

Краткие правила заполнения полетного плана

Callsign Позывной:

- не более чем 7 знаков
- регистрационный знак воздушного судна (например, EIAKO, 4XBCD, N2567GA, 85347) в случае, если:

1) при радиотелефонной связи позывной, который будет использоваться воздушным судном, состоит только из данного опознавательного индекса (например, URNIK) или ему предшествует радиотелефонный позывной для летно-эксплуатационного агентства (например, AIR URGА URNIK) (если позывной состоит из одно/двух первых букв регистрации страны и дальше 5 цифр, то буквы можно не приводить. К примеру, UR26789 можно заполнять как 26789)

2) воздушное судно не оборудовано радиосредствами;

- индекс ИКАО для летно-эксплуатационного агентства, за которым следует опознавательный индекс рейса (например, KLM511, AUI213, SDM025) в случае, если при радиотелефонной связи позывной, который будет использоваться воздушным судном, состоит из радиотелефонного индекса ИКАО для летно-эксплуатационного агентства, за которым следует опознавательный индекс рейса (например, KLM511, UKRAINE INTERNATIONAL 213, ROSSIYA 025).

Примечание. Индексы и радиотелефонные позывные ИКАО для летно-эксплуатационных агентств содержатся в документе Doc 8585; также узнать радиотелефонный позывной можно на различных сайтах – к примеру: <http://www.airlinecodes.co.uk/airlcoderes.asp>. Часто пилоты пишут радиотелефонный позывной в ремарках полетного плана.

AP data: тип ВС и некоторые сведения о нем: в формате _/XXXX/_

- XXXX - 2 – 4 символа
- XXXX - соответствующее условное обозначение, указанное в ИКАО Doc 8643 "Условные обозначения типов воздушных судов". Поглядеть можно тут: <http://www.icao.int/anb/ais/8643/>
- после и перед слешем «/» указывают оборудование ВС. Зачастую FSInn пишет его руководствуясь не всегда верными предпосылками, поэтому его мы их проверяем. Оборудование можно не указывать.

Важно чтобы тип был указан без лишних символов согласно классификации ИКАО. Это необходимо радиолокационным диспетчерам для прогнозирования вертикальных и горизонтальных скоростей.

IFR/VFR: правила полетов ППП / ПВП соответственно

Persons on board: количество человек на борту включая пилотов и стюардес :)

Departure: ICAO код аэродрома вылета

Destination: ICAO код аэродрома назначения

Alternate airport: ICAO код запасного аэродрома

четырёхбуквенный индекс ИКАО для местоположения аэродрома вылета, если никакого индекса местоположения не присвоено, то ZZZZ

Посмотреть ИКАО коды аэропортов можно тут: <http://www.airlinecodes.co.uk/apcodesearch.asp>

True airspeed: истинная скорость в полете на крейсерском эшелоне

- максимально 5 символов
- указывают истинную воздушную скорость в формате
 - в километрах в час в виде К с последующими четырьмя цифрами (например, K0830);
 - в узлах в виде N с последующими четырьмя цифрами (например, N0485) (если никакой буквы нету, то скорость указана в узлах);
 - через число Маха с точностью до сотых с предшествующей буквой М (например, M082).

Cruising Altitude: крейсерская высота или эшелон полета

запланированный крейсерский эшелон для первого или всего участка намеченного маршрута

указанный следующим образом:

- максимально 5 символов
- эшелон полета, выраженный в виде буквы F, с последующими тремя цифрами (например, F085; F330);
- абсолютная высота в футах, выраженная с помощью четырех - пяти цифр (например, 4500; 10000) либо через букву A и три цифры после (например, A045, A100);
- эшелон полета в десятках метров, выраженный с помощью буквы S с последующими четырьмя цифрами (например, S1130);
- абсолютная высота в десятках метров, выраженная с помощью буквы M с последующими четырьмя цифрами (например, M0840);
- для неконтролируемых полетов по ПВП, буквы VFR.

Departure time estimate: расчетное время вылета

Departure time actual: время вылета

Estimate time enroute: время в пути

Fuel on board: запас топлива (в часах и минутах)

соответствующее время указанное по Гринвичу (единому координированному времени - UTC) без точек и двоеточий, то есть 4 цифрами подряд

Flight Route: маршрут полета

1) при полете по установленным маршрутам ОВД

А)

а) Если аэродром вылета соединен с маршрутом схемой стандартного вылета, то необходимо указать точку конца SID (первую точку маршрута: NEROB)

б) если аэродром вылета не соединен схемой стандартного вылета с первой точкой маршрута, то необходимо:

* если аэродром вылета расположен на маршруте ОВД индекс первого маршрута ОВД (например, W657)

** если аэродром вылета не расположен на маршруте ОВД буквы DCT с последующим указанием пункта соединения первого маршрута ОВД, за которыми следует индекс маршрута ОВД. (DCT LAGUP W657)

Б) Затем указать пункт, в котором запланировано изменение скорости или эшелона полета, изменение маршрута ОВД и/или изменение правил полета. (NEROB UL945 TM)

Примечание. В тех случаях, когда запланирован переход с нижнего на верхний маршрут ОВД и маршруты расположены в одном и том же направлении, вносить данные о точке перехода не требуется.

В) За которым указывается

а) если запланирована смена скорости или эшелона новая скорость или новый эшелон

б) если запланировано изменение правил полета, то новые правила полета.

Г)

а) Если полет будет проходить дальше по маршрут ОВД, необходимо указать индекс следующего маршрута ОВД

б) если полет до следующего пункта будет проходить за пределами установленного маршрута, за исключением когда оба пункта определены географическими координатами

Д) далее к пункту Б)

так заполнить план до последней точки начала стандартной процедуры прибытия или входа в район аэродрома назначения

2) при полеты вне установленных маршрутов ОВД

А) указать пункты, удаленные друг от друга, как правило, не более чем на 30 мин полетного

времени или 370 км (200 м. миль), включая каждый пункт, в котором запланировано изменение скорости или эшелона полета, изменение линии пути или изменение правил полета;

Б) вставить буквы DCT между последующими пунктами, если оба пункта не определены географическими координатами или пеленгом радионавигационного средства.

3) *отделить каждый выше перечисленный подпункт интервалом кроме 1)В).*

4) *правила оформления маршрута ОВД*

- 2-7 символов

- индекс, предписанный маршруту или участку маршрута, включая в соответствующих случаях кодированный индекс, предписанный стандартному маршруту вылета или прибытия (например, L456, UA830, R14, UB10, KODAP2A).

Для полетов через территорию Украины, на эшелоне выше FL275 – указывается индекс верхних трасс обязательно содержащие букву «U», которая читается не как ЮНИФОРМ, а как АППЕР.

5) *правила оформления основной точки*

- 2-11 символов

- кодированный индекс (2-5 знаков), присвоенный точке (например, LN, MAY, HADDY), или,

- если кодированный индекс не присвоен, используется один из следующих путей:

- только градусы (7 знаков): 2 цифры, обозначающие широту в градусах с последующей буквой N (север) или S (юг), сопровождаемые тремя цифрами, указывающими долготу в градусах, за которыми следует буква E (восток) или W (запад). Правильное количество знаков обеспечивается путем добавления нулей, если это необходимо, например: 46N078W.

- градусы и минуты (11 знаков): 4 цифры, обозначающие широту в градусах и десятках и единицах минут с последующей буквой N (север) или S (юг), сопровождаемые пятью цифрами, указывающими долготу в градусах и десятках и единицах минут, за которыми следует буква E (восток) или W (запад). Правильное количество знаков обеспечивается путем добавления нулей, если это необходимо, например: 4620N07805W.

- пеленг и расстояние от навигационного средства: обозначение навигационного средства (как правило, VOR) в виде двух или трех знаков, затем пеленг от этого навигационного средства в виде трех цифр, обозначающих магнитные градусы, затем расстояние от навигационного средства в виде трех цифр, указывающих морские мили. Правильное количество знаков обеспечивается путем добавления нулей, если это необходимо, например пункт с магнитным пеленгом 180° на расстоянии 40 м. миль от VOR DUB следует обозначать как DUB 180040.

6) *правила оформления смены эшелона и высоты*

- максимум 21 знак

- пункт, в котором планируется изменение скорости (5% истинной воздушной скорости или 0,01 числа Маха и более) или изменение эшелона, обозначается точно так же, как и в п. 5) выше

- последующая наклонная черта и после крейсерская скорость и крейсерский эшелон, обозначенными точно также, как и в пп. TAS и Altitude выше (но всегда с использованием буквенного обозначения единиц измерения), без интервала между ними, даже в том случае, когда изменяется лишь одна из этих величин.

Примеры: LN/N0284A045

MAY/N0305F180

HADDY/N0420F330

4602N07805W/N0500F350

46N078W/M082F330

DUB 180040/N0350M0840

Смена эшелона обязательно указывается при переходе из одной системы эшелонирования в другую, к примеру, при полете из Украины в Россию с футового RVSM на метровое.

7) *правила оформления изменения правил полета*

- 3 символа

• пункт, в котором планируется изменение правил полета, обозначается точно так же, как в пп. 5) выше с последующим интервалом и одним из следующих обозначений:

- VFR: для перехода с ППП на ПВП

- IFR: для перехода с ПВП на ППП

Примеры: LN VFR

LN/N0284A050 IFR

8) правила оформления набора высоты в крейсерском режиме

На маршрутах большой протяженности из-за большой топливозагрузки воздушное судно не всегда может набрать максимально возможный эшелон полета. По ходу полета и использования топлива, вес самолета уменьшается и он может продолжить набор нового крейсерского эшелона.

• максимум 28 символов

• Буква С с последующей делительной косой чертой;

• пункт, в котором планируется начать набор высоты в крейсерском режиме, обозначенный точно так же, как в п. 5) выше, с последующей делительной косой чертой;

• затем скорость, которая должна выдерживаться во время набора высоты в крейсерском режиме, выраженная точно так же, как в п. 6) выше;

• с последующими двумя эшелонами, определяющими атмосферный слой, занимаемый во время набора высоты в крейсерском режиме, причем каждый эшелон обозначается точно так же, как в п.6) выше, или эшелон, выше которого планируется продолжать набор высоты в крейсерском режиме, сопровождаемой буквами PLUS, без интервала между ними.

Примеры: C/48N050W/M082F290F350

C/48N050W/M082F290PLUS

C/52N050W/M220F580F620.