7	*Вид разрешенных полетов (ППП/ПВП)*	IFR/VFR
8	*Примечания*	Nil

EADD AD 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ

1	*Администрация AD*	MON–FRI: 0600–2000 (0500–1900) SAT, SUN + HOL: 0700–2000 (0600–1900)
2	*Таможня и иммиграция*	MON-FRI: 0900–1800 (0800–1700) SAT, SUN + HOL: 1000–1700 (0900–1600)
3	*Медицинская и санитарная службы*	Available within AD hours. 2 HR PN to AD required.
4	*Бюро AIS по инструктажу*	As AD Administration.
5	*Бюро информации ОВД (ARO)*	As AD Administration.
6	*Метеорологическое бюро по инструктажу*	As AD Administration.
7	*ОВД*	As AD Administration.
8	*Заправка топливом*	As AD Administration.
9	*Обслуживание*	As AD Administration.
10	*Безопасность*	As AD Administration.
11	*Противообледенение*	As AD Administration.
12	*Примечания*	Outside these hours, services are available O/R. Request to be submitted to the AD not later than 1500 (1400) UTC.

EADD AD 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ

1	*Погрузочно-разгрузочные средства*	Trucks 1.5-3.5 tonnes. Up to 10 tonnes handling possible.
2	*Типы топлива/масел*	Jet A1, AVTUR, AVGAS 100 LL, oil, all types normally available.
3	*Средства заправки топливом/пропускная способность*	1 truck 45 000 litres, 50 litres/sec.
4	*Средства по удалению льда*	Available. See AD chart for location.
5	*Место в ангаре для прибывающих воздушных судов*	Limited, by prior arrangement only.
6	*Ремонтное оборудование для прибывающих воздушных судов*	Available for aircraft up to 5 700 KG. Major repairs by arrangement.
7	*Примечания*	Handling services available within AD HR or by arrangement with the AD.

EADD AD 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ

1	*Гостиницы*	Near the AD and in the city.
2	*Ресторан*	At AD and in the city.
3	*Транспортное обслуживание*	Buses, taxis and car hire from the AD. Trains to and from the city.
4	*Медицинское обслуживание*	First aid at AD. Hospitals in the city.
5	*Банк и почтовое отделение*	At AD. Open within AD HR.
6	*Туристическое бюро*	Office in the city. Tel: Donlon 0123 4863559 Telefax: 0123 4863569
7	*Примечания*	Nil

EADD AD 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ

1	*Категория аэродрома по противопожарному оснащению*	Within AD HR: CAT 7
2	*Аварийно-спасательное оборудование*	Yes, 2 boats of 40 persons
3	*Возможности по удалению воздушных судов, потерявших способность двигаться*	Lifting bags and hydraulic jacks available
4	*Примечания*	Outside AD HR, fire fighting service to be requested. Request to be submitted not later than 1500 (1400) UTC.

EADD AD 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ: УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ

1	*Виды оборудования для удаления осадков*	1 Snow Blower; 2 Snow Ploughs; 2 Scrapers; 1 Sand Spreader
2	*Очередность удаления осадков*	1. RWY 09L/27R and associated TWY to Apron 2. RWY 09R/27L and TWY to Apron 3. Other TWY and ACFT stands
3	*Примечания*	Information on snow clearance published from November-April in NOTAM (SNOWTAM). See also the snow plan in section AD 1.2.2.

EADD AD 2.8 ДАННЫЕ ПО ПЕРРОНАМ, РД И МЕСТАМ/ПУНКТАМ ПРОВЕРОК

1	*Поверхность и прочность перронов*	Surface: Concrete Strength: PCN 80/R/B/W/T
2	*Ширина, поверхность и прочность РД*	Width: 23 M Surface: Concrete/Asphalt Strength: PCN 80/R/B/W/T
3	*Местоположение и превышение мест проверки высотомеров*	Location: At Apron Elevation: 28 M
4	*Местоположение точек проверки VOR*	VOR: See AD Chart
5	*Местоположение точек проверки INS*	INS: See AD Chart
6	*Примечания*	Nil

EADD AD 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ

1	*Использование опознавательных знаков места стоянки воздушных судов, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке*	Taxiing guidance signs at all intersections with TWY and RWY and at all holding positions. Guide lines at apron. Nose-in guidance at aircraft stands.
2	*Маркировочные знаки и огни ВПП и РД*	RWY: Designation, THR, TDZ, centre line, edge runway end as appropriate, marked and lighted. TWY: Centre line, holding positions at all TWY/RWY intersections, marked and lighted.
3	*Огни "линии стоп"*	Stop bars where appropriate.
4	*Примечания*	See also page ..... (specify) for taxiing to and from stands.

EADD AD 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ

В районе 2					
Обозначение препятствия	*Вид препятствия*	*Местоположение препятствия*	*Превышение/ относительная высота*	*Маркировка/ вид, цвет*	*Примечания*
a	b	c	d	e	f
EADDOB001	Antenna	522142.17N 0320215.24W	93/60 M	MARKED/FLS W	Имеются комплекты данных о препятствиях (см. GEN 3.1.6)
EADDOB002	Power line	522151.82N 0315845.12W	65/15 M	MARKED	
EADDOB003	Tower	522203.36N 0315457.22W	40/12 M	LGTD	
EADDOB004	Mobile OBST	522243.85N 0315455.58W	28/3 M	NIL	

В районе 3					
Обозначение препятствия	*Вид препятствия*	*Местоположение препятствия*	*Превышение/ относительная высота*	*Маркировка/ вид, цвет*	*Примечание*
a	b	c	d	e	f
EADDOB005	Terminal building	522124.86N 0315452.18W	31,5/15 M	MARKED/HI R	Имеются комплекты данных о препятствиях (см. GEN 3.1.6)
EADDOB006	Hungar	522115.34N 0315532.17W	55/20 M	LGTD	
EADDOB007	Antenna	522138.15N 0315425.48W	37/4 M	LGTD	

EADD AD 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1	*Соответствующий метеорологический орган*	DONLON
2	*Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы*	H24
3	*Орган, ответственный за составление TAF сроки действия*	DONLON 9,18 HR
4	*Частота составления прогноза типа "тренд"*	TREND 1 HR
5	*Предоставляемые консультации/ инструктаж*	Personal consultation, closed circuit television
6	*Предоставляемая полетная документация и используемые языки*	Charts, abbreviated plain language text English
7	*Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации*	S, U_{85}, U_{70}, U_{50}, U_{30}, U_{20}, P_{85}, P_{70}, P_{50}, P_{40}, P_{30} P_{20}, SWH, SWM, T
8	*Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации*	Telefax Self-briefing terminal
9	*Органы УВД, обеспечиваемые информацией*	Donlon TWR Donlon APP
10	*Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т. д.)*	Nil

EADD AD 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП

Обозначения ВПП Номер	*Истинный пеленг*	*Размеры ВПП (М)*	*Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения*	*Координаты порога ВПП, конца ВПП Волна геоида порога ВПП*	*Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода*
1	2	3	4	5	6
09L	085.23°	2 800 Н 45	80/R/B/W/T Concrete	522232.15N 0315751.35W – GUND 11.5 M	THR 30 M/99 FT
27R	265.23°	2 800 Н 45	80/R/B/W/T Concrete	522241.48N 0315518.65W – GUND 11.5 M	THR 16.5 M/53 FT TDZ 20.5 M/66 FT
09R	085.29°	2 600 Н 45	50/F/A/Y/U Asphalt/Concrete	522155.82N 0315754.03W – GUND 11.5 M	THR 14 M/46 FT
27L	265.29°	2 600 Н 45	50/F/A/Y/U Asphalt/Concrete	522205.71N 0315532.14N – GUND 11.5 M	THR 20 M/66 FT

Уклон ВПП и концевой полосы торможения	*Размеры концевой полосы торможения (М)*	*Размеры полос, свободных от препятствий (М)*	*Размеры летной полосы (М)*	*Свободная от препятствий зона*	*Примечания*
7	8	9	10	11	12
0.5%	Nil	Nil	2 920 Н 300	Nil	Nil
0.5%	Nil	Nil	2 920 Н 300	Nil	Nil
+1%/–1% (1 600 М) (1 000 М)	200 Н 45	Nil	2 920 Н 300	Nil	Nil
+1%/–1% (1 000 М) (1 600 М)	200 Н 45	400 Н 150	2 920 Н 150	Nil	Nil

EADD AD 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ

Обозначение ВПП	*Располагаемая длина разбега (М)*	*Располагаемая взлетная дистанция (М)*	*Располагаемая дистанция прерванного взлета (М)*	*Располагаемая посадочная дистанция (М)*	*Примечания*
1	2	3	4	5	6
09L	2 800	2 800	2 800	2 800	Nil
27R	2 800	2 800	2 800	2 800	Nil
09R	2 600	2 600	2 600	2 600	Nil
27L	2 600	3 000	2 800	2 600	Nil

EADD AD 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП

Обозначение ВПП	*Тип, протяженность и сила света огней приближения*	*Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов*	*VASIS (MEHT) PAPI*	*Протяженность огней зоны приземления*	*Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП*	*Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП*	*Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов*	*Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения*	*Примечания*
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
09L	SIAL 600 M LIM	Green –	PAPI Left/3° (30 FT)	Nil	2 800 M, 30 M White, LIH	2 800 M, 50 M White, LIH	Red –	Nil	Nil
27R	CAT II 900 M LIH	Green –	PAPI Left/3° (69 FT)	900 M	2 800 M, 7.5 M White; FM 1 900 M– 2 500 M Red/White; FM 2 500 M Red; LIH	2 800 M, 50 M White, LIH	Red –	Nil	Nil
09R	NIL	Green –	PAPI 3.75° (28 FT)	Nil	Nil	2 600 M, 50 M White, LIM	Red –	200 M Red	Nil
27L	Nil	Green –	T-VASIS 2.75° (40 FT)	Nil	Nil	2 600 M, 50 M White, LIM	Red –	200 M Red	Nil

EADD AD 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ

1	*Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики*	ABN: At Tower Building, FLG W EV 2 SEC/IBN: NIL H24
2	*Местоположение указателя направления посадки (LDI)* *Анемометр, местоположение и освещение*	LDI: 800 M W of ARP, lighted Anemometer: 300 M from THR 09L, not lighted
3	*Рулежные огни и огни осевой линии РД*	Edge: All TWY Centre line: TWY A, B, C, D, E
4	*Резервный источник электропитания/время переключения*	Secondary power supply to all lighting at AD. Switch-over time: 1 SEC
5	*Примечания*	Nil

EADD AD 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ

1	*Координаты TLOF и порога FATO* *Волна геоида*	522226.98N 0315636.61W 12.5 M/41.5 FT
2	*Превышение TLOF/FATO м/футы*	33 M/109 FT
3	*Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка*	Rectangle 30 x 30 M, asphalt, 10 tonnes, white edges and white letter H
4	*Истинный пеленг FATO*	123.25°/303.25° MAG Direction of TKOF zones: 124° GEO 304° GEO
5	*Объявленные располагаемые дистанции*	Nil
6	*Огни приближения и огни зоны FATO*	FATO area edge, air TWY to apron
7	*Примечания*	Nil

EADD AD 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД

1	*Обозначение и боковые границы*	DONLON CTR A circle, radius 35 KM centred at 522318N 0315658W (ARP)
2	*Вертикальные границы*	SFC to 3 000 FT MSL
3	*Классификация воздушного пространства*	D
4	*Позывной и язык органа ОВД*	Donlon Tower English
5	*Абсолютная высота перехода*	3 500 FT MSL
6	*Примечания*	Nil

EADD AD 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД

Обозначение службы	*Позывной*	*Канал*	*Часы работы*	*Примечания*
1	2	3	4	5
APP	Donlon Approach	119.100 121.500	H24 H24	Primary frequency, VDF available. Emergency frequency
TWR	Donlon Tower	118.100 117.900 119.900	As AD HO HO	Primary frequency Military aircraft
SRE	Donlon Director	123.700 118.100	0700–2100 (0600–2000) O/R	Primary frequency
PAR	Donlon Precision	119.900	O/R 0700–2100 (0600–2000)	For RWY 27R. Primary frequency
ATIS (ARR)	Donlon Arrival Information	122.750	0600–2200 (0500–2100)	
ATIS (DEP)	Donlon Departure Information	122.850	0600–2200 (0500–2100)	
ATIS (INF)	Donlon Information	122.750	2200–0600 (2100–0500)	

EADD AD 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций (для VOR/ILS/MLS указать магнитное склонение)	*Обозначение*	*Частота*	*Часы работы*	*Координаты места установки передающей антенны*	*Превышение передающей антенны DME*	*Примечания*
1	2	3	4	5	6	7
VOR/DME (3°W/1990)	BOR	116.900 MHz	H24	522206.2N 0322230.8W	60 M	Nil
VOR/DME (3°W/1990)	CAA	114.300 MHz	H24	522254.4N 0314436.1W	30 M	
VOR/DME (3°W/1990)	KAV	115.000 MHz CH 97X	H24	523218.3N 0315512.6W	30 M	
L	KL	411 KHz	H24	522301.2N 0315102.3W		087° MAG/5.7 KM to RWY 27R. Coverage 45 KM
LLZ 27R (3°W/1990) ILS CAT II (3°W or 357°)	OXS	109.100 MHz	H24	522232.1N 0315754.8W		
GP 27	Dots/Dashes	331.400 MHz	H24	522242.4N 0315536.4W		2.75°, RDH 51 FT
MM 27	Dashes	75 KHz	H24	522246.8N 0315422.8W		087° MAG/1.1 KM to RWY 27R
OM 27	OM 27	75 KHz	H24	522301.2N 0315102.3W		087° MAG/5.7 KM to RWY 27R
GPS NPA	N/A	1575.42 MHz	H24	N/A	N/A	Transmitting antennas are satellite based
WAAS LPV	N/A	1575.42 MHz	H24	N/A	N/A	Transmitting antennas are satellite based
GBAS CAT I	ERWN	133.000 MHz	H24	522344.4N 0315536.4W	N/A	

EADD AD 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ

1. Аэропортовые правила

В аэропорту Донлон применяется ряд местных правил. Эти правила собраны в руководство, которое можно получить в бюро AIS по проведению инструктажа и в здании аэровокзала. В данное руководство включены наряду с другими следующие вопросы:

a) значение маркировочных знаков и сигналов;

b) информация о местах стоянки воздушных судов, включая системы управления визуальной стыковкой;

c) информация о рулении с мест стоянок воздушных судов, включая разрешение на руление;

d) ограничение в эксплуатации крупных воздушных судов, включая ограничения по использованию собственной тяги для руления;

e) полеты вертолетов;

f) помощь сигнальщиков и помощь по буксировке;

g) использование тяги двигателя, превышающей режим малого газа;

h) запуск двигателя и применение вспомогательной силовой установки;

i) слив топлива; и

j) меры предосторожности при чрезвычайных погодных условиях.

Можно запросить помощь сигнальщика, и от АДП или органа по контролю за наземным движением можно получить дополнительную информацию об указанных правилах.

Когда местные правила представляют важность для безопасности движения воздушного судна по перрону, каждому воздушному судну предоставляется информация со стороны АДП или органа по управлению наземным движением.

"Местные правила" могут быть получены по письменному запросу от:

Donlon Airport
Airport Office
Donlon 4W

2. Руление на места стоянки и с них

Прибывающее воздушное судно направляется на место стоянки по указанию АДП или органа по управлению наземным движением. Воздушные суда общего назначения должны использовать зону стоянки воздушных судов общего назначения.

Помощь со стороны автомобиля "FOLLOW ME" может быть запрошена через АДП или орган по управлению наземным движением. Воздушные суда авиации общего назначения всегда сопровождаются автомобилем "FOLLOW ME".

Воздушные суда, осуществляющие вылет по ППП, должны связаться с АДП для получения разрешения УВД перед началом руления. Запрос на разрешение УВД можно делать не раньше 10 мин до запуска двигателей. В период с 06:00 до 22:00 (05:00–21:00) используется частота 119,90 МГц, а в период с 22:00 до 06:00 (21:00–05:00) используется частота 118,10 МГц. Убывающее воздушное судно получает разрешение на буксировку и руление от перронной диспетчерской службы Донлона на частоте 121,900 МГц.

3. Зона стоянки для небольших воздушных судов (авиация общего назначения)

Воздушные суда общего назначения направляются сигнальщиками в зону стоянки для небольших воздушных судов.

4. Зона стоянки для вертолетов

Зона стоянки для вертолетов состоит из двух маркированных стоянок (H-80 и H-81). Вертолеты всегда направляются на стоянку сигнальщиком.

5. Перрон. Руление в зимних условиях

Некоторые РД в зоне перрона не оборудованы огнями осевой линии. Линии управления рулением могут быть невидимы из-за снега. Помощь со стороны автомобиля "FOLLOW ME" может быть запрошена через АДП или орган по управлению наземным движением.

6. Ограничение при рулении

Недостаточное безопасное расстояние ограничивает использование крупными воздушными судами определенных РД при использовании собственной тяги. Дополнительная информация предоставляется каждому воздушному судну АДП или органом по управлению наземным движением.

7. Учебные и тренировочные полеты. Технические испытательные полеты. Использование ВПП

Учебный и тренировочный полеты могут осуществляться только после получения разрешения от органа ОВД. В отношении таких полетов не выдается разрешение в следующие периоды:

18:00–06:00 (17:00–05:00) и по воскресеньям и официальным праздникам.

Для учебных и тренировочных полетов и таких технических испытательных полетов, которые необходимы для целей подтверждения летной годности воздушных судов во время полета, использование системы ВПП на указанном аэродроме ограничено следующим образом:

ВПП 09Л и 27Л могут использоваться для взлета и посадки;
ВПП 09П может использоваться только для взлетов;[1]
ВПП 27П может использоваться только для посадки.

См. также раздел "Эксплуатационные приемы снижения шума".

1. Для технических испытательных полетов ВПП 09П может при необходимости использоваться для посадки при условии, что испытательный полет подтвердил, что воздушное судно является летно-пригодным.

8. Ограничение полетов вертолетов

Нерегулярные общественные воздушные перевозки вертолетами разрешаются только после получения предварительного разрешения от администрации аэродрома Донлона. Любые контакты в отношении вышеупомянутого делаются через обслуживающую компанию или непосредственно в орган аэропорта в часы работы и по возможности не позднее, чем за один день перед началом полета.

Любая просьба о разрешении полета должна содержать следующую информацию:

a) владелец/эксплуатант;

b) тип вертолета, регистрационный знак/ позывной;

c) дата, время прибытия/время вылета, пункт назначения.

Кроме того, при необходимости дается другая дополнительная информация, имеющая важное значение для оценки указанной просьбы.

9. Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться

При аварии воздушного судна на ВПП обязанность владельца или пользователя такого воздушного судна заключается в том, чтобы он как можно раньше принял меры по его удалению. Если потерпевшее аварию воздушное судно не удалено как можно раньше с указанной ВПП его владельцем, то данное воздушное судно может быть удалено полномочными органами аэродрома за счет владельца или пользователя.

EADD AD 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

Указанные приемы разделены на три части:

I. Эксплуатационные приемы снижения шума для реактивных самолетов независимо от веса и для винтовых и турбовинтовых самолетов с максимальной взлетной массой 11 000 кг или более.

II. Эксплуатационные приемы снижения шума для винтовых и турбовинтовых самолетов с максимальной взлетной массой менее 11 000 кг.

III. Эксплуатационные приемы снижения шума для вертолетов.

В отношении прогонки двигателей и использования ВСУ см. "Местные правила аэропорта Донлона".

Часть I

Эксплуатационные приемы снижения шума для реактивных самолетов независимо от веса и для винтовых и турбовинтовых самолетов с максимальной взлетной массой 11 000 кг или более

1. Общие положения

1.1 В отношении подхода, связанного с посадкой, соблюдаются следующие минимальные относительные высоты над большим Донлоном:

a) винтовые и турбовинтовые самолеты: 1500 фут;

b) реактивные самолеты: 2500 фут.

В отношении ограничений на абсолютные высоты для захода на посадку на ВПП 09Л см. п. 4.2.1.

1.2 ВПП 09Л и 27П являются предпочтительными ВПП.

1.3 При наличии специальных метеорологических условий, например при значительном ветре, при наличии кучево-дождевых облаков и т. д., в секторах подхода или взлета орган ОВД по своему усмотрению или по просьбе командира корабля может отклониться от положений пп. 2 и 4 ниже, если по причинам безопасности он считает это необходимым.

2. Использование системы ВПП в дневное время [06:00–22:00 (05:00–21:00)]

2.1 Предпочтительные ВПП используются по возможности в максимальной степени.

2.2 В периоды местного времени с 22:00 до 23:00 и с 06:00 до 07:00 используемой ВПП является ВПП 27Л/П; ВПП 27Л используется для взлетов.

2.2.1 Однако ВПП 27П может использоваться для полетов в период 22:00–23:00 и 06:00–07:00 местного времени, когда:

a) ВПП 27Л не может использоваться для взлета ввиду удаления снега, наличия воздушного судна на ВПП, потерявшего способность двигаться, работ, проводимых на ВПП, или плохих условий на ВПП;

b) чрезвычайная ситуация с полетами вызывает задержки более чем на один час.

2.3 Если используемая ВПП не является предпочтительной ввиду наличия бокового ветра, превышающего 15 уз, удовлетворяются запросы на использование предпочтительной ВПП, если позволяют условия обслуживания других полетов.

2.4 Если по причинам безопасности командир корабля запрашивает разрешение на отклонение от диспетчерского разрешения, то такая просьба удовлетворяется.

3. Использование системы ВПП в ночное время [22.00–06.00 (21.00–05.00)]

3.1 Когда используемая ВПП является ВПП 27П, ВПП 27Л используется для взлетов.

3.1.1 Однако ВПП 27П может использоваться для взлетов, когда:

a) ВПП 27Л не может использоваться для взлета ввиду удаления снега, наличия воздушного судна, потерявшего способность двигаться, работ, проводимых на ВПП, или условий на ВПП;

b) чрезвычайная ситуация с полетами вызывает задержки более чем на один час.

3.2 ***Ограничения на максимальный уровень звукового давления, скорректированный по шкале А***

3.2.1 Взлет и посадка организуются таким образом, чтобы максимальный уровень звукового давления, скорректированный по шкале А, не превышал 85 дБ в шести точках замера в окружающем жилом районе.

3.2.2 Взлет может производиться только тогда, когда получено предварительное разрешение полномочного органа аэропорта Донлон.

a) Предварительное разрешение может быть получено на период до 6 мес при условии, что используемый самолет является сертифицированным по шуму в соответствии с главами 2, 3 или 5 Приложения 16 или при условии, что заявитель доказал, что взлет может осуществляться таким образом, что соблюдается положение п. 3.2.1.

b) Если отсутствует предварительное разрешение, то в исключительных случаях может производиться взлет, если эксплуатант получает разрешение от органа аэродрома либо на основе документов, подтверждающих, что данный самолет является сертифицированным по шуму, или на основе знаний полномочным органом Донлон о том, что соответствующие самолеты отвечают положению п. 3.2.1.

c) В период с 23:00 до 01:00 (22:00–00:00) не требуется предварительное разрешение, если взлет происходит в указанный промежуток времени в результате задержки.

3.2.3 В отношении посадки не требуется предварительное разрешение.

4. Ограничения

4.1 ***Ограничения на взлет***

4.1.1 ВПП 27Л:

a) взлеты осуществляются с позиции А;

b) повороты должны осуществляться только после прохождения 2 м. миль к юго-западу от ..... (указать) VOR/DME.

4.1.2 ВПП 27П:

Повороты должны осуществляться только после прохождения 2 м. миль к юго-западу от ..... (указать) VOR/DME.

4.1.3 ВПП 09Л:

a) взлеты начинаются:

- для реактивных самолетов с позиции В;
- для винтовых и турбовинтовых самолетов с позиции А и В;

b) повороты начинаются только после прохождения ..... (указать) VOR.

4.1.4 ВПП 09П:

a) взлеты начинаются с позиций А и В;

b) взлеты реактивных самолетов организуются таким образом, что максимальный уровень звукового давления не превышает 110 PNдБ на расстоянии примерно 3500 м от начала ВПП 09П;

c) если планируемый взлет с позиции В на ВПП 09Л/П, ВПП 27Л/П не может осуществляться ввиду изменения погодных условий или условий ВПП, имевших место не более чем за час до планируемого времени взлета, взлет осуществляется в период 07:00–22:00 (06:00–21:00) независимо от того, что максимальный уровень звукового давления превышает 110 PNдБ;

d) повороты осуществляются только после прохождения .... (указать) VOR.

4.2 ***Ограничения на посадку***

4.2.1 ВПП 09Л:

При заходе на посадку по приборам, а также при визуальном заходе полет ниже угла наклона глиссады ILS не разрешается.

4.2.2 Обратная тяга:

Обратная тяга (за исключением обратной тяги на режиме малого газа) используется только по причинам обеспечения безопасности.

5. Отчетность

5.1 ***Орган УВД аэропорта Донлон представляет отчетность отделу авиационной инспекции Администрации гражданской авиации***

5.1.1 Орган УВД Донлона уведомляет отдел авиационной инспекции о каждом полете, осуществляемом с отклонениями от вышеуказанных положений.

5.1.2 Орган УВД Донлона уведомляет отдел авиационной инспекции о каждом диспетчерском разрешении в соответствии с положениями пп. 1.3, 2.2.1, 2.4, 3.1.1 и 3.2.1.

5.1.3 Отдел авиационной инспекции проводит дополнительное расследование на основании сообщений органа УВД.

5.2 ***Полномочный орган аэропорта Донлон подотчетен отделу авиационной инспекции Администрации гражданской авиации***

5.2.1 Полномочный орган аэропорта Донлон направляет уведомление в отдел авиационной инспекции, если воздушное судно создает уровень шума, выше допустимого (см. п. 3.2.1 или 4.1.4).

5.2.2 Полномочный орган аэропорта Донлон направляет уведомление отделу авиационной инспекции, если воздушное судно осуществляет взлет в ночной период, не получив необходимого предварительного разрешения (см. п. 3.2.2).

5.2.3 Полномочный орган аэропорта Донлон направляет уведомление отделу авиационной инспекции, если отмечено, что самолет использовал обратную тягу, превышающую тягу на режиме малого газа (см. п. 4.2.2).

5.2.4 Отдел авиационной инспекции проводит дополнительное расследование на основе сообщений полномочного органа аэропорта Донлон.

Часть II

Эксплуатационные приемы снижения шума для винтовых и турбовинтовых самолетов с максимальной взлетной массой менее 11 000 кг

1. Использование системы ВПП в дневное время с [06:00–23:00 (05:00–22:00)]

Без ограничений.

2. Использование системы ВПП в ночное время с [23:00–06:00 (22:00–05:00)]

2.1 ***Ограничения на максимальный уровень звукового давления, скорректированный по шкале А***

2.1.1 Взлет и посадка организуются таким образом, чтобы максимальный уровень звукового давления, скорректированный по шкале А, не превышал 85 дБ в шести точках замера в окружающем жилом районе.

2.1.2 Взлет может производиться только тогда, когда получено предварительное разрешение полномочного органа аэропорта Донлон.

a) Предварительное разрешение может быть получено на период до 6 мес при условии, что используемый самолет является сертифицированным по шуму в соответствии с главами 5 или 6 Приложения 16 или при условии, что заявитель доказал, что взлет может осуществляться таким образом, что соблюдается положение п. 2.2.1.

b) Если отсутствует предварительное разрешение, то в исключительных случаях может производиться взлет, если эксплуатант получает разрешение от органа аэродрома либо на основе документов, подтверждающих, что данный самолет является сертифицированным по шуму, или на основе знаний полномочным органом Донлон о том, что соответствующие самолеты отвечают положению п. 2.2.1.

c) В период с 23:00 до 01:00 (22:00–00:00) не требуется предварительного разрешения, если взлет происходит в указанный промежуток времени в результате задержки.

2.1.3 В отношении посадки не требуется предварительное разрешение.

3. Отчетность

3.1 ***Орган УВД Донлона подотчетен отделу авиационной инспекции Администрации гражданской авиации***

3.1.1 Орган УВД Донлона уведомляет отдел авиационной инспекции о каждом полете, осуществляемом с отклонениями от вышеуказанных положений.

3.1.2 Орган УВД Донлона уведомляет отдел авиационной инспекции о каждом разрешении в соответствии с положениями пп. 2.1 и 2.1.1.

3.1.3 Отдел авиационной инспекции проводит дополнительные расследования на основании сообщений органа УВД.

3.2 ***Полномочный орган аэропорта Донлон подотчетен отделу авиационной инспекции Администрации гражданской авиации***

3.2.1 Полномочный орган аэропорта Донлон направляет уведомление в отдел авиационной инспекции, если самолет создает уровень шума выше допустимого (см. п. 2.2.1).

3.2.2 Полномочный орган аэропорта Донлон направляет уведомление отделу авиационной инспекции, если самолет производит взлет в ночной период без необходимого предварительного разрешения (см. п. 3.2.2).

3.2.3 Отдел авиационной инспекции проводит дополнительное расследование, основанное на сообщениях полномочного органа аэропорта Донлон.

Часть III

Эксплуатационные приемы снижения шума для вертолетов

1. Общие положения

1.1 При наличии специальных метеорологических условий, таких как кучево-дождевые облака, значительные изменения ветра и т. д. в секторах подхода и взлета орган ОВД может по своему усмотрению или по просьбе командира корабля сделать отклонение от положений п. 2, если по причинам безопасности он считает это необходимым.

1.2 Отклонения от положений пп. 2 и 3 разрешаются в связи с:

a) взлетом и посадкой для жизненно важных полетов, таких как санитарных полетов, полетов по перевозке трансплантантов и им подобных;

b) взлетами и посадками, связанными с поисково-спасательными операциями;

c) взлетами и посадками, связанными с контролем за безопасностью в зоне аэропорта;

d) посадками в таких случаях, когда у воздушного судна во время полета уменьшился уровень летной годности и командир корабля принимает решение о необходимости посадки;

e) посадкой, когда командир корабля объявляет аварийную ситуацию.

1.3 На подход и вылет по ПВП обычно дается диспетчерское разрешение через полет в ЗОНЕ ОЖИДАНИЯ ....., маршрут ПВП ..... или маршрут ПВП ..... с ограничениями, указанными в п. 2.3.

1.4 Для вылета по ППП дается диспетчерское разрешение на ВПП 04 или ВПП 12 с ограничениями, указанными в п. 2.3.

2. Использование системы ВПП в дневное время [(06:00–23:00 (05:00–22:00)]

2.1 В периоды с 06:00 до 07:00 и с 22:00 до 23:00 (21:00–22:00) полеты вертолетов в аэропорту закрыты.

2.2 Взлеты и посадки осуществляются с/на порог 27Л или 27П.

2.3 От используемого порога:

a) вылеты осуществляются по маршрутам между 030° и 130°;

b) прибытие осуществляется по маршрутам между 210° и 310°;

2.4 Не разрешается осуществлять руление в режиме висения вертолетами, оборудованными шасси.

2.5 Руление к 27П и от нее осуществляется через РД ..... (указать).

2.5.1 Когда 27П является используемой ВПП и по РД ..... (указать) осуществляется движение, руление от порога ..... (указать) разрешается через ВПП 27П и РД ..... (указать).

3. Использование системы ВПП в ночное время (23:00–06:00 местное время)

3.1 В период с 23:00 до 06:00 местного времени аэропорт закрыт для полетов вертолетов.

4. Отчетность

4.1 ***Орган УВД Донлона подотчетен отделу авиационной инспекции Администрации гражданской авиации***

4.1.1 Орган УВД Донлона уведомляет отдел авиационной инспекции о каждом полете, осуществляемом с отклонениями от вышеуказанных положений.

4.1.2 Орган УВД Донлона уведомляет отдел авиационной инспекции о каждом диспетчерском разрешении в соответствии с положениями пп. 1.1 и 1.2.

4.1.3 Отдел авиационной инспекции осуществляет дополнительные расследования на основании сообщений органа ОВД.

EADD AD 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ

Общие положения

Если в соответствии с установленной процедурой не получено специальное разрешение от диспетчерской службы подхода аэропорта Донлон или ТМА Донлона, полеты в пределах узлового диспетчерского района Донлона и диспетчерской службы Донлона осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам.

Процедуры полетов по ППП в пределах узлового диспетчерского района Донлона

Маршруты взлета, транзита и вылета, показанные на карте, могут изменяться по усмотрению органа ОВД. При необходимости, например в случае перегруженности, прибывающие воздушные суда могут получать указания о задержке в одном из пунктов донесения, находящихся на назначенных воздушных линиях.

Процедуры наблюдения УВД в границах узлового диспетчерского района Донлона

Радиолокационное наведение и порядок следования

Обычно от всенаправленных маяков ДОННОРДА и ДОННЕСТА, а также от пунктов донесения ЖУСТИНА, РОБИНА И ОСТО для воздушных судов устанавливается порядок следования на линию пути конечного этапа захода на посадку (ILS, PAR, VOR/DME) для обеспечения беспрепятственного потока движения. При необходимости выдаются направления по РЛС и эшелоны полета/абсолютные высоты для эшелонирования и разделения в пространстве воздушных судов с тем, чтобы сохранялись соответствующие интервалы при посадке с учетом характеристик воздушных судов.

Карты направления по РЛС не публикуются, поскольку правила захода на посадку по приборам и абсолютные высоты обеспечивают необходимый запас высоты над поверхностью земли постоянно до точки, в которой пилот возобновляет ручное управление воздушным судном на конечном этапе захода на посадку или при полете по кругу.

Заход на посадку с помощью обзорной РЛС

Заходы на посадку с помощью обзорной РЛС осуществляются на ВПП 26L, 09L и 09P в качестве начала снижения с расстояния 10 км на высоте 600 м. Конечный этап захода на посадку с помощью обзорной РЛС заканчивается на расстоянии 3,5 км от зоны приземления.

Через каждую морскую милю и до расстояния 3 м. мили от зоны приземления пилоту будет выдаваться автоматически вычисленная контрольная абсолютная высота, позволяющая ему сохранять номинальную глиссаду.

Правила ухода на второй круг, которые следует соблюдать при отсутствии других указаний от органа УВД, подробно излагаются на карте захода на посадку по приборам.

Заход на посадку с помощью посадочной РЛС

Заход на посадку с помощью посадочной РЛС осуществляется только на ВПП 27P. Он прекращается примерно на расстоянии 1 км от зоны приземления ВПП 27P. Если пилот запросит радиолокационную помощь для осуществления аварийного захода на посадку и посадку с помощью посадочной РЛС, диспетчер посадочной РЛС следит за заходом на посадку до точки приземления или до тех пор, пока командир воздушного судна не увидит ВПП в поле зрения. Пилот может запросить тренировочный аварийный заход на посадку с помощью РЛС в погодных условиях, которые равны или немного лучше при видимости 1,8 км и высоте нижней границы облаков, равной 150 м. Кроме того, орган УВД может попросить пилота выполнить указанную процедуру для учебных целей УВД.

Отказ связи

В случае отказа связи пилот действует в соответствии с процедурами отказа связи, изложенными в Приложении 2. Что касается узлового диспетчерского района Донлона, то информация в отношении соответствующих навигационных средств и маршрутов приводится на с. .... (указать).

Процедуры в условиях ограниченной видимости

ВПП 27R, оборудованная ILS, утвержденной для полетов по категории II, будет использоваться в условиях RVR ниже 800 м до 350 м. Для обеспечения адекватной защиты системы ILS ни одно транспортное средство или воздушное судно не должно входить в пределы чувствительных зон ILS, когда прибывающее воздушное судно находится в пределах 2 м. миль зоны приземления и

не завершило послепосадочный пробег. В том случае, если RVR в TDZ становится ниже 400 м, пилотам по запросу предоставляется дежурная машина сопровождения для выполнения руления. Пилоты будут информированы ATIS или УВД, когда действуют процедуры LVP. Сообщение ATIS будет содержать фразу "ДЕЙСТВУЮТ ПРОЦЕДУРЫ В УСЛОВИЯХ ОГРАНИЧЕННОЙ ВИДИМОСТИ", а также информацию об отсутствии оборудования, необходимого в условиях LVP. УВД информирует пилотов о прекращении процедур LVP.

Подготовительный этап начнется, когда видимость становится ниже 1500 м и/или нижняя граница облаков составляет 300 фут или ниже и предполагаются операции по категории II. Эксплуатационная фаза начинается, когда RVR составляет менее 800 м или высота нижней границы облаков составляет 200 фут или ниже. Процедуры LVP завершаются, когда RVR превышает 800 м и нижняя граница облаков выше 200 фут и при этом предполагается дальнейшее улучшение этих условий. Заход на посадку по категории II в обычных условиях допускается, однако вследствие высокой интенсивности движения защита чувствительной зоны ILS не может быть гарантирована и флуктуации сигнала ILS могут иметь место по завершении условий ограниченной видимости.

Процедуры полетов по ПВП в границах узлового диспетчерского района Донлона

Если позволяют условия полетов, разрешение органа УВД для полетов по ПВП выдаются на условиях, описанных ниже:

a) Представляется план полета в отношении разрешения УВД с заполненными пп. 7–18 и с указанием целей полета.

b) Разрешение УВД должно быть получено непосредственно перед входом воздушного судна в соответствующую зону.

c) Сообщение о местоположении представляется в соответствии с п. 3.6.3 Приложения 2.

d) Отклонения от разрешения УВД могут осуществляться только при условии получения предварительного разрешения.

e) Полет осуществляется при вертикальном визуальном контакте с землей, в противном случае данный полет может осуществляться в соответствии с правилами полетов по приборам.

f) На установленной частоте поддерживается двусторонняя радиосвязь. Информация о соответствующей частоте может быть получена в информационном пункте Донлона.

g) Командир корабля является владельцем международного свидетельства ведения связи на ОВЧ.

h) Воздушное судно оборудовано приемоответчиком ВОРЛ с 4960 кодами в режиме A/3. Полеты, осуществляемые для совершения парашютных прыжков, кроме того должны иметь оборудование с режимом C с автоматической передачей информации о барометрическом давлении (см. том I Приложения 10). Освобождения от данного требования могут предоставляться диспетчерской службой Донлона.

Примечание. Разрешение УВД предназначено только для обеспечения эшелонирования между полетами по ППП и ПВП.

Процедуры полетов по ПВП в пределах диспетчерской зоны Донлона

a) Для соответствующего полета представляется план полета.

b) Разрешение УВД запрашивается у АДП.

c) Отклонения от разрешения (выданного) УВД могут осуществляться только при условии получения предварительного разрешения.

d) Полет осуществляется при вертикальном визуальном контакте с землей.

e) Осуществляется двусторонняя радиосвязь на установленной частоте до входа в контролируемую зону.

Маршруты полетов по ПВП в границах диспетчерской зоны Донлона

Маршруты прилета и вылета для полетов по ПВП изображаются и описываются на карте визуальных заходов на посадку.

EADD AD 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Скопление птиц в окрестностях аэропорта

Интенсивные полеты стай ... (вид птиц) происходят ежедневно в течение 1–2 ч после восхода солнца, когда птицы перелетают из места отдыха (1300 м, QDR 090° от порога ВПП 27Л) через зону захода на посадку ВПП 27П в зону кормления около реки к северо-востоку от аэропорта. Высота полета птиц изменяется в пределах от 0 до 2000 фут (0–600 м) над уровнем земли. За час или за два часа до захода солнца птицы совершают обратный перелет к месту отдыха.

По мере необходимости, аэродромный диспетчерский пункт информирует пилотов о таких перелетах птиц и примерных высотах над уровнем земли.

В указанные отрезки времени пилотам рекомендуется, если это позволяют расчетные характеристики бортового оборудования, включать посадочные фары при полете в районе аэродрома, при взлете, заходе на посадку, а также наборе высоты и снижении.

Меры по рассеиванию скопления птиц включают периодическое воспроизведение записанного на пленку крика встревоженных выстрелами птиц. При этом дополнительно проводится отстрел и отлов птиц. Для уменьшения опасности и возможно для ее устранения принимаются меры по изменению окружающей среды. Они включают более эффективные меры в отношении мусора и водосброса, удаление зеленых насаждений и земляных покрытий, а также прекращение сельскохозяйственной деятельности.

EADD AD 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ

Страница

Карта аэродрома/вертодрома ..... AD 2-19
Карта размещения на стоянку/стыковки воздушных судов (ИКАО) ..... AD 2-21
Карта аэродромного наземного движения (ИКАО) ..... AD 2-23
Карта аэродромных препятствий, тип А (ИКАО) (для каждой ВПП) ..... AD 2-25
Карта местности для точного захода на посадку (ИКАО) (ВПП) для точного захода на посадку по категориям II и III) ..... AD 2-27
Карта района (ИКАО) (маршруты вылета и транзитные маршруты) ..... AD 2-29
Карта стандартного вылета по приборам (ИКАО) ..... AD 2-31
Карта района (ИКАО) (маршруты прибытия и транзитные маршруты) ..... AD 2-33
Карта стандартного прибытия по приборам (ИКАО) ..... AD 2-35
Обзорная карта минимальных абсолютных высот УВД (ИКАО) ..... AD 2-37
Карта захода на посадку по приборам (ИКАО) (для каждой ВПП и каждой схемы) ..... AD 2-39
Карта визуального захода на посадку (ИКАО) ..... AD 2-41
Данные о концентрации птиц в окрестностях аэродрома ..... AD 2-43

AERODROME/HELIPORT CHART - ICAO

52½22'18"N
31½56'58"W

ELEV 30 m

TWR 118.1
APRON 121.6

CITY/
AERODROME

RWY	DIRECTION	THR	BEARING STRENGTH
09R	85¼	52½21.9' N 31½57.9' W	PCN 80/R/B/W/T
27L	265¼	52½22.1' N 31½55.7' W	ALL RUNWAYS TAXIWAYS AND APRON
09L	85¼	52½22.5' N 31½57.8' W	
27R	265¼	52½22.7' N 31½55.4' W	

ELEVATIONS AND DIMENSIONS IN METRES
BEARINGS ARE MAGNETIC

VAR 3½W 2000
ANNUAL RATE OF CHANGE 2' E

TAXIWAYS 23 WIDE

ILS
GP 331.4

PRECISION APPROACH CAT II
LIGHTING SYSTEM

STRIP 2920 X 300
2800 X 45 CONCRETE

RVR

ELEV
30

SIMPLE APPROACH
LIGHTING SYSTEM

ILS LLZ
OXS 109.1

BOR 116.9

ELEV
16
TDZ ELEV
17

VASIS 3¼
MEHT 21
DISPL 1¼ R

AIS
MET

ARP

LDI

TWR
ABN
FI.W

CUST

CAR PARK

BOR 116.9

TWY G
U/S

TERMINAL

SWY 200 X 45
ASPHALT

2600 X 45 CONCRETE

ELEV
20

STRIP 2920 X 150

CWY
400 X 150

ELEV
14

MARKING AND LIGHTING AIDS SIMILAR TO RWY 09L/27R
EXCEPT RWY CENTRE LINE, RWY TOUCHDOWN ZONE
AND TWY CENTRE LINE LIGHTING NOT PROVIDED

METRES
300 0 500 1000
1000 500 0 1000 2000 3000
FEET

LIGHTING AIDS CLEARWAY
AND STOPWAY RWY 27L

LEGEND	
VOR CHECK-POINT AND FREQUENCY	BOR 116.9
HELIPORT	H
ATC SERVICE BOUNDARY	
HEL AIR TWY	= = =

HELIPORT - SURFACE TYPE - ELEV 25

FATO-NINST
50 X 50
LIGHTS: WHITE
SLOPE 1%
ASPHALT

WDI

TLOF
20 X 20
LIGHTS: YELLOW
SLOPE 1%
CONCRETE
08 t

265¼

SAFETY AREA
70 X 90
GRASS

MARKING AIDS RWY 09L/27R AND EXIT TWY

EXIT TWY C AND D ARE
IDENTICAL

LIGHTING AIDS RWY 09L/27R AND EXIT TWY

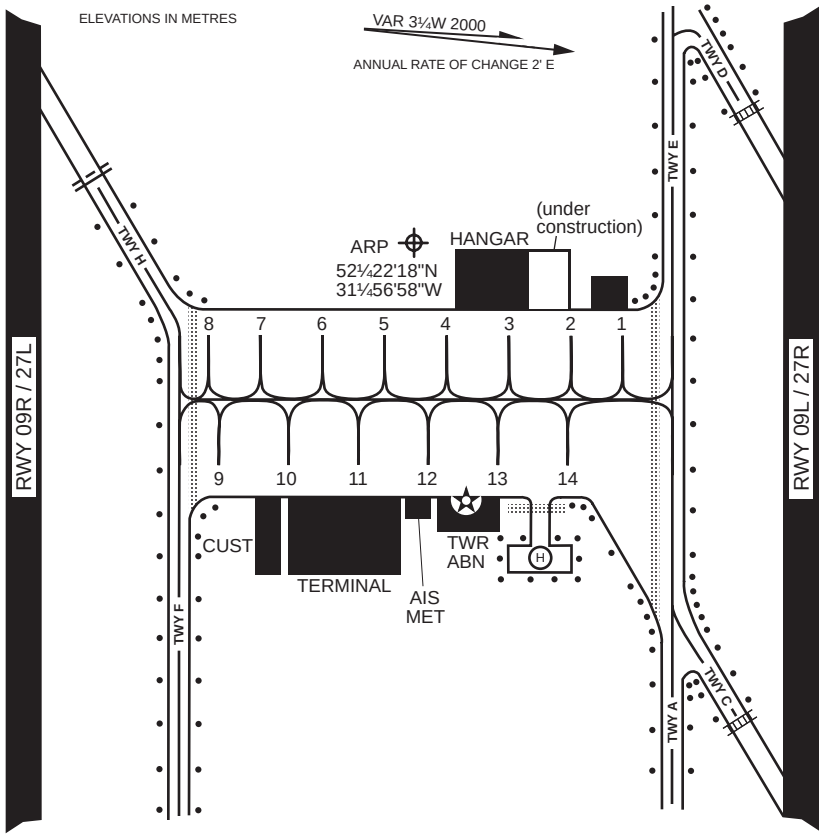
METRES
0 100 200 300
0 200 500 1000
FEET

AIRCRAFT PARKING/ DOCKING CHART - ICAO

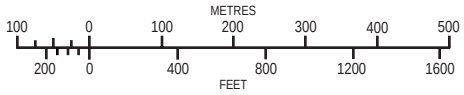
APRON ELEV
28 m

TWR	118.1
APRON	121.6

CITY/ AERODROME



LEGEND	
AIRCRAFT STAND	5
TAXIWAY LIGHT	•
ATC SERVICE BOUNDARY	
RWY HOLDING POSITION PRECISION APCH RWY	
NON-PRECISION APCH RWY	



INS COORDINATES FOR AIRCRAFT STANDS					
1	52¼22.5'N	031¼56.9'W	8	52¼22.2'N	031¼56.9'W
2,3	52¼22.4'N	031¼56.9'W	9,10	52¼22.2'N	031¼56.7'W
4,5	52¼22.3'N	031¼56.9'W	11,12	52¼22.3'N	031¼56.7'W
6,7	52¼22.2'N	031¼56.9'W	13,14	52¼22.4'N	031¼56.7'W

TAXIWAYS 23 m WIDE

TAXIWAYS AND APRON BEARING STRENGTH PCN 80/R/B/W/T

AIRCRAFT STANDS 1 AND 8 NOT FOR B747

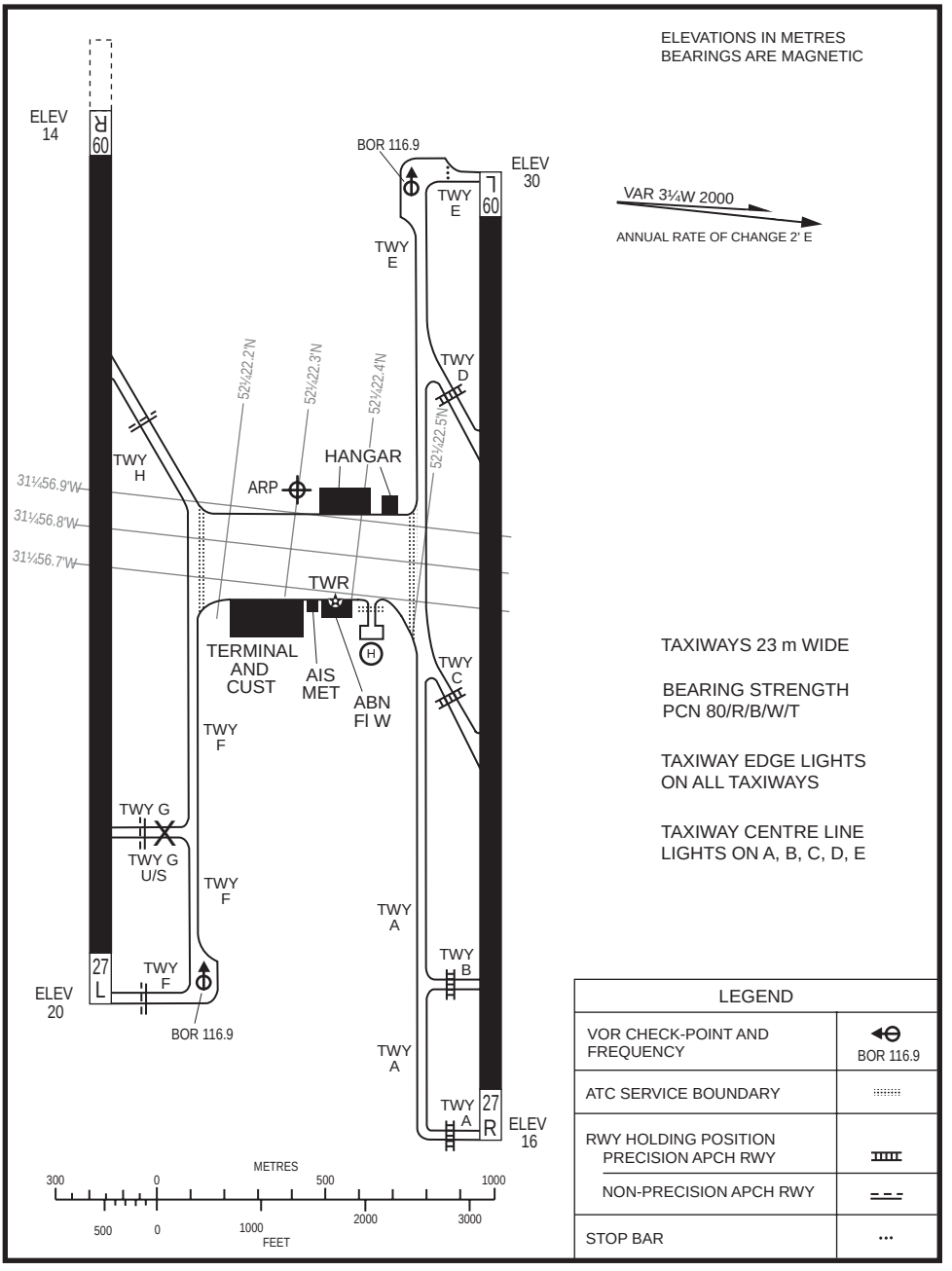
AIRCRAFT STANDS 10 TO 13 AGNIS EQUIPPED

AERODROME GROUND MOVEMENT CHART - ICAO

APRON ELEV
28 m

TWR	118.1
APRON	121.6

CITY/
AERODROME



LEGEND	
VOR CHECK-POINT AND FREQUENCY	BOR 116.9
ATC SERVICE BOUNDARY	
RWY HOLDING POSITION PRECISION APCH RWY	
NON-PRECISION APCH RWY	
STOP BAR	

DIMENSIONS AND ELEVATIONS IN METRES

AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO

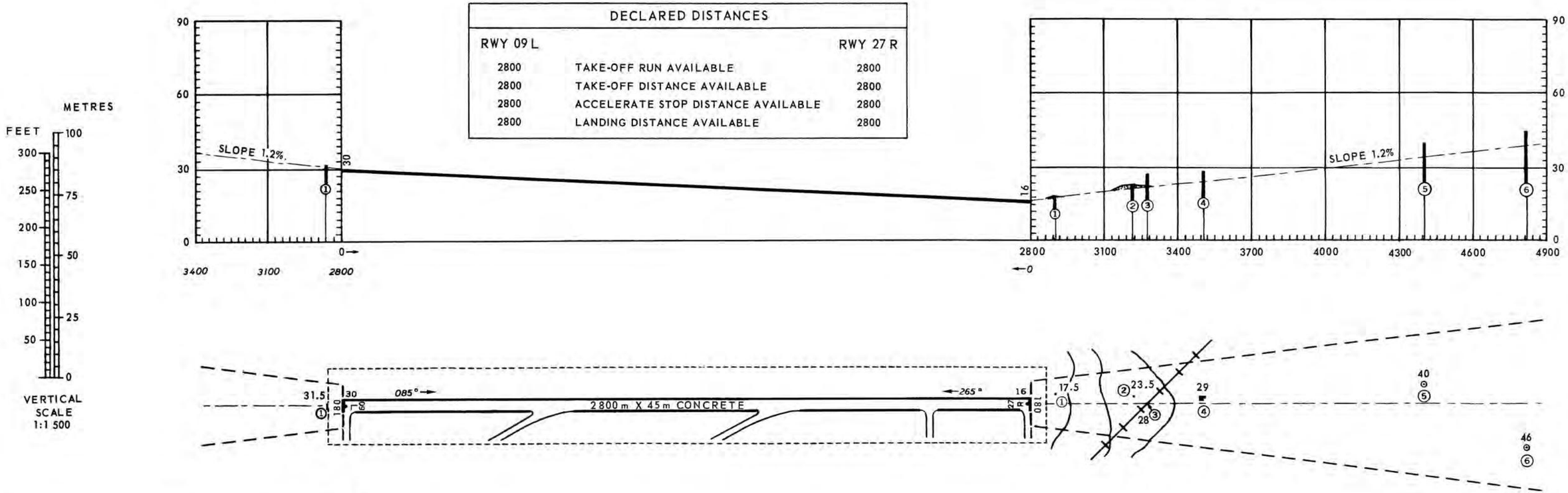
TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

DONLON/International, ...

MAGNETIC VARIATION 3°W - JAN 1990

RWY 27 R/09 L

DECLARED DISTANCES		
RWY 09 L		RWY 27 R
2800	TAKE-OFF RUN AVAILABLE	2800
2800	TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE	2800
2800	ACCELERATE STOP DISTANCE AVAILABLE	2800
2800	LANDING DISTANCE AVAILABLE	2800



LEGEND	
IDENTIFICATION NUMBER	①
POLE, TOWER, SPIRE, ANTENNA, ETC.	⊙
BUILDING OR LARGE STRUCTURE	▬
RAILROAD	
TERRAIN CONTOUR	
TERRAIN PENETRATING OBSTACLE PLANE	

HORIZONTAL SCALE 1:15 000

METRES 400 300 200 100 0 500 1000 1500 2000 2500

FEET 1000 500 0 1000 2000 3000 4000 5000 6000 7000 8000

ORDER OF ACCURACY

HORIZONTAL 00m.

VERTICAL 00m.

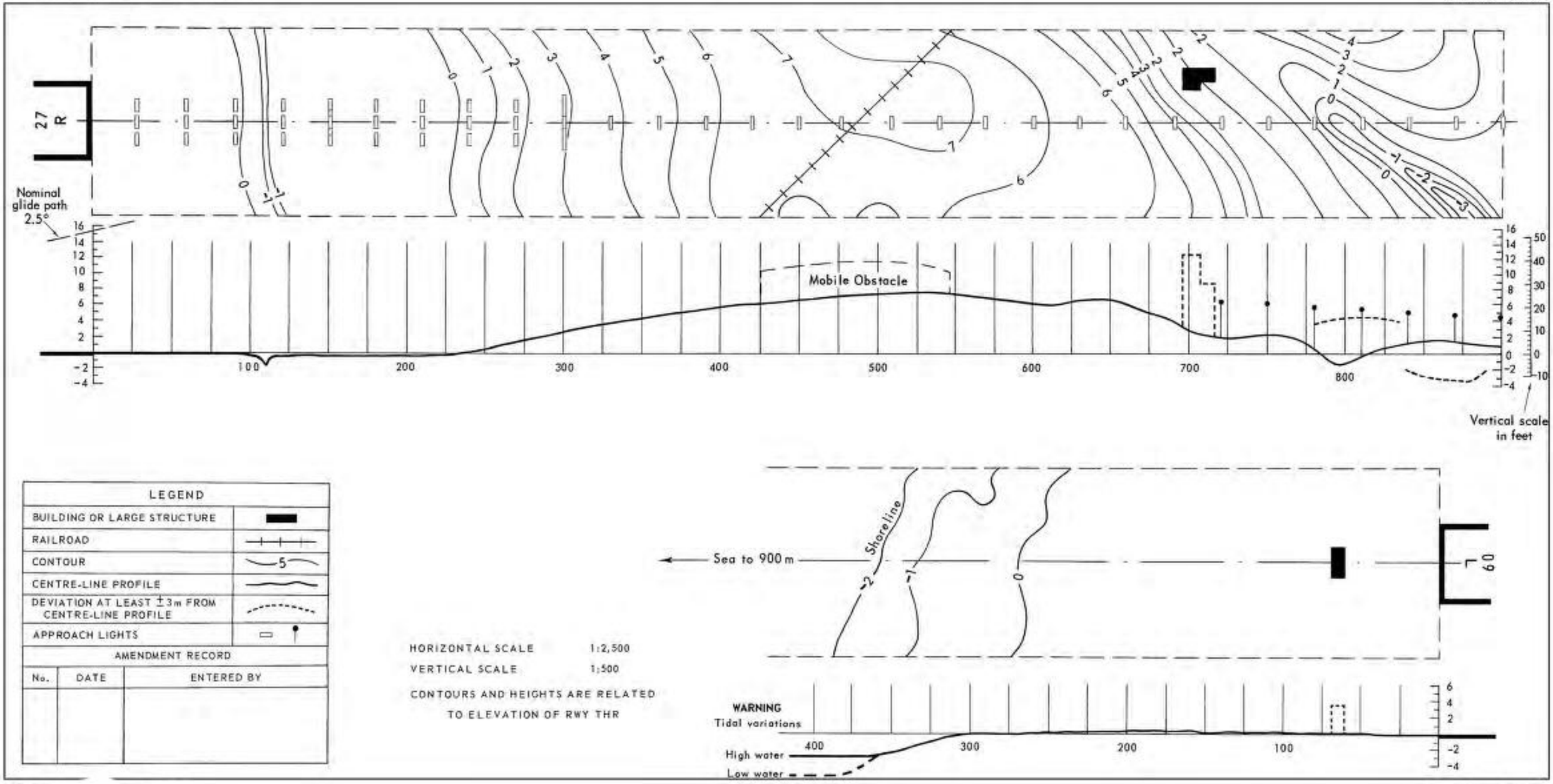
AMENDMENT RECORD		
No.	DATE	ENTERED BY

DISTANCES AND HEIGHTS IN METRES

PRECISION APPROACH TERRAIN CHART - ICAO

CITY/AERODROME

RWY 27 R/09 L



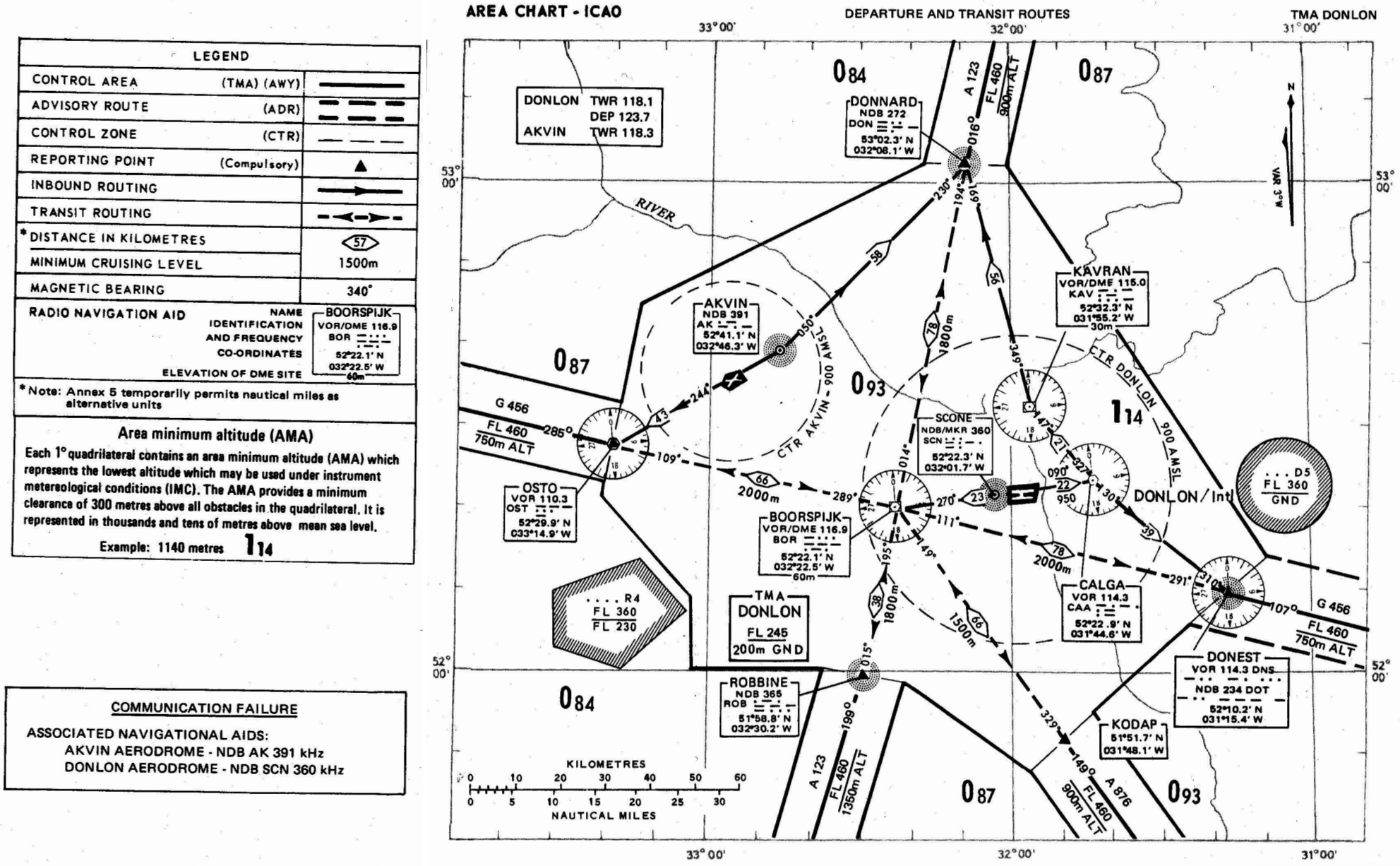
LEGEND	
BUILDING OR LARGE STRUCTURE	
RAILROAD	
CONTOUR	5
CENTRE-LINE PROFILE	
DEVIATION AT LEAST ±3m FROM CENTRE-LINE PROFILE	
APPROACH LIGHTS	

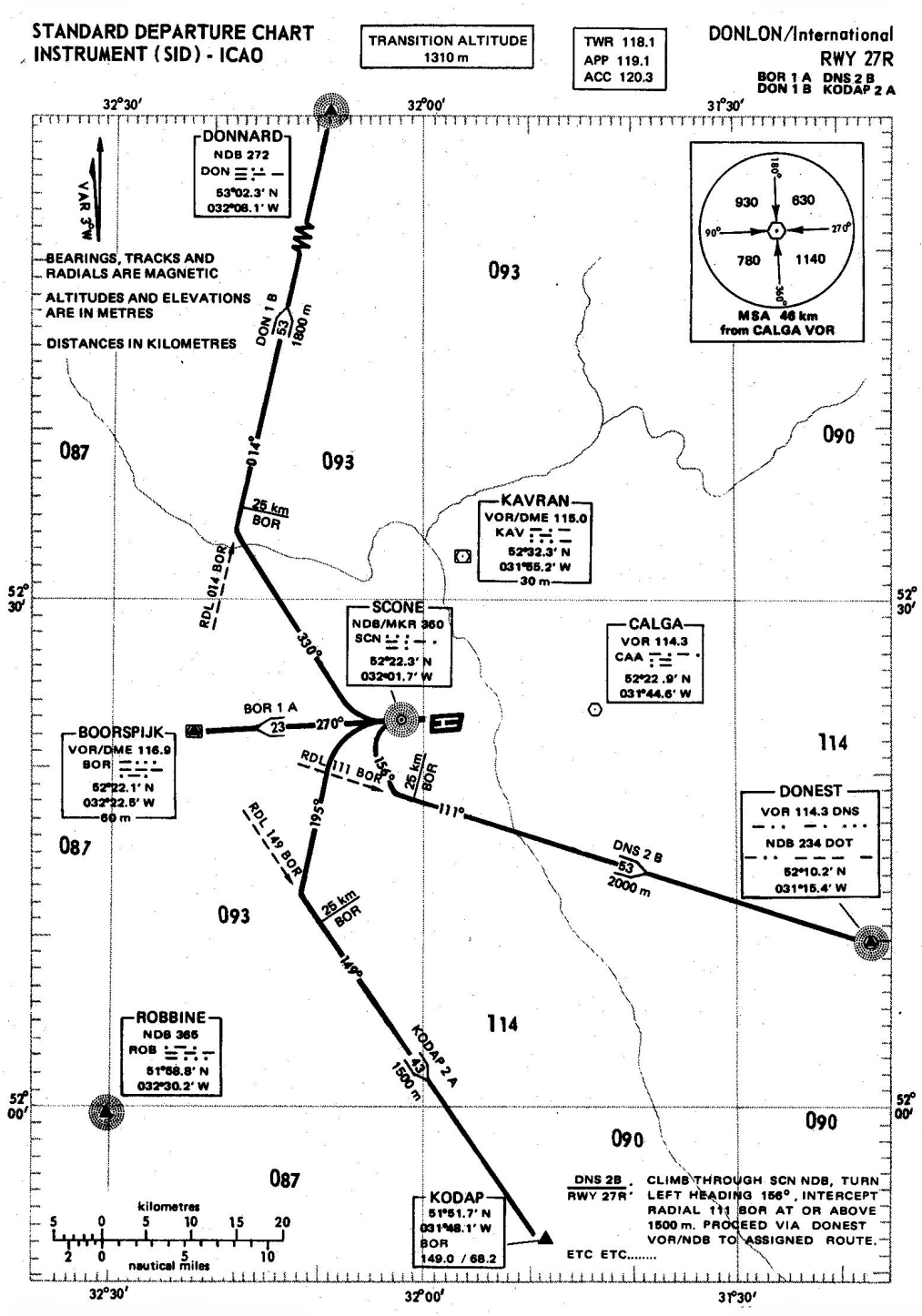
AMENDMENT RECORD		
No.	DATE	ENTERED BY

HORIZONTAL SCALE 1:2,500

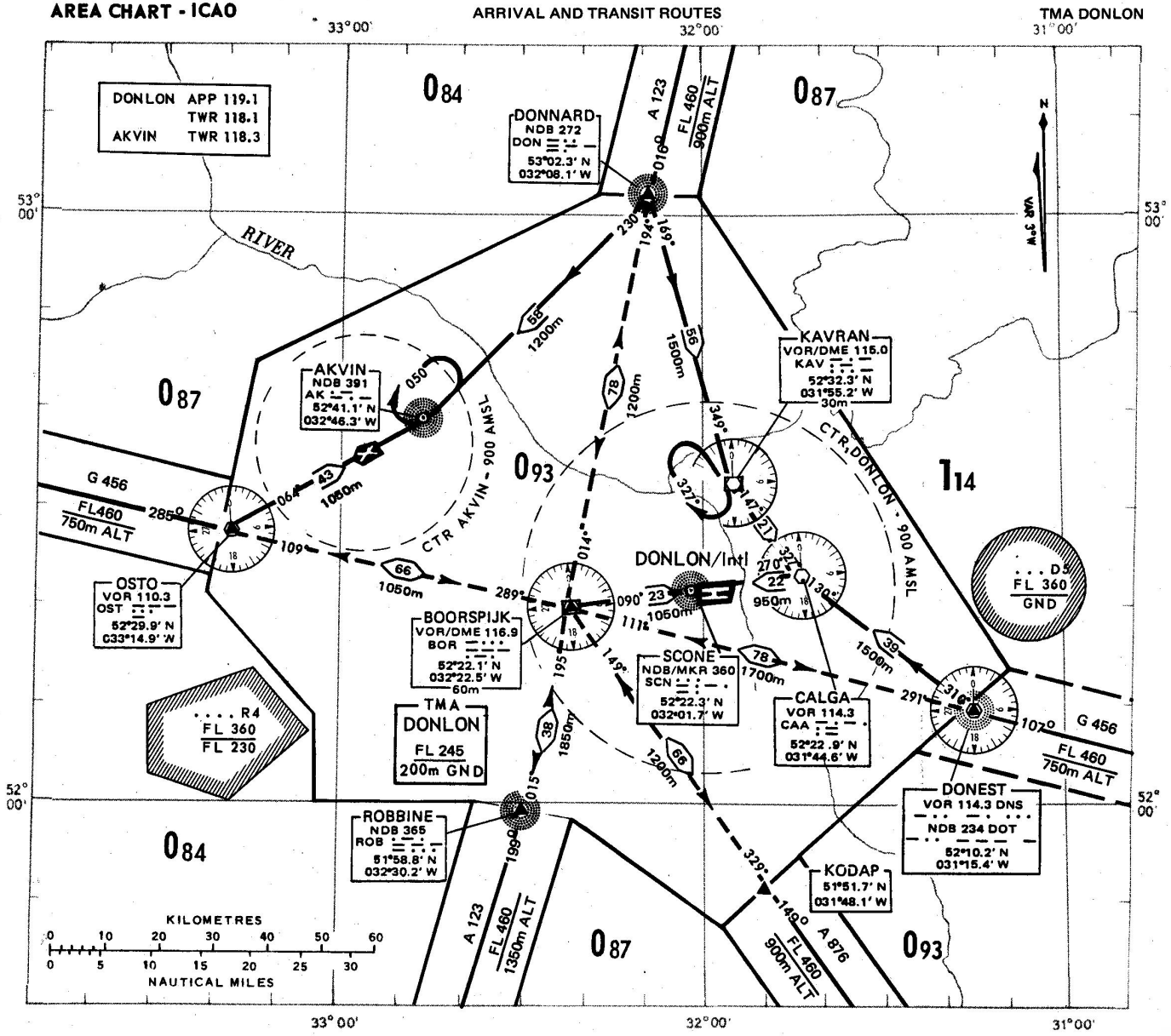
VERTICAL SCALE 1:500

CONTOURS AND HEIGHTS ARE RELATED TO ELEVATION OF RWY THR


AREA CHART - ICAO
DEPARTURE AND TRANSIT ROUTES
TMA DONLON
LEGEND
CONTROL AREA (TMA) (AWY)
ADVISORY ROUTE (ADR)
CONTROL ZONE (CTR)
REPORTING POINT (Compulsory)
INBOUND ROUTING
TRANSIT ROUTING
*DISTANCE IN KILOMETRES
MINIMUM CRUISING LEVEL
MAGNETIC BEARING
RADIO NAVIGATION AID
NAME
IDENTIFICATION AND FREQUENCY
CO-ORDINATES
ELEVATION OF DME SITE
BOORSPIJK
VOR/DME 116.9
BOR
52°22.1' N
032°22.5' W
60m
1500m
340°
* Note: Annex 5 temporarily permits nautical miles as alternative units
Area minimum altitude (AMA)
Each 1° quadrilateral contains an area minimum altitude (AMA) which represents the lowest altitude which may be used under instrument metereological conditions (IMC). The AMA provides a minimum clearance of 300 metres above all obstacles in the quadrilateral. It is represented in thousands and tens of metres above mean sea level.
Example: 1140 metres 114
COMMUNICATION FAILURE
ASSOCIATED NAVIGATIONAL AIDS:
AKVIN AERODROME - NDB AK 391 kHz
DONLON AERODROME - NDB SCN 360 kHz
DONLON TWR 118.1
DEP 123.7
AKVIN TWR 118.3
DONNARD
NDB 272
DON
53°02.3' N
032°08.1' W
KAVRAN
VOR/DME 115.0
KAV
52°32.3' N
031°55.2' W
30m
AKVIN
NDB 391
AK
52°41.1' N
032°46.3' W
SCONE
NDB/MKR 360
SCN
52°22.3' N
032°01.7' W
OSTO
VOR 110.3
OST
52°29.9' N
033°14.9' W
CALGA
VOR 114.3
CAA
52°22.9' N
031°44.6' W
DONEST
VOR 114.3 DNS
NDB 234 DOT
52°10.2' N
031°15.4' W
ROBBINE
NDB 365
ROB
51°58.8' N
032°30.2' W
KODAP
51°51.7' N
031°48.1' W
TMA DONLON
FL 245
200m GND
R4
FL 360
FL 230
D5
FL 360
GND
DONLON / Int
CTR AKVIN - 900 AMSL
CTR DONLON 900 AMSL
RIVER
G 456
FL 460
750m ALT
A 123
FL 460
900m ALT
A 123
FL 460
1350m ALT
A 876
FL 460
900m ALT
1800m
1500m
2000m
KILOMETRES
NAUTICAL MILES
084
087
093
114
33°00'
32°00'
31°00'
53°00'
52°00'


STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO
TRANSITION ALTITUDE
1310 m
TWR 118.1
APP 119.1
ACC 120.3
DONLON/International
RWY 27R
BOR 1 A DNS 2 B
DON 1 B KODAP 2 A
32°30′
32°00′
31°30′
52° 30′
52° 00′
VAR 3°W
BEARINGS, TRACKS AND RADIALS ARE MAGNETIC
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES IN KILOMETRES
DONNARD
NDB 272
DON
53°02.3′ N
032°08.1′ W
DON 1 B
53
1800 m
014°
25 km
BOR
RDL 014 BOR
330°
KAVRAN
VOR/DME 115.0
KAV
52°32.3′ N
031°55.2′ W
30 m
SCONE
NDB/MKR 360
SCN
52°22.3′ N
032°01.7′ W
CALGA
VOR 114.3
CAA
52°22.9′ N
031°44.6′ W
BOR 1 A
23
270°
BOORSPIJK
VOR/DME 116.9
BOR
52°22.1′ N
032°22.5′ W
60 m
RDL 111 BOR
156°
25 km
BOR
111°
DONEST
VOR 114.3 DNS
NDB 234 DOT
52°10.2′ N
031°15.4′ W
DNS 2 B
53
2000 m
RDL 149 BOR
195°
25 km
BOR
149°
KODAP 2 A
43
1500 m
ROBBINE
NDB 365
ROB
51°58.8′ N
032°30.2′ W
KODAP
51°51.7′ N
031°48.1′ W
BOR
149.0 / 68.2
093
087
090
114
180°
930
630
90°
270°
780
1140
360°
MSA 46 km
from CALGA VOR
DNS 2B
RWY 27R
CLIMB THROUGH SCN NDB, TURN LEFT HEADING 156°, INTERCEPT RADIAL 111 BOR AT OR ABOVE 1500 m. PROCEED VIA DONEST VOR/NDB TO ASSIGNED ROUTE.
ETC ETC.....
kilometres
5 0 5 10 15 20
2 0 5 10
nautical miles

AREA CHART - ICAO — ARRIVAL AND TRANSIT ROUTES — TMA DONLON



LEGEND		
CONTROL AREA	(TMA) (AWY)	
ADVISORY ROUTE	(ADR)	
CONTROL ZONE	(CTR)	
REPORTING POINT	(Compulsory)	▲
INBOUND ROUTING		
TRANSIT ROUTING		
*DISTANCE IN KILOMETRES		57
MINIMUM CRUISING LEVEL		1500 m
MAGNETIC BEARING		340°
RADIO NAVIGATION AID	NAME	BOORSPIJK
	IDENTIFICATION AND FREQUENCY	VOR/DME 116.9 BOR
	CO-ORDINATES	52°22.1' N 032°22.5' W
	ELEVATION OF DME SITE	60m

*Note: Annex 5 temporarily permits nautical miles as alternative units

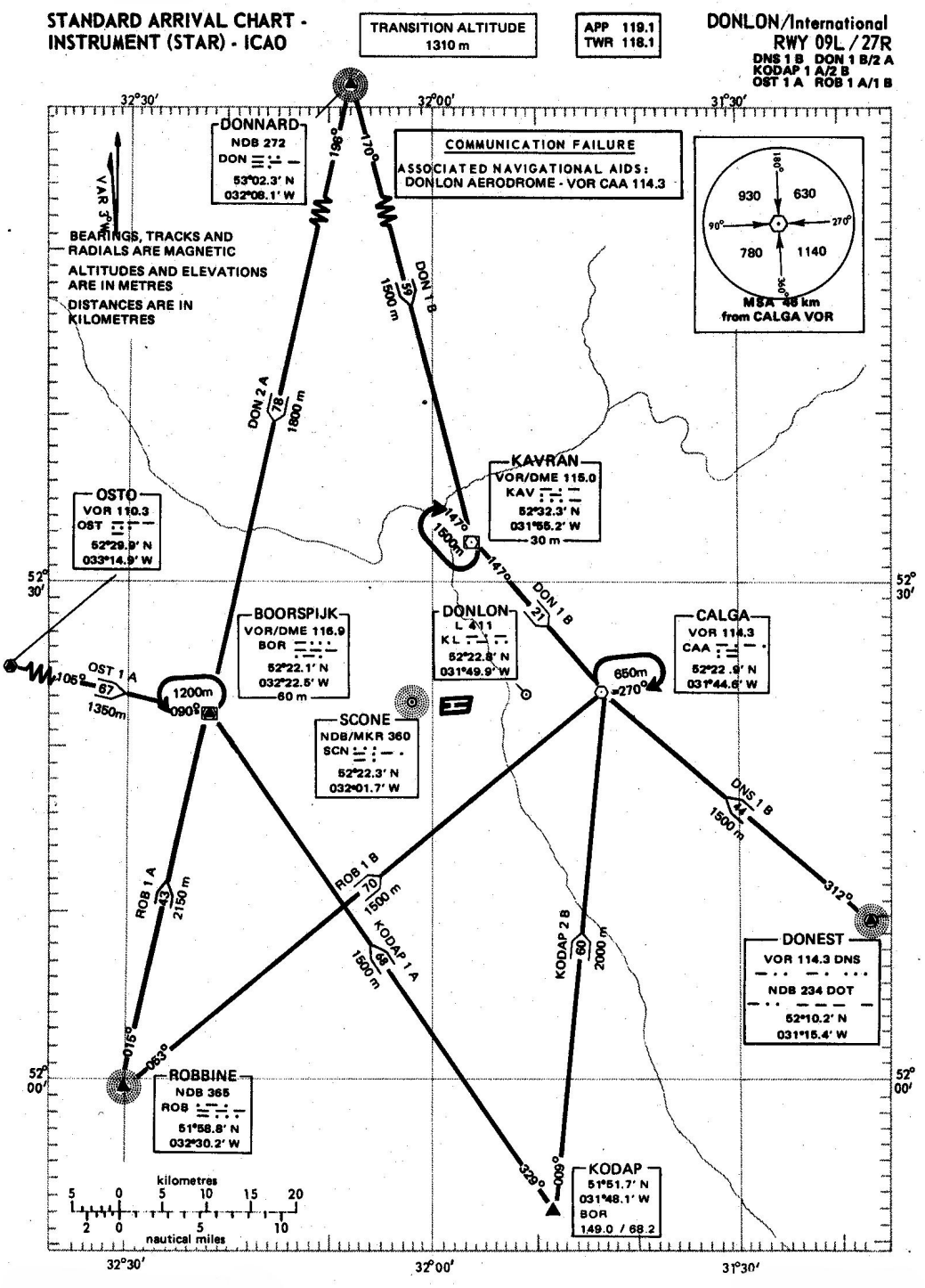
Area minimum altitude (AMA)

Each 1° quadrilateral contains an area minimum altitude (AMA) which represents the lowest altitude which may be used under instrument metereological conditions (IMC). The AMA provides a minimum clearance of 300 metres above all obstacles in the quadrilateral. It is represented in thousands and tens of metres above mean sea level.

Example: 1140 metres **114**

COMMUNICATION FAILURE

ASSOCIATED NAVIGATIONAL AIDS:
AKVIN AERODROME - NDB AK 391 kHz
DONLON AERODROME - NDB SCN 360 kHz


STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT (STAR) - ICAO
TRANSITION ALTITUDE 1310 m
APP 119.1
TWR 118.1
DONLON/International
RWY 09L / 27R
DNS 1 B DON 1 B/2 A
KODAP 1 A/2 B
OST 1 A ROB 1 A/1 B
COMMUNICATION FAILURE
ASSOCIATED NAVIGATIONAL AIDS:
DONLON AERODROME - VOR CAA 114.3
BEARINGS, TRACKS AND RADIALS ARE MAGNETIC
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES
MSA 46 km from CALGA VOR
930
630
780
1140
DONNARD
NDB 272
DON
53°02.3' N
032°08.1' W
OSTO
VOR 110.3
OST
52°29.9' N
033°14.9' W
KAVRAN
VOR/DME 115.0
KAV
52°32.3' N
031°55.2' W
30 m
BOORSPIJK
VOR/DME 116.9
BOR
52°22.1' N
032°22.5' W
60 m
DONLON
L 411
KL
52°22.8' N
031°49.9' W
CALGA
VOR 114.3
CAA
52°22.9' N
031°44.6' W
SCONE
NDB/MKR 360
SCN
52°22.3' N
032°01.7' W
DONEST
VOR 114.3 DNS
NDB 234 DOT
52°10.2' N
031°15.4' W
ROBBINE
NDB 365
ROB
51°58.8' N
032°30.2' W
KODAP
51°51.7' N
031°48.1' W
BOR
149.0 / 68.2
DON 2 A
DON 1 B
OST 1 A
ROB 1 A
ROB 1 B
KODAP 1 A
KODAP 2 B
DNS 1 B
kilometres
nautical miles
32°30'
32°00'
31°30'
52° 30'
52° 00'

КАРТА МИНИМАЛЬНЫХ РАДИОЛОКАЦИОННЫХ АБСОЛЮТНЫХ ВЫСОТ (ИКАО)

DONLON/intl (EADD)

ПОДЛЕЖИТ РАЗРАБОТКЕ

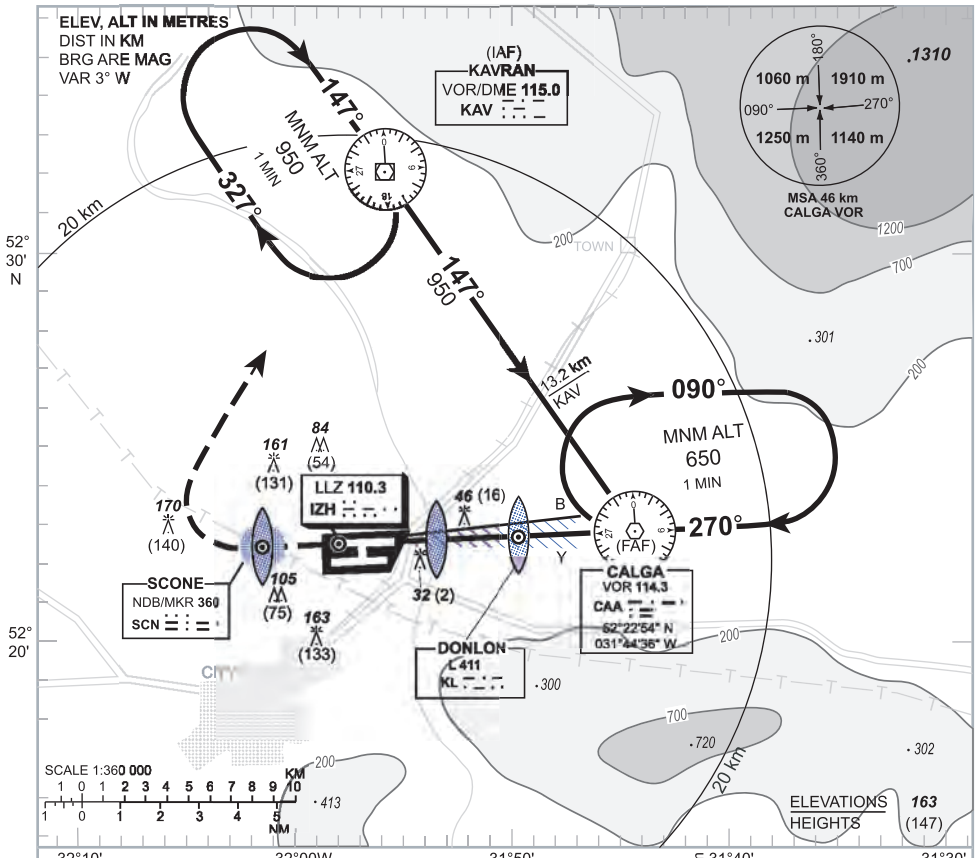
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

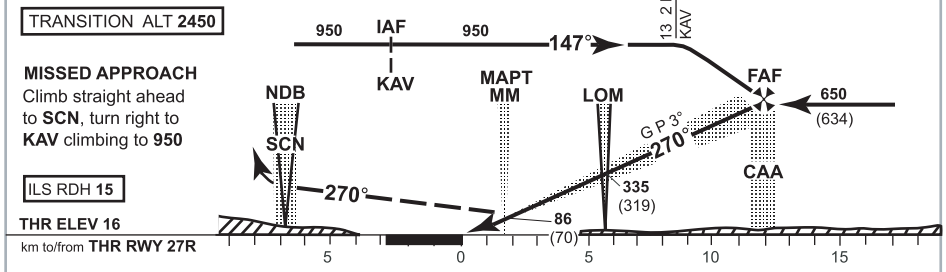
AERODROME ELEV 30m
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 27 R - ELEV 16m

APP 119.1
TWR 118.1

DONLON/Intl (EADD)

ILS RWY 27R





OCA (H)		A	B	C	D
Straight-in Approach	Cat I	**64** (48)	**67** (51)	**70** (54)	**73** (57)
	Cat II	(13)	(18)	(22)	(26)
	GP INOP		**140**	(124)	
Circling		**385**	**465**	**630**	**680**

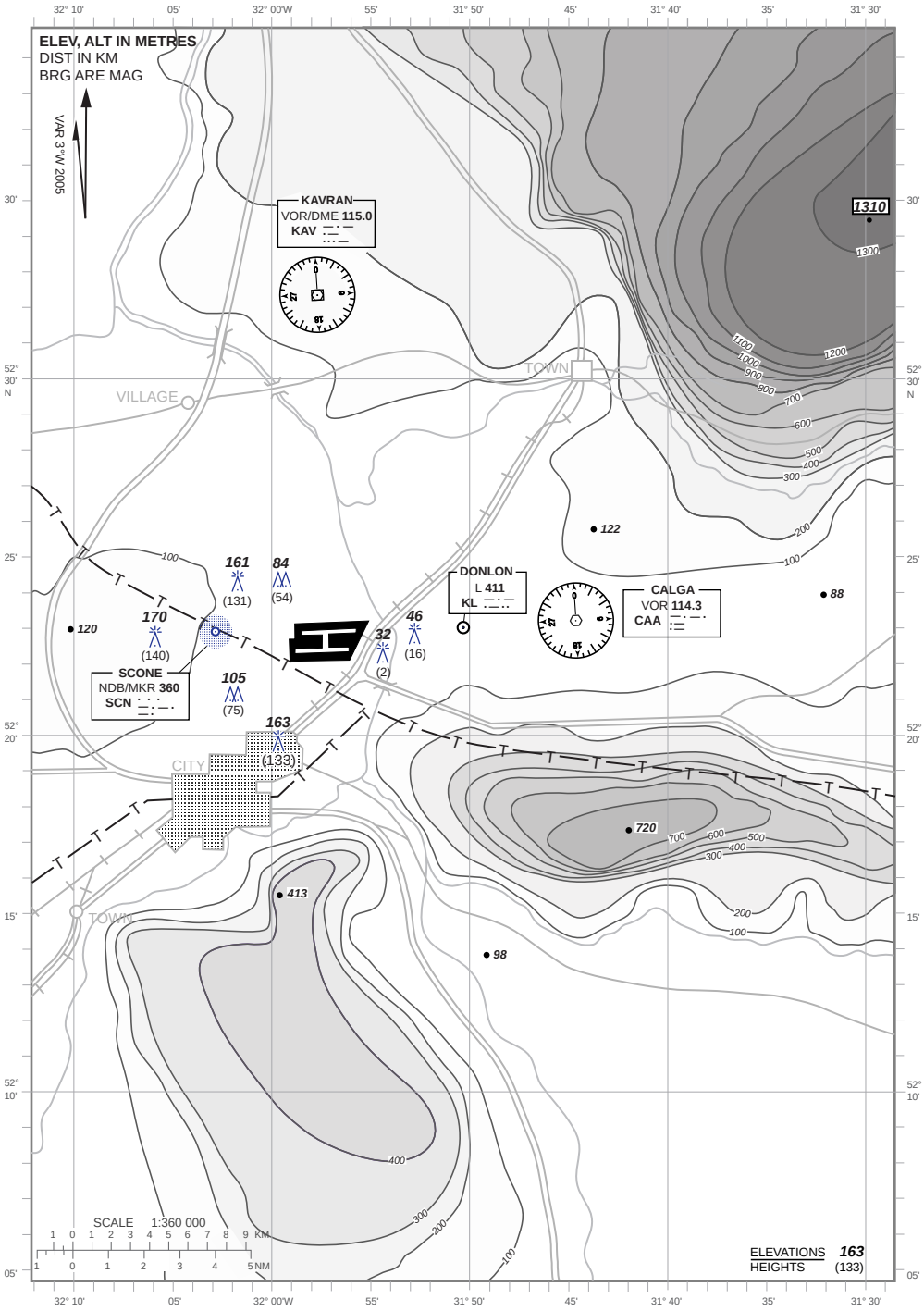
GS	km/h	150	200	250	300
FAF-MAPT 10.6 km	min:s	**4:14**	**3:10**	**2:32**	**2:07**
Rate of descent	m/s	**2.2**	**2.9**	**3.6**	**4.4**

VISUAL APPROACH CHART - ICAO

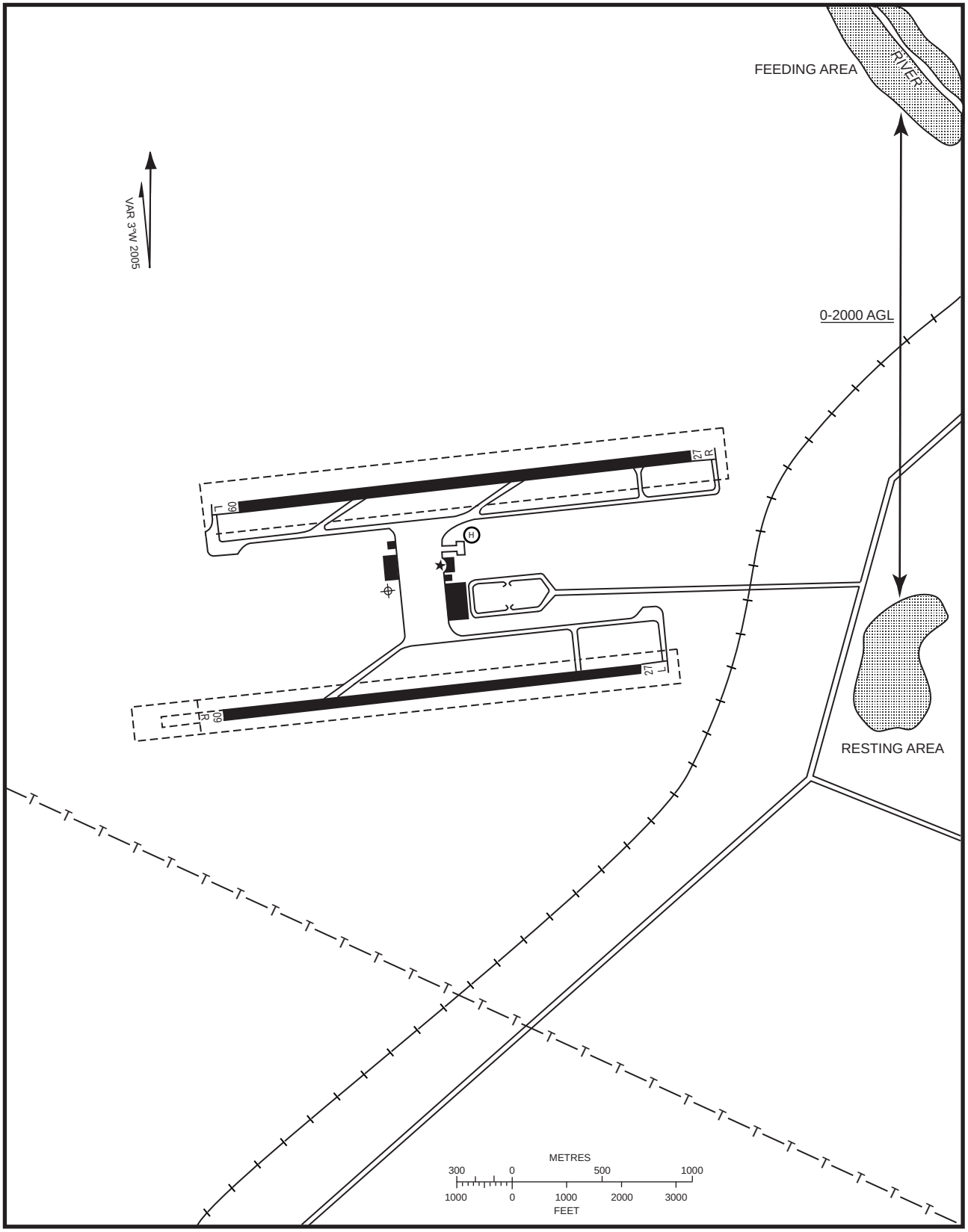
AERODROME ELEV 30m
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

APP	119.1
TWR	118.1

DONLON/Intl (EADD)



BIRD CONCENTRATIONS - DONLON INTERNATIONAL



AD 3. ВЕРТОДРОМЫ

EADH AD 3.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ ВЕРТОДРОМА

EADH – ДОНЛОН/вертодром в центре города

EADH AD 3.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ВЕРТОДРОМА

1	*Координаты контрольной точки вертодрома и ее местоположение*	521720N 0320206W, geometric centre of TLOF
2	*Направление и расстояние от (города)*	Donlon downtown, east shore of Donlon river
3	*Превышение/расчетная температура*	18 M (59 FT)/21°C
4	*Волна геоида в месте превышения вертодрома*	9 M
5	*Магнитное склонение/годовые изменения*	3°W (1990)/0.03° decreasing
6	*Администрация аэродрома, адрес, телефон, телефакс, телекс AFS*	Civil Aviation Administration Donlon Heliport Authority 924 Riverside St. Donlon Tel: 06958238 Telefax: 06958239 Telex: 74265 AFS: EADHYDYX
7	*Типы разрешенных полетов (ППП/ПВП)*	VFR
8	*Примечания*	Nil

EADH AD 3.3 ЧАСЫ РАБОТЫ

1	*Администрация вертодрома*	MON–FRI: 0600–2000 (0500–1900) SAT, SUN + HOL: 0700–2000 (0600–1900)
2	*Таможня и иммиграция*	O/R. 2 HR PN to Heliport Authority required.
3	*Медицинская и санитарная службы*	O/R. 2 HR PN to Heliport Authority required.
4	*Бюро AIS по проведению инструктажа*	As Heliport Administration 1).
5	*Бюро информации ОВД (ARO)*	As Heliport Administration 2).
6	*Метеорологическое бюро по проведению инструктажа*	As Heliport Administration.
7	*ОВД*	As Heliport Administration.
8	*Заправка топливом*	As Heliport Administration.
9	*Обслуживание*	As Heliport Administration.
10	*Безопасность*	O/R. 2 HR PN to heliport required.
11	*Удаление льда*	Nil
12	*Примечания*	1) Self-briefing office. Direct tel. to AIS DONLON/International. 2) Direct tel. to ARO DONLON/International.

EADH AD 3.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ

1	*Погрузочно-разгрузочные средства*	1 truck 1.5 tonnes available.
2	*Типы топлива и масел*	AVTUR 1GTA-1, AVCAT oil, all types normally available.
3	*Средства заправки/пропускная способность*	1 truck 15 000 litres, 100 litres/min.
4	*Средства по удалению льда*	Nil
5	*Наличие мест в ангарах для прибывающих вертолетов*	Nil
6	*Наличие ремонтного оборудования для прибывающих вертолетов*	Nil
7	*Примечания*	Nil

EADH AD 3.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ

1	*Гостиницы*	In the city.
2	*Рестораны*	Coffee shop at heliport, restaurants in the city.
3	*Транспортное обслуживание*	Buses and taxis.
4	*Медицинское обслуживание*	First aid at heliport. Hospitals in the city.
5	*Банк и почта*	Banking machine at heliport. Banks and post office in the city.
6	*Туристическое бюро*	Office in the city. Tel: Donlon 0123 4863559 Telefax: 0123 4863569
7	*Примечания*	Nil

EADH AD 3.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ

1	*Категория вертодрома по противопожарному оснащению*	H1
2	*Аварийно-спасательное оборудование*	Nil
3	*Возможности по удалению вертолетов, потерявших способность двигаться*	Hydraulic jacks available
4	*Примечания*	Nil

EADH AD 3.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ: УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ

1	*Виды оборудования для удаления осадков*	1 snow plough available
2	*Очередность удаления осадков*	1. TLOF and FATO 2. TWY and Apron
3	*Примечания*	Nil

EADH AD 3.8 ДАННЫЕ ПО ПЕРРОНАМ, РД И МЕСТАМ ПРОВЕРОК

1	*Поверхность и прочность перронов/мест стоянок для вертолетов*	Dimensions: 10 H 20 M Surface: Asphalt/concrete Strength: 8 tonnes
2	*Ширина, вид поверхности и обозначение наземных РД*	Width: 23 M Surface: Asphalt Designation: Nil
3	*Ширина и обозначение РД для руления по воздуху*	Nil
4	*Местоположение и превышение мест проверки высотомера*	Location: Nil Elevation: Nil
5	*Местоположение точек проверки VOR*	Nil
6	*Местоположение точек проверки INS*	See heliport chart
7	*Примечания*	Nil

EADH AD 3.9 МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ И МАРКЕРЫ

1	*Маркировочные знаки для захода на посадку и взлета*	Heliport identification, FATO edge, TLOF edge
2	*Маркировочные знаки РД, РД для руления по воздуху и маркеры маршрутов руления по воздуху*	TWY CL HLDG PSN
3	*Примечания*	Nil

EADH AD 3.10 ВЕРТОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ

В районе 2					
Обозначение препятствия	*Вид препятствия*	*Местоположение препятствия*	*Превышение/ относительная высота*	*Маркировка/ вид, цвет*	*Примечание*
a	b	c	d	e	f
EADDOB001	Антенна	522142.17N 0320215.24W	93/60 M	MARKED/FLS W	Имеется комплект данных о препятствиях (см. GEN 3.1.6)
EADDOB002	Линия электропередачи	522151.82N 0315845.12W	65/15 M	MARKED	
EADDOB003	Вышка	522203.36N 0315457.22W	40/12 M	LGTD	
EADDOB004	Подвижное препятствие	522243.85N 0315455.58W	28/3 M	NIL	

В районе 3					
Обозначение препятствия	*Вид препятствия*	*Местоположение препятствия*	*Превышение/ относительная высота*	*Маркировка/ вид, цвет*	*Примечание*
a	b	c	d	e	f
EADDOB005	Здание а/вокзала	522124.86N 0315452.18W	31,5/15 M	MARKED/HI R	Имеется комплект данных о препятствиях (см GEN 3.1.6)
EADDOB006	Ангар	522115.34N 0315532.17W	55/20 M	LGTD	
EADDOB007	Антенна	522138.15N 0315425.48W	37/4 M	LGTD	

EADH AD 3.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1	*Соответствующий метеорологический орган*	DONLON
2	*Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы*	H24 –
3	*Орган, ответственный за прогнозы TAF, и сроки действия*	DONLON 9 HR
4	*Частота составления прогноза типа "тренд"*	Nil
5	*Предоставляемый инструктаж/консультация*	D = Self-briefing display
6	*Полетная документация и используемые языки*	Charts and plain language text English
7	*Краткая и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации*	S, U_{85}, P_{85}, SWL Other information: Nil
8	*Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации*	Telefax
9	*Органы ОВД, обеспечиваемые информацией*	Donlon TWR Donlon Heliport FIS
10	*Дополнительная информация (ограничение обслуживания и т. д.)*	Nil

EADH AD 3.12 ДАННЫЕ О ВЕРТОДРОМЕ

1	*Тип вертодрома*	Surface level
2	*Размеры TLOF*	20 H 20 M
3	*Истинный и магнитный пеленги зоны FATO*	027.33°/207.33° GEO
4	*Размеры FATO и тип поверхности*	50 H 50 M, asphalt
5	*Поверхность и несущая способность зоны TLOF*	Concrete, 8 tonnes
6	*Координаты геометрического центра TLOF или порога FATO и волна геоида*	TLOF: 521720.17N 0320206.31N Geoid: 9 M
7	*Превышение и уклон TLOF/FATO*	Non-precision: 18 M, slope 1%/18 M, slope 1% Precision: Nil
8	*Размеры зоны безопасности*	70 H 90 M
9	*Размеры полосы свободной от препятствий*	Nil
10	*Свободный от препятствий сектор*	Nil
11	*Примечания*	Nil

EADH AD 3.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ

	TODAH (M)	*RTODAH (M)*	*LDAH (M)*	*Примечания*
	1	2	3	4
FATO 03:	70 M	50 M	50 M	Nil
FATO 21:	70 M	50 M	50 M	Nil

EADH AD 3.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ЗОНЫ FATO

1	*Тип, протяженность и сила света системы огней приближения*	Nil
2	*Тип системы визуальной индикации глиссады*	Nil
3	*Характеристики и местоположение огней зоны FATO*	White omnidirectional edge lights at intervals of 12.5 M
4	*Характеристики и местоположение огней прицельной точки посадки*	Nil
5	*Характеристики и местоположение светосигнальной системы зоны TLOF*	Yellow floodlights at the edge of TLOF at intervals of 5 M
6	*Примечания*	Nil

EADH AD 3.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ПИТАНИЯ

1	*Местоположение, характеристики и часы работы вертодромного маяка*	Nil
2	*Местоположение и освещение указателя направления ветра*	NE corner of FATO LGTD
3	*Рулежные огни и огни осевой линии РД*	Nil
4	*Резервный источник электропитания/время переключения*	Nil
5	*Примечания*	Nil

EADH AD 3.16 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД

1	*Обозначение и боковые границы*	DONLON Heliport ATZ. A circle, radius 1 KM centred at 521720N 0320206W (ARP)
2	*Вертикальные границы*	150 M MSL
3	*Классификация воздушного пространства*	D
4	*Позывной и язык (языки) органа ОВД*	Donlon heliport information English
5	*Абсолютная высота перехода*	3 500 FT MSL
6	*Примечания*	Nil

EADH AD 3.17 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД

Обозначение службы	*Позывной*	*Частота*	*Часы работы*	*Примечания*
1	2	3	4	5
APP	Donlon Approach	119.100 MHZ 121.500 MHZ	H24 H24	Primary frequency, VDF available Emergency frequency
TWR	Donlon Tower	118.100 MHZ 117.900 MHZ	As AD HO	Primary frequency Military aircraft
FIS	Donlon Heliport Information	118.300 MHZ	As Heliport Administration	

EADH AD 3.18 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ

1	*Тип средства, магнитное склонение (для VOR дать магнитное склонение)* *Тип операций*	VOR/DME (3°W/1990) Declination: 3°W or 357°
2	*Обозначение*	BOR
3	*Частота*	116.9 MHZ CH 116X
4	*Часы работы*	H24
5	*Координаты места установки передающей антенны*	522106.2N 0322230.8W
6	*Превышение передающей антенны DME*	60 M/198 FT
7	*Примечания*	Nil

EADD AD 3.19 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ

Руление ограничено только наземным рулением. В ночные часы работы предоставляются услуги сигнальщика для руления на перрон и с него.

EADD AD 3.20 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

3.20.1 В ночной период с 22:00 до 06:00 (21:00–05:00) движение не разрешается.

3.20.2 Данный вертодром находится в чувствительной к шуму зоне. Пилотам, осуществляющим прилет или вылет, следует избегать пролет над жилыми зонами, расположенными к северо-востоку и югу от вертодрома, а также над больничным комплексом, расположенным на западном берегу реки Донлон к западу от вертодрома.

EADD AD 3.21 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ

Все прилеты и вылеты осуществляются над рекой Донлон в направлении на юг или север. Всем вертолетам следует поддерживать двустороннюю радиотелефонную связь с АДП Донлона на частоте 118,000 МГц при полете вне зоны аэродромного движения вертодрома Донлона или с информационным бюро вертодрома Донлона на частоте 118,300 МГц при полете в границах зоны аэродромного движения вертодрома Донлон.

EADD AD 3.22 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

В окрестностях вертодрома наблюдаются интенсивные полеты стай чаек. Меры по рассеиванию птиц включают периодическое воспроизведение записанного на пленку крика встревоженных птиц вместе с запуском петард.

EADD AD 3.23 ОТНОСЯЩИЕСЯ К ВЕРТОДРОМУ КАРТЫ

1. Донлон/вертодром в центре города – вертодромная карта - EADH .... (указать).

ПОДЛЕЖИТ РАЗРАБОТКЕ