

**Технология работы диспетчера в
аэропорту Баку
Technology of providing ATS at Baku
airport**

Одобрена/Approved by:
Head of Rostov ACC, Karim Garifullin
Rostov ACC Instructor, Grigory Badalov
Baku FIR ATC-Mentor, Georgy Kalandadze



Amendments

Date	Version	Changes	Pages
02.04.2022	0.1 rev 1	Initial	-
24.04.2022	0.1 rev 2	Section 2 V.1, Section 4 IV.10, Section 5 I.3, Section 6 V.1	7, 17, 18, 24

Раздел 1. Общие положения**I. Цели и задачи диспетчерского обслуживания**

Обслуживание воздушного движения (далее – ОВД) включает в себя:

- аэродромное диспетчерское обслуживание;
- диспетчерское обслуживание подхода;
- районное диспетчерское обслуживание;
- Полетно-информационное обслуживание;
- Аварийное оповещение.

Аэродромное диспетчерское обслуживание – диспетчерское обслуживание движения на аэродроме.

Диспетчерское обслуживание подхода – диспетчерское обслуживание этапов контролируемых полетов, связанных с прибытием или вылетом.

Районное диспетчерское обслуживание – диспетчерское обслуживание этапов контролируемых полетов, неназванных ранее.

Полетно-информационное обслуживание – предоставление консультаций и информации для безопасного выполнения полетов.

Аварийное обслуживание – уведомление соответствующих организаций о воздушных судах, нуждающихся в помощи спасательных служб, и оказание содействия таким службам и воздушным судам.

Основными задачами диспетчерского обслуживания являются:

- Предотвращение столкновений между воздушными судами или между воздушными судами и препятствиями;
- Ускорение и поддержание упорядоченного потока воздушного движения

II. Общие положения

1. Данная технология работы диспетчера (далее – технология) в аэропорту Баку составлена в целях обучения студентов в учебно-тренировочном центре VATRUS международной сети VATSIM. Основой для ее составления послужили следующие документы: ICAO4444, ICAO8162.

Настоящая технология составлена с отклонениями от вышеназванных документов в части, ограниченной правилами сети VATSIM.

Примеры фразеологии приведены курсивом в формате диалога с указанием слов пилота (П) и диспетчера (Д), примечания указаны курсивом в скобках.

Section 1. General Provisions**I. Goals of air traffic service**

Air traffic service (hereafter ATS) includes:

- Aerodrome control service
- Approach control service
- Area control service
- Flight information service
- Alerting service.

Aerodrome control service is a control service within the aerodrome.

Approach control service is a control service for departing and arriving flights.

Area control service is a control service for flights in control areas.

Flight information service is a control service provided for the purpose of giving advises and information useful for the safe and efficient conduct of flights.

Alerting service is a control service provided to notify appropriate organizations regarding aircrafts in need of rescue aid and assist such organizations and aircrafts when required.

The main goals of air traffic control service are:

- Preventing collisions between aircrafts or aircrafts and obstructions
- Expediting and maintaining an orderly flow of air traffic.

II. General provisions

1. This technology of providing ATS (hereinafter referred to as the technology) at the Baku airport was compiled for the purpose of training students in the VATRUS training center of the VATSIM network. The following documents served as the basis for its compilation: ICAO4444, ICAO8162.

This technology has been drawn up with deviations from the above documents in the part limited by the rules of the VATSIM network.

Examples of phraseology are shown in italics in a dialogue format, indicating the words of the pilot (P) and controller (A), notes are indicated in italics in brackets.

2. Технология составлена для аэропорта Баку. При обслуживании в других аэропортах района полетной информации (далее – РПИ) Баку диспетчерское обслуживание выполняется в соответствии с настоящей технологией.

Если в аэропорту диспетчерское обслуживание предоставляется процедурной вышкой, то диспетчерское обслуживание выполняется в соответствии с разделами 3, 4, 5 и 6 настоящей технологии.

3. Технология работы для каждой позиции представлена разделами:

- Задачи, цели, место диспетчерского пункта (далее – ДП) в общей структуре ОВД, зона ответственности;
- Взаимодействие со смежными ДП;
- Рубежи приема/передачи управления воздушным движением (далее – УВД);
- Осуществление УВД с фразеологией;
- Особенности работы на ДП.

4. Глава III настоящей технологии едина для всех позиций. Уточнение, какая информация необходима при подготовке дежурства, указаны в разделе «Задачи, цели, место диспетчерского пункта в общей структуре» каждого раздела.

5. Авиация разделяется на гражданскую, государственную и экспериментальную.

6. При необходимости использования воздушного пространства двумя или более пользователями приоритет в использовании отдается в следующем порядке:

- 1) Оказание помощи в чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера;
- 2) Осуществление регулярных пассажирских и грузовых авиаперевозок;
- 3) Выполнение полетов воздушных судов государственной авиации;
- 4) Выполнение полетов воздушных судов экспериментальной авиации;
- 5) Осуществление нерегулярных воздушных перевозок, авиационных работ;
- 6) Проведение учебных, спортивных, демонстрационных и иных мероприятий;
- 7) Выполнение полетов или иная деятельность по использованию воздушного пространства в целях удовлетворения потребностей граждан.

7. В РПИ Баку применяется номерное эшелонирование, при котором каждому номеру эшелона соответствует высота по давлению QNE (1013,15 ГПа=760 мм.рт.ст). Номер эшелона приравнен к количеству сотен футов.

2. Technology compiled for Baku airport. When servicing at other airports in the flight information region (hereinafter - FIR) of Baku, air traffic service is carried out in accordance with this technology.

If dispatching service is provided at the airport by a procedural tower, then air traffic service is performed in accordance with sections 3, 4, 5 and 6 of this technology.

3. The technology of work for each position is presented in sections:

- Tasks, goals, location of the position (hereinafter – CR from *Control Room*) in the general structure of the ATS, area of responsibility;
- Interaction with adjacent CRs;
- Air traffic control (hereinafter – ATC) reception / transmission boundaries;
- Implementation of ATC with phraseology;
- Features of work in the CR.

4. Chapter III of this technology is the same for all positions. Clarification of what information is needed when preparing the duty is indicated in the section "Tasks, goals, place of the dispatch point in the general structure" of each section.

5. Aviation is divided into civil, state and experimental.

6. If it is necessary to use the airspace by two or more users, priority in use is given in the following order:

- 1) Providing assistance in emergency situations of natural and man-made character;
- 2) Performing regular passenger and cargo flights
- 3) Performing flights of state aviation aircrafts;
- 4) Performing flights of experimental aviation aircraft;
- 5) Performing irregular flights, aviation work;
- 6) Carrying out educational, sports, demonstration and other events;
- 7) Performing flights or other activities to use the airspace to meet the needs of citizens.

7. In FIR Baku, numbered separation is used, in which each Flight level number corresponds to a pressure by altitude QNE (1013.15 HPa = 760 mm Hg). The number of the flight level is equal to the number of hundreds of feet.

8. От уровня земли до FL290 минимальный вертикальный интервал между воздушными судами устанавливается 1000 футов. От FL290 до FL410 установлено пространство RVSM (Reduced Vertical Separation Minima), к полету в котором допускаются только те воздушные суда, которые допущены до полетов по RVSM. В пространстве RVSM устанавливается минимальный вертикальный интервал в 1000 футов. Выше FL410 устанавливается минимальный вертикальный интервал в 2000 футов.

9. В РПИ Баку установлено эшелонирование по схеме «восток-запад». Воздушные суда, следующие с истинным курсом от 0 до 179 градусов, выполняют полеты на нечетных высотах и эшелонах. Воздушные суда, следующие с истинным курсом от 180 до 359 градусов, выполняют полеты на четных высотах и эшелонах.

10. Эшелонов FL420, FL460 и далее не существует. После эшелона FL400 в западном направлении следует эшелон FL430, в восточном – FL450.

11. Полеты разделяются на полеты по правилам полетов по приборам (далее – ППП) и полеты по правилам визуальных полетов (далее – ПВП).

ППП – совокупность правил и инструкций, предусматривающих выполнение в условиях, когда местоположений воздушного судна и параметры полета определяются по полетно-пилотажным приборам. Выдерживание интервалов, установленных, главным образом, органом УВД, предусмотрено выдерживанием параметров полета.

ПВП – совокупность правил и инструкций, предусматривающих выполнение полетов в условиях, предусматривающих визуальное ориентирование и самостоятельное выдерживание интервалов экипажем воздушного судна.

12. В разделе «Особенности работы ДП» для каждого ДП приведены способы УВД при выполнении полетов по ПВП.

13. В аэропорту Баку применяются только RNAV схемы. Воздушные суда, не сертифицированные для RNAV полетов, не допускаются для полетов по данным схемам.

Во всех аэропортах за исключением аэропорта Нахичевань (UBBN) применяются стандартные схемы прилета и вылета. В аэропорту Нахичевань применяются только RNAV схемы.

14. Передача УВД от одного ДП к другому возможна с помощью фразы *“работайте с”/“contact”* и фразой *“прослушайте”/“monitor”*.

Фраза *“работайте с”/“contact”* означает, что экипаж ВС должен незамедлительно или после

8. From ground level to FL290, the minimum vertical separation between aircraft is 1000 feet. From FL290 to FL410, the RVSM (Reduced Vertical Separation Minima) space is established, in which only those aircraft that are admitted to RVSM flights are allowed to fly. In RVSM space, a minimum vertical spacing of 1000 feet is established. Above FL410, a minimum vertical spacing of 2,000 feet is established.

9. Separation in FIR Baku is established according to the "east-west" scheme. Aircraft flying on a true heading from 0 to 179 degrees fly at odd altitudes and levels. Aircraft, flying with a true heading from 180 to 359 degrees, fly at even heights and levels.

10. Flight levels FL420, FL460 and further do not exist. FL400 is followed by FL430 to the west, and FL450 to the east.

11. Flights are divided into instrument flight rules (hereinafter - IFR) and visual flight rules (hereinafter - VFR).

IFR is a set of rules and instructions that provide for implementation in conditions when aircraft locations and flight parameters are determined by flight instruments. Maintaining the intervals established mainly by the ATC unit is provided by maintaining the flight parameters.

VFR is a set of rules and instructions providing for the performance of flights in conditions that provide visual orientation and self-maintenance of intervals by the aircraft crew.

12. In the section “Features of work in CR” for each CR, the ATC methods are given when performing VFR flights.

13. Only RNAV routes are used at Baku airport. Aircraft not certified for RNAV operations are not allowed to fly under these procedures.

All airports except Nakhichevan Airport (UBBN) apply standard arrival and departure procedures. At Nakhichevan airport, only RNAV routes are used.

14. Transfer of ATC from one ATC to another is possible with the help of the phrase *“contact”* and the phrase *“monitor”*.

The phrase *“contact”* means that the aircraft crew must, immediately or after completing a certain action or condition, be the first to contact the

выполнения определенного действия или условия первым выйти на связь с указанным диспетчерским пунктом. Фраза “*прослушайте*”/“*monitor*” означает, что экипаж должен перейти на указанную частоту и ждать, когда его вызовут.

III. Подготовка к дежурству. Прием и сдача дежурства.

1. При подготовке к смене диспетчер обязан:

- Ознакомиться с фактической и прогнозируемой погодой в аэропорту (аэропортах для позиции Контроля);
- Определить рабочую(ие) взлетно-посадочную(ые) полосу(ы) (далее – ВПП);
- Ознакомиться с оперативными изменениями на аэродроме;
- При наличии изменения в настоящей технологии ознакомиться с изменениями.

2. Непосредственно перед началом дежурства диспетчер обязан:

- Проверить качество радиосвязи;
- Проверить качество связи со смежными ДП;
- Ознакомиться с текущей воздушной обстановкой, принять информацию о воздушных судах, находящихся в зоне ответственности, или воздушных судах, которые скоро войдут в зону ответственности;
- Доложить руководителю полетов или старшему по смене о начале смены (*применяется только на fly-in*);
- Уведомить смежные пункты о начале работы смежные ДП:
-Баку Подход, Баку Вышке.
-Баку Подход, на приеме.
-Баку Вышка в работе.

3. При сдаче дежурства диспетчер обязан:

- Сообщить принимающему диспетчеру информацию о текущем воздушном движении;
- Сообщить смежным ДП о завершении дежурства:
-Баку Подход, Баку Вышке.
-Баку Подход, на приеме.
-Баку Вышка закончил работу.
- Сообщить руководителю полетов или старшему по смене о завершении смены (*применяется только на fly-in*)

specified control center. The phrase “*monitor*” means that the crew should go to the indicated frequency and wait for it to be called.

III. Preparing for duty. Reception and delivery of duty.

1. In preparation for the shift, the dispatcher is obliged to:

- Get acquainted with the actual and forecasted weather at the airport (airports for the Control position);
- Determine the working runway(s) (hereinafter - RWY);
- Get acquainted with operational changes at the aerodrome;
- If there is a change in this technology to get acquainted with the changes.

2. Immediately before the start of duty, the dispatcher must:

- Check the quality of radio communication;
- Check the quality of communication with adjacent CRs;
- Get acquainted with the current air situation, accept information about aircraft in the area of responsibility, or aircraft that will soon enter the area of responsibility;
- Report to the flight director or shift supervisor about the beginning of the shift (applies only to fly-in);
- Notify adjacent items about the start of work of adjacent CRs:
-Baku Approach, Baku Tower.
-Baku Approach, go ahead.
-Baku Tower at work.

3. Upon surrender of duty, the dispatcher must:

- Inform the receiving dispatcher with information about the current air traffic;
- Inform the adjacent CR about the end of the watch:
-Baku Approach, Baku Tower.
-Baku Approach, go ahead.
-Baku Tower has finished its work.
- Inform the flight director or shift supervisor of the end of the shift (applies only to fly-in)

Раздел 2. Диспетчерский пункт обслуживания вылета (Деливери, Delivery, DEL)

I. Задачи, цели и место ДП в общей структуре ОВД, зона ответственности

1. Позиция Деливери существует только в аэропорту Баку. Из-за наличия интенсивного трафика в аэропорту возлагать обязанности по выдаче диспетчерского разрешения на диспетчера Руления не целесообразно, так как это может привести к отвлечению диспетчера Руления от его основных обязанностей, что может привести к снижению пропускной способности.

2. Задачей диспетчера Деливери являются:

- Проверка плана полета, а точнее заявленного эшелона полета на соответствие Правилам вертикального эшелонирования в воздушном пространстве РПИ Баку, маршрута полета (в границах зоны ответственности контроля, а равно возможности выдачи схемы SID);
- Корректировка плана полета ВС и приведение его в надлежащий вид;
- Выдача диспетчерского разрешения на вылет.

3. Зоной ответственности являются непосредственно стоянки аэропорта

4. Во всех аэропортах РПИ Баку кроме Баку обязанности диспетчера Деливери выполняет следующая вышестоящая позиция в иерархии.

II. Взаимодействие со смежными ДП

1. С ДП «Вышка»:

- Получить информацию о рабочей ВПП; при наличии 2-ух и более ВПП получить информацию, какая используется на вылет.

2. С ДП «Подход»:

- Получить разрешение или запрет на использование схем "by ATC", а также иные указания по использованию схем на вылет; получить информацию о первоначальном наборе;
- При определенных обстоятельствах (аварийный борт, перегруженность воздушного пространства, введение особого режима) диспетчер Подхода может попросить диспетчера Деливери временно прекратить выдачу диспетчерских разрешений.

III. Рубежи приема/передачи УВД

1. С ДП «Руления»:

- После подтверждения разрешения на вылет.

IV. Осуществление УВД с фразеологией

1. При получении полетного плана проверить:

Section 2. ATC Clearance unit (Delivery, DEL)

I. Tasks, goals and place of the CR in the general structure of the ATS, area of responsibility

1. Delivery position exists only at the Baku airport. Due to the presence of heavy traffic at the airport, it is not advisable to assign the responsibility for issuing an ATC clearance to the Taxi controller, as this may lead to the distraction of the Taxi controller from his main duties, which may lead to a decrease in throughput.

2. The tasks of the Delivery dispatcher are:

- Checking the flight plan, or rather the declared flight level for compliance with the Rules of vertical separation in the airspace of the FIR of Baku, the flight route (within the boundaries of the control responsibility area, as well as the possibility of issuing SID);
- Correction of the aircraft flight plan and bringing it into proper form;
- Issuance of air traffic control clearance for departure

3. The area of responsibility are stands.

4. At all airports of FIR Baku, except for Baku, the duties of the dispatcher Delivery are performed by the next higher position in the hierarchy.

II. Interaction with adjacent CRs

1. With CR "Tower":

- Obtain information about the working runway; in the presence of 2 or more runways, obtain information which is used for departure.

2. With CR "Approach":

- Obtain permission or prohibition to use by ATC procedures, as well as other instructions on the use of departure procedures; get information about the initial climb;
- Under certain circumstances (emergency aircraft, airspace congestion, introduction of a special regime), the Approach controller may ask the Delivery controller to stop temporarily issuing ATC clearances.

III. ATC reception / transmission boundaries

1. With CR "Taxi":

- After confirmation of the departure clearance.

IV. Implementation of ATC with phraseology

1. Upon receipt of the flight plan, check:

- Правильность заполнения полей полетного плана, имя пилота, тип ВС, аэропорт прилета/вылета, правила полета (*при выполнении полета по ПВП допускается отсутствие полетного плана; в этом случае диспетчер сам указывает аэропорт вылета, прилета маршрут и высоту полета*);
- Правильность выбранного эшелона в соответствии с используемой схемой эшелонирования; первоначальный эшелон определяется по истинному курсу после пролета первой точки на маршруте; корректность маршрута в пределах РПИ Баку.

2. Если все условия из пункта 1 выполнены, назначить:

- ВПП для взлета;
- SID (или иные условия после взлета);
- Первоначальный набор;
- Сквок.

3. По запросу оценить качество связи:

П: Баку Руление, Азал 120, добрый день предполетная проверка связи.

Д: Азал 120, Баку Руление, добрый день, принимаю на пять.

П: Вас так же на пять, Азал 120.

Пять	Абсолютно разборчиво
Четыре	Разборчиво
Три	Разборчиво, но с трудом
Два	Неразборчиво
Один	Абсолютно неразборчиво

4. При запросе диспетчерского разрешения, если хотя бы одно условие из пункта 1 не выполнено, сообщить экипажу об этом и попросить исправить план:

П: Разрешите вылет согласно плану в Париж, Азал 120.

Д: Азал 120, у вас нечетный эшелон указан в плане, исправьте, пожалуйста, на четный.

П: Исправляем на четный, Азал 120.

5. При запросе диспетчерского разрешения на вылет, если все условия из пункта 1 выполнены, выдать диспетчерское разрешение на вылет:

П: Разрешите вылет согласно плану в Париж, Азал 120.

Д: Азал 120, вылет согласно плану разрешаю, в работе полоса 35, схема выхода RASAM2C, первоначально набирайте 7000 футов, после взлета работайте с Баку Подход 120.8, сквок 3611.

П: Вылет согласно плану разрешили, в работе полоса 35, схема выхода RASAM2C,

- Correctness of filling in the fields of the flight plan, pilot's name, aircraft type, arrival / departure airport, flight rules (when performing a VFR flight, the absence of a flight plan is allowed; in this case, the dispatcher himself indicates the airport of departure, arrival, route and altitude flight);
- Correctness of the selected level in accordance with the used separation scheme; the initial level is determined by the true heading after passing the first point on the route; the correctness of the route within the FIR Baku.

2. If all the conditions from point 1 are met, assign:

- runway for take-off;
- SID (or other conditions after take-off);
- Initial climb;
- Squawk.

3. On request, evaluate the quality of communication:

P: Baku Ground, Azal 120, good afternoon, pre-flight communication check.

A: Azal 120, Baku Ground, good afternoon, read you five.

P: You are also five, Azal 120.

Five	Excellent
Four	Good
Three	Poor
Two	Bad
One	Very bad

4. When requesting clearance, if at least one of the conditions from paragraph 1 is not met, inform the crew about it and ask to correct the plan:

P: request clearance to Paris, Azal 120.

A: Azal 120, you have an odd flight level indicated in the plan, please correct it to an even one.

P: Correct to even, Azal 120.

5. When requesting an air traffic control clearance for departure, if all the conditions from clause 1 are met, issue an air traffic control clearance for departure:

P: Requesting clearance to Paris, Azal 120.

A: Azal 120, cleared to destination, runway 35 is in use via RASAM2C, initially climb 7000 feet, after departure contact Baku Approach 120.8, squawk 3611.

P: Azal 120, cleared to destination, runway 35 is in use via RASAM2C, initially climb 7000 feet, after departure contact Baku Approach 120.8, squawk 3611, Azal 120.

первоначально набираем 7000 футов, после взлета с Баку Подход 120.8, сквок 3611, Азал 120.

Д: Азал 120, Записано верно. Готовность к выталкиванию и запуск доложите Баку Руление 121.7, до свидания.

П: Готовность к выталкиванию доложим Баку Руление на частоте 121.7, всего доброго.

6. В случае некорректности подтверждения диспетчер должен исправить пилота:

- В случае неполного подтверждения:

Д: Азал 120, вылет согласно плану разрешаю, в работе полоса 35, схема выхода RASAM2C, первоначально набирайте 7000 футов, после взлета работайте с Баку Подход 120.8, сквок 3611.

П: Вылет согласно плану разрешили, в работе полоса 35, схема выхода RASAM2C, после взлета с Баку Подход 120.8, сквок 3611, Азал 120.

Д: Азал 120, подтвердите первоначальный набор 7000 футов.

П: Первоначально набираем 7000 футов, Азал 120.

Д: Азал 120, записано верно.

- В случае некорректного подтверждения:

Д: Азал 120, вылет согласно плану разрешаю, в работе полоса 35, схема выхода RASAM2C, первоначально набирайте 7000 футов, после взлета работайте с Баку Подход 120.8, сквок 3611.

П: Вылет согласно плану разрешили, в работе полоса 35, схема выхода RASAM2C, первоначально набираем 8000 футов, после взлета с Баку Подход 120.8, сквок 3611, Азал 120.

Д: Азал 120, неверно, первоначальный набор 7000 футов.

П: Первоначально набираем 7000 футов, Азал 120.

Д: Азал 120, записано верно.

V. Особенности работы на ДП

1. При полетах по ПВП стандартная схема не выдается. Вместо нее выдаются первоначальные условия, согласованные с вышестоящей позицией.

При полете по аэродромному кругу или в пределах зоны с суффиксом CTR в AIP (карта ENR 6.1) условия согласуются с диспетчеров Вышки. В остальных случаях условия согласуются диспетчером Контроля.

В диспетчерском разрешении должны быть названы:

- Рабочая ВПП на вылет;
- Маневры после взлета;

A: Azal 120, read back correct. When ready for push back and start up, contact Baku Ground 121.7, goodbye.

P: We will Baku Ground 121.7 when ready, all the best.

6. In case of incorrect confirmation, the controller must correct the pilot:

- In case of incomplete confirmation:

A: Azal 120, cleared to destination, runway 35 is in use via RASAM2C, initially climb 7000 feet, after departure contact Baku Approach 120.8, sqwack 3611.

P: cleared to destination, runway 35 is in use via RASAM2C, after departure contact Baku Approach 120.8, sqwack 3611, Azal 120.

A: Azal 120, confirm initial climb 7000 feet.

P: Initially climb 7000 feet, Azal 120.

A: Azal 120, read back correct.

- In case of incorrect confirmation:

A: Azal 120, cleared to destination, runway 35 is in use via RASAM2C, initially climb 7000 feet, after departure contact Baku Approach 120.8, sqwack 3611.

P: Cleared to destination, runway 35, RASAM2C, initially climb 8000 feet, after departure Baku Approach 120.8, sqwack 3611, Azal 120.

A: Azal 120, wrong, initial climb 7000 feet.

P: Initially climb 7000 feet, Azal 120.

A: Azal 120, read back correct.

V. Features of work in the CR

1. For VFR flights, the standard procedure is not issued. Instead, the initial conditions are issued, agreed with the higher position.

When flying along the aerodrome circle or within the zone with the CTR suffix in the AIP (map ENR 6.1), the conditions are agreed with the tower controllers. In other cases, the conditions are agreed by the Control ATC.

Dispatch clearance should include:

- Runway in use for departure;
- Maneuvers after departure;
- The altitude of the initial climb;

- Высота первоначального набора;
- Частота для работы после взлета;
- Сквок 7000 (7001, 7002 и так далее).

2. При выдаче диспетчерского разрешения необходимо обратить внимание на сертификацию ВС для полетов по RNAV. При отсутствии сертификации у ВС необходимо согласовать условия вылета с диспетчером Подхода.

3. Режим ответчика во время работы с диспетчером Деливери должен быть в режиме *Stand by*.

4. В аэропорту Баку для ускорения потока на вылет используются ВПП 17 или ВПП 34. По запросу и согласованию с диспетчерами Вышки и Подхода допускается использование ВПП 16 и ВПП 35.

5. Для оптимизации использования воздушного пространства (далее – ИВП) на вылет рекомендуется выдавать следующие схемы:

ВПП 17	ВПП 34
EKRAM1C	EKRAM2B
BETEK1C	BETEK1B
BAMAK1C	BAMAK1B
NAMAS1C	NAMAS1B
AGDAM1C	AGDAM2D
RASAM2C*	RASAM2D*
GILAB1C	GILAB2D*

*Если два ВС вылетают друг за другом с выходом на одну и ту же точку или по схемам RASAM2D и GILAB2D, то для создания интервалов допускается использование схем с цифровым индексом 1.

6. Для ВС малой авиации (перрон D) при рабочем курсе 340/350 допускается использование полосы 35 без согласования с диспетчером Вышки, тем не менее диспетчер Вышки должен быть уведомлен о назначении полосы 35.

Раздел 3. Диспетчерский пункт руления

I. Задачи, цели и место ДП в общей структуре ОВД, зона ответственности

1. Диспетчерский пункт руления (далее – ДПР) предоставляет аэродромное диспетчерское обслуживание в части управления движения воздушных судов (далее – ВС) на аэродроме (стоянках и рулежных дорожках).

2. Задачей диспетчера ДПР является предотвращение столкновений между двумя и более ВС и между ВС и препятствиями, а также ускорение и поддержание упорядоченного движения по площади маневрирования вылетающих и прилетевших ВС.

3. Зоной ответственности является весь аэродром кроме ВПП. Зона ответственности ДПР ограничена предварительным стартом любой из ВПП.

- Frequency for work after departure;
- Sqwack 7000 (7001, 7002 and so on).

2. When issuing an ATC clearance, attention should be paid to aircraft certification for RNAV flights. If the aircraft lacks certification, it is necessary to agree on the conditions of departure with the Approach controller.

3. The transponder mode while working with Delivery must be in the *Stand by* mode.

4. At the airport in Baku, runway 17 or runway 34 are used to accelerate the departure flow. Runway 16 and runway 35 may be used upon request and agreement with the Tower and Approach controllers.

5. To optimize the use of the airspace for departure, it is recommended to issue the following schemes:

RWY 17	RWY 34
EKRAM1C	EKRAM2B
BETEK1C	BETEK1B
BAMAK1C	BAMAK1B
NAMAS1C	NAMAS1B
AGDAM1C	AGDAM2D
RASAM2C*	RASAM2D*
GILAB1C	GILAB2D*

* If two aircrafts take off one after another with departure to the same waypoint or via RASAM2D and GILAB2D, then SIDs with digital index 1 can be used to create intervals.

6. For small aircraft (apron D) with a working heading of 340/350, it is allowed to use runway 35 without agreement with the Tower controller, nevertheless, the Tower controller must be notified of the designation of runway 35.

Section 3. Ground Controller

I. Tasks, goals and place of the CR in the general structure of the ATS, area of responsibility

1. The ground controller (hereinafter referred to as the GND) provides aerodrome services in terms of controlling the movement of aircraft at the aerodrome (stands and taxiways).

2. The task of the GND is to prevent collisions between two or more aircrafts and between aircraft and obstacles, as well as to accelerate and maintain orderly movement over the maneuvering area of departing and arriving aircrafts.

3. The area of responsibility is the entire aerodrome except the runway. The area of responsibility of the GND is limited to the preliminary start of any of the runways.

4. Задачами ДПР являются:

- Выдача разрешений на выталкивание со стоянки и запуск;
- При вылете ВС выдача разрешений на занятие предварительного старта по указанному маршруту руления;
- При прилете ВС выдача разрешений на занятие стоянок по указанному маршруту;
- Обеспечение возможности ВС провести противообледенительную обработку;

Обеспечение максимально быстрого руления ВС от стоянки к ВПП при вылете (от ВПП к стоянке при прилете), грамотно используя рулежные дорожки (далее – РД), по согласованию с диспетчерским пунктом «Вышка» разрешая предварительный не от начала ВПП, разделяя прибывающие и вылетающие потоки. Важно понимать, что долгое ожидание на после запуска двигателей или на предварительном старте увеличивает расход топлива и снижает экономичность полета. Исходя из этого, в условиях плотного трафика может иметь смысл выдача соответствующих разрешений таким образом, чтобы минимизировать это время.

II. Взаимодействие со смежными ДП

1. С диспетчерским пунктом «Деливери»:

В случае загруженности площади маневрирования диспетчер Руления может попросить диспетчера Деливери временно прекратить выдачу диспетчерских разрешений на вылет.

2. С диспетчерским пунктом «Вышка»:

- Получить информацию о рабочей ВПП, при использовании двух и более ВПП получить информацию о ВПП, используемой для взлетов;
- Согласовать возможность вылета ВС не от начала ВПП;
- Согласовать приоритетные для освобождения после посадки РД.

2. С диспетчерским пунктом «Подход»:

При определенных обстоятельствах (аварийный борт, перегруженность воздушного пространства, введение особого режима) диспетчер «Подхода» может обратиться к диспетчеру Руления с просьбой приостановить вылеты на определенный промежуток.

III. Рубежи приема/передачи УВД

1. С диспетчерским пунктом Деливери:

Стоянки после выдачи разрешения на вылет перед выталкиванием или запуском двигателей.

2. С диспетчерским пунктом «Вышка»:

- При вылете: предварительный старт любой из ВПП;

4. The tasks of the GND are:

- Giving clearance for pushing out of parking and start-up;
- Upon departure of the aircraft, giving clearance to taxi to the holding point along the specified taxi route;
- Upon arrival of the aircraft, giving clearance to taxi to the stand along the specified route;
- Ensuring the ability of the aircraft to carry out anti-icing treatment;

Ensuring the fastest possible taxiing of the aircraft from the stand to the runway upon departure (from the runway to the parking area upon arrival), using the taxiways competently, in agreement with the "Tower" controller allowing holding points not at the threshold of the runway, dividing inbound and outbound flows. It is important to understand that waiting for a long time after starting the engines or at the holding point increases fuel consumption and reduces flight efficiency. Based on this, in conditions of heavy traffic, it may make sense to issue appropriate permissions in such a way as to minimize this time.

II. Interaction with adjacent CRs

1. With Delivery controller:

If the maneuvering area is congested, the Ground controller may ask the Delivery controller to temporarily stop issuing ATC clearances for departure.

2. With the "Tower" Controller:

- Get information about the runway in use, when using two or more runways, get information about the runway used for take-offs;
- Agree on the possibility of aircraft departing not from the start of the runway;
- Agree on priority taxiways for release after landing.

2. With the "Approach" Controller:

Under certain circumstances (emergency, congestion of the airspace, introduction of a special regime), the "Approach" controller may ask the ground controller to suspend flights for a certain period.

III. ATC reception / transmission boundaries

1. With the Delivery controller:

Parks after departure clearance prior to pushing or starting the engines.

2. With the "Tower" controller:

- At departure: holding shorts of any of the runways;

- При прилете: на РД после освобождения ВПП после посадки.
- On arrival: on taxiways after the runway is vacated after landing.

IV. Осуществление УВД с фразеологией

1. При получении запроса от ВС на выталкивание и запуск, если обстановка позволяет, выдать разрешение на выталкивание и запуск, указав направление выталкивания.

П: Баку Руление, Азал 120, добрый день, стоянка А10, готовы к выталкиванию и запуску.

Д: Азал 120, Баку Руление, добрый день, выталкивание и запуск разрешаю, носом на север.

В случае, если выдать разрешение, исходя из обстановки, невозможно, дать борту команду ожидать и, когда обстановка позволит, выдать соответствующее разрешение:

Д: Азал 120, Баку Руление добрый день. Ожидайте.

2. При получении запроса от ВС на запуск на стоянке выдать соответствующее разрешение.

П: Баку Руление, Азал 120, добрый день, стоянка А10, готовы запуску на стоянке.

Д: Азал 120, Баку Руление, добрый день, запуск на стоянке разрешаю.

3. При получении запроса от ВС на занятие предварительного старта диспетчер должен убедиться в отсутствии препятствий на пути ВС и разрешить занятие предварительного старта с указанием маршрута руления.

П: Готовы к рулению на предварительный полосу 17, Азал 120.

Д: Азал 120, полоса 17, предварительный разрешаю по М, J, А.

П: Полоса 17, предварительный разрешили по М, J, А, Азал 120.

4. Условные разрешения – разрешения на выполнение действий после выполнения каких-либо условий. Так, например, на ДП Руления возможна выдача разрешения на занятие предварительного за другим бортом. При этом необходимо указать информацию о ВС, за которым надо следовать: тип, авиакомпанию

Д: Азал 120, полоса 17, предварительный разрешаю по М перед J остановиться, пропустит Аэробус А320 катарских слева направо и продолжайте руление за бортом по J, А, за бортом

Повторение фразы «за бортом» является обязательным, так как на ней делается акцент.

5. Так же указания пропустить борт могут быть выданы для создания очередности движения или разведения прилетающих и вылетающих бортов, следующих по одной РД. При этом

IV. Implementation of ATC with phraseology

1. Upon receipt of a request from an aircraft for pushing back and starting up, if the situation allows, give clearance for pushing back and starting up, indicating the direction of pushing.

P: Baku Ground, Azal 120, good afternoon, parking lot A10, ready for pushing and launching.

A: Azal 120, Baku Ground, good afternoon, I authorize pushing and launching, nose to the north.

If it is impossible to give clearance based on the situation, give the aircraft a command to wait and, when the situation allows, issue the appropriate permit:

A: Azal 120, Baku Ground good afternoon. Stand by.

2. Upon receipt of a request from the aircraft for starting up on stand, give the appropriate clearance.

P: Baku Ground, Azal 120, good afternoon, stand A10, ready for start up on stand.

A: Azal 120, Baku Ground, good afternoon, cleared to start up on stand.

3. Upon receipt of a request from an aircraft to taxi to holding point, the controller must make sure that there are no obstacles on the aircraft's path and allow to taxi with an indication of the taxi route.

P: Ready to taxi to holding point runway 17, Azal 120.

A: Azal 120, taxi to holding point runway 17 via M, J, A.

P: Taxiing to the holding point runway 17 via M, J, A, Azal 120.

4. Conditional permissions are permissions to perform actions after the fulfillment of some conditions. So, for example, at the CR Ground, it is possible to issue a permit to occupy a holding short one aircraft behind another. In this case, you must specify information about the aircraft, which must be followed: type, airline company

A: Azal 120, taxi to holding point runway 17 via M, hold short of J, give way Airbus A320 Qatari from left to right and continue taxiing behind via J, A, behind

The repetition of the phrase "behind" is mandatory, as it is accentuated.

5. Also, instructions to give way can be issued to create a sequence of movement or separation of arriving and departing aircrafts following the same taxiway. In this case, it is necessary to indicate

необходимо указать информацию о ВС, которое необходимо пропустить.

Д: Азал 120, полоса 17, предварительный разрешаю по М, J, А, перед J остановитесь и пропустите Боинг 747 СилкВест слева направо.

6. При возникновении конфликтных ситуаций диспетчер может выдать ВС указание остановиться, обозначив место остановки.

Д: Азал 120, остановитесь перед А.

Диспетчер должен анализировать ситуацию и заранее выдавать указания о прекращении движения. Команда «немедленно остановиться» выдается в крайних случаях, если возникла угроза столкновения.

Для продолжения руления диспетчер должен дать борту указание продолжать руление.

Д: Азал 120, продолжайте руление.

7. Взлет не от начала ВПП ВС может быть обеспечен, если взлетная масса ВС позволяет. Диспетчер не может обязать ВС выполнять взлет не от начала ВПП. Взлет не от начала ВПП может быть инициирован как пилотом, так и диспетчером. Возможность взлета не от начала ВПП согласуется с диспетчером Вышки до начала смены. При запросе взлета не от начала ВПП, если заранее согласовано, диспетчер Руления должен уведомить диспетчера Вышки об этом.

8. При занятии ВС предварительного старта ВПП по его докладу о занятии или на финальном участке пути диспетчер Руления выдает указания работать с диспетчером Вышки.

П: На предварительном полосы 17, Азал 120.

Д: Азал 120, работайте с Баку Вышка на 119.2, всего хорошего, до свидания.

П: С Баку-Вышка на 119.2, всего хорошего, до свидания, Азал 120.

9. При прилете после освобождения ВПП и выходе ВС на связь с диспетчером выдаются указания по занятию стоянки с маршрутом руления.

П: Баку Руление, Азал 9233, добрый день, после посадки на L.

Д: Азал 9233, Баку Руление, добрый день, занимайте стоянку B5 по L, J, N, E.

П: Занимаем стоянку B5 по L, J, N, E, Азал 9233.

10. На позиции руления и выше диспетчер должен уметь распределять приоритеты. Наиболее правильным является следующее распределение:

- i. ВС с экстренной ситуацией на борту (MAYDAY);

information about the aircraft, to which the way must be given.

A: Azal 120, taxi to holding point runway 17 via M, J, A, hold short of Juliet and give way Boeing 747 SilkWest from left to right.

6. In the event of conflict situations, the controller can issue an order to the aircraft to stop, indicating the place of stop.

A: Azal 120, hold short of A.

The dispatcher must analyze the situation and issue instructions in advance to stop the movement. The command "stop immediately" is issued in extreme cases if there is a threat of collision.

To continue taxiing, the controller must instruct the aircraft to continue taxiing.

A: Azal 120, continue taxiing.

7. Take-off not from the start of the runway can be provided if the aircraft take-off weight allows. The controller cannot oblige the aircraft to take off not from the start of the runway. A take-off not from the start of the runway can be initiated by both the pilot and the controller. The possibility of take-off not from the start of the runway is agreed with the tower controller prior to the beginning of the shift. When a take-off is requested not from the start of the runway, if agreed in advance, the taxi controller must notify the tower controller of this.

8. When the aircraft takes the holding short of the runway, according to its report on the occupation or on the final section of the route, the ground controller gives instructions to work with the tower controller.

P: On holding point runway 17, Azal 120.

A: Azal 120, contact Baku Tower on 119,2, all the best, goodbye.

P: Baku Tower on 119,2, all the best, goodbye, Azal 120.

9. Upon arrival after the runway is cleared and the aircraft is in contact with the dispatcher, instructions are given to occupy a parking space with a taxi route.

P: Baku Ground, Azal 9233, good afternoon, after landing on L.

A: Azal 9233, Baku Ground, good afternoon, taxi to the stand B5 via L, J, N, E.

P: Taxiing to the stand B5 via L, J, N, E, Azal 9233.

10. At the ground and above, the controller should be able to prioritize. The most correct is the following distribution:

- i. Aircraft with an emergency on board (MAYDAY);
- ii. Aircraft having a special case in flight (PAN PAN);

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ii. ВС, имеющие особый случай в полете (PAN PAN); iii. Прилетающие ВС; iv. ВС на предварительном, не переданные на диспетчерский пункт «Вышка»; v. ВС, готовые к рулению после выталкивания и/или запуска двигателей; vi. ВС на стоянках, ожидающие разрешения на выталкивание и/или запуск; vii. ВС, ожидающие выдачи разрешения на вылет. | <ul style="list-style-type: none"> iii. Arriving aircraft; iv. Aircraft on holding short, not transferred to the "Tower" control tower; v. Aircraft ready to taxi after pushing back and / or starting the engines; vi. Aircraft parked awaiting clearance to push and / or launch; vii. Aircraft awaiting departure clearance. |
|--|--|

V. Особенности работы на ДП

1. Маршрут руления указывается полностью с указанием всех РД, включая те, которые проходят по перрону (M, N, N2, J1, E, B)

2. В случае плотного трафика выталкивание со стоянок А6 и А7 производится на РД J1.

3. Если два ВС одновременно запрашивают выталкивание со стоянок А6 и А7 и ситуация позволяет, допускается произвести выталкивание на J и J1 таким образом, что ВС, стоящее дальше от рабочей ВПП, выталкивается на J, а ближе стоящее ВС – на J1.

4. Для ВС малой авиации (перрон D) для пересечения ВПП 35 (при вылете с ВПП 17, при вылете с ВПП 34 или при прибытии на любую ВПП) ВС переводится на диспетчера Вышки. После пересечения ВПП ВС возвращается к диспетчеру Руления.

Руление на перрон E осуществляется по ВПП 35 под контролем диспетчера Вышки. На предварительном старте ВПП 17/35 ВС переводится на диспетчера Вышки. Перрон E по согласованию с диспетчером Вышки может быть передан под контроль диспетчера Вышки. Тем не менее, при отсутствии позиции Деливери такое не допускается.

5. Перед началом движения ответчик должен быть установлен в режим XPDR/ALT OFF (в сети VATSIM соответствует mode C).

6. При введении LVP:

- Разрешается занятие предварительного старта категории CATII/CATIII. Расположение указано в пункте 8.4.1 раздела AD 2.21 UBBB в AIP Azerbaijan;
- Рекомендуются использование ВПП 17/35 как на вылет, так и прилет;
- Выдача разрешений на занятие предварительного старта обычно ограничивается рулением только одного ВС;

Огни осевой линии имеются только на РД А, В и С. На остальных РД огни осевой линии отсутствуют. При выдаче разрешений на руление диспетчер должен принимать данный факт во внимание.

V. Features of work in CR

1. The taxi route is indicated in full, indicating all taxiways, including those that pass along the apron (M, N, N2, J1, E, B)

2. In case of heavy traffic, pushing out of stands A6 and A7 is carried out on taxiway J1.

3. If two aircraft simultaneously request pushing out from stands A6 and A7 and the situation allows, it is allowed to push to J and J1 in such a way that the aircraft, which is farther from the working runway, is pushed to J, and the closer aircraft - on J1.

4. For general aviation aircraft (apron D) for crossing runway 35 (when departing from runway 17, when departing from runway 34 or when arriving at any runway) the aircraft is transferred to the tower controller. After crossing the runway, the aircraft returns to the taxi controller.

Taxiing to apron E is carried out on runway 35 under the control of the Tower controller. At the holding short of RWY 17/35 aircraft is transferred to the tower controller. Apron E, in agreement with the tower controller, can be transferred under the control of the tower controller. However, in the absence of a Delivery, this is not allowed.

5. Before starting the movement, the transponder must be set to the XPDR / ALT OFF mode (in the VATSIM network it corresponds to mode C).

6. When introducing LVP:

- It is allowed to engage only the holding short of the CATII / CATIII category. Location is indicated in clause 8.4.1 of section AD 2.21 UBBB in AIP Azerbaijan;
- The use of RWY 17/35 for both departures and arrivals is recommended;
- Giving clearance to taxi to the holding point is usually limited to only one taxiing aircraft aircraft;

Center line lights are available only on taxiways A, B and C. There are no center line lights on other taxiways. When issuing taxi clearances, the controller must take this fact into account.

Раздел 4. Диспетчерский пункт «Вышка»**I. Задачи, цели и место ДП в общей структуре ОВД, зона ответственности**

1. Диспетчерский пункт «Вышка» реализуется путем объединения Стартового диспетчерского пункта (СДП) и Диспетчерского пункта посадки (ПДП). В сети VATSIM разделение не применяется, тем не менее стоит понимать, что СДП отвечает за саму ВПП и финальный участок захода (от ближнего приводного радиомаяка – БПРМ) и дает разрешения на взлет и посадку, а ПДП отвечает за участок от четвертого разворота до БПРМ. В большинстве аэропортов СДП и ПДП в наши дни объединены в диспетчерский «Вышка», который и реализуется в сети VATSIM.

2. ДП «Вышка» (также ДПСП – диспетчерский пункт старта-посадки) отвечает за безопасность выполнения взлетов и посадок ВС, выполнения финального этапа захода на посадку, а также маневрирования по ВПП в случаях пересечения или руления по ВПП.

3. Зоной ответственности ДПСП являются ВПП, РД, прилегающие к ВПП, участок посадочной от прямой после четвертого разворота.

4. При полетах по ПВП зона, отмеченная как CTR в AIP, входит в зону ответственности ДПСП.

5. Задачами ДПСП являются:

- Выдача разрешений на занятие исполнительного старта;
- Выдача разрешений на взлет;
- Выдача разрешений на посадку, заход с уходом;
- Выдача своевременных указаний на уход на второй круг или прерывание взлета;
- Выдача разрешений на пересечение ВПП или руление по ВПП;
- Обеспечение выполнения инструментальных заходов на финальном участке захода на посадку;
- Обеспечение визуальных заходов и заходов по ПВП;
- Обеспечение установленных интервалов между взлетающими ВС, взлетающим ВС и ВС, ушедшим на второй круг, ВС, находящимися на финальном этапе захода на посадку;
- Обеспечение эшелонирования между ПВП и ППП бортами в зоне ответственности ДПСП (см. пункт 4);
- Принятие мер для предотвращения несанкционированного занятия ВПП;

Section 4. "Tower" Controller**I. Tasks, goals and place of the CR in the general structure of the ATS, area of responsibility**

1. CR "Tower" is implemented by combining the Takeoff CR and the Landing CR. In the VATSIM network, division is not applied, nevertheless, it should be understood that the Takeoff CR is responsible for the runway itself and the final approach segment (from the of inner NDB) and gives permissions for takeoff and landing, and the Landing CR is responsible for the segment from the final turn to inner NDB. In most airports, both CRs are nowadays united into a Tower CR, which is implemented in the VATSIM network.

2. CR "Tower" is responsible for the safety of aircraft take-offs and landings, the final stage of the approach, as well as maneuvering along the runway in cases of crossing or taxiing along the runway.

3. The area of responsibility of the CR "Tower" is the runway, taxiways adjacent to the runway, a section in the saddle from a straight line after the fourth time-gate.

4. For VFR flights, the area marked as CTR in the AIP is the responsibility of the CR "Tower".

5. The tasks of the CR "Tower" are:

- Giving clearance to line up;
- Giving clearance for take off;
- Giving clearance for landing, low pass;
- Giving instructions for a missed approach or interruption of takeoff;
- Giving clearance for runway crossing or runway taxiing;
- Ensuring the execution of instrumental approaches in the final stage of the approach;
- Providing visual approaches and VFR approaches;
- Provision of the established intervals between aircraft taking off, aircraft taking off and aircraft on missed approach, aircraft at the final stage of the landing;
- Ensuring separation between VFR and IFR by aircraft in the RPS area of responsibility (see paragraph 4);
- Taking measures to prevent unauthorized occupation of the runway;
- Definition of runway in use.

The CR "Tower" configures ATIS, unless otherwise specified in the briefing.

- Определение рабочих ВПП.

Диспетчер ДПСП настраивает ATIS, если на брифинге не оговорено иное.

II. Взаимодействие со смежными ДП

1. С ДП Деливери:

- Сообщает рабочую ВПП.

2. С ДП Руления:

- Сообщает рабочую ВПП;
- Согласует взлет не от начала ВПП;
- В Баку допускается согласование передачи перрона Е под контроль ДП «Вышка»

3. С ДП «Подход»:

- Сообщает рабочую ВПП;
- Согласует условия ухода на второй круг;
- Согласует обеспечение необходимых интервалов во избежание уходов на второй круг;
- Взаимодействует на предмет обеспечения интервалов при наличии ПВП-трафика, который выполняет заход на те же ВПП, что и остальной трафик.

III. Рубежи передачи УВД

1. С ДП Руления:

- При вылете: предварительный старт любой из ВПП;
- При прилете: на РД, после освобождения ВПП.

2. С ДП «Подхода»:

- На вылете: сразу после взлета – указания работать с Подходом давать одновременно с разрешением на взлет;
- На прилете: после четвертого разворота;
- При полетах по ПВП на высоте ниже верхней границы ВАКУ CTR, на латеральной границе ВАКУ CTR.

IV. Осуществление УВД с фразеологией

1. При занятии ВС предварительного старта ВС докладывает о готовности к взлету, после чего диспетчер Вышки разрешает занятие исполнительного старта и взлет с указанием ветра:

П: Баку Вышка, Азал 120, добрый день, на предварительном полосы 17, к взлету готовы.

Д: Азал 120, Баку Вышка, добрый день, полоса 17 исполнительный и взлет разрешаю, ветер у земли 160 градусов 4 узла. После взлета с Баку Подход 120,8.

П: Полоса 17, исполнительный и взлет разрешили, после взлета с Баку Подход 120,8, Азал 120

2. Если исполнительный старт свободен, но взлет не может быть разрешен, то диспетчер

II. Interaction with adjacent CRs

1. With CR Delivery:

- Notifies about the runway in use.

2. With CR Ground:

- Notifies about the runway in use;
- Agree to take off not from the start of the runway;
- In Baku, it is allowed to approve the transfer of apron E under the control of CR "Tower"

3. With CR "Approach":

- Notifies about the runway in use;
- Agree on the terms of the missed approach;
- Agrees on the provision of the necessary intervals to avoid go-arounds;
- Interact to provide intervals in the presence of VFR traffic that is approaching the same runways as the rest of the traffic.

III. ATC reception / transmission boundaries

1. With CR Ground:

- Upon departure: holding point of any of the runways;
- Upon arrival: on the taxiway, after the runway is vacated.

2. With CR "Approach":

- Upon departure: immediately after take-off - give instructions to work with the Approach simultaneously with the take-off clearance;
- Upon arrival: after the final turn;
- When flying in VFR at an altitude below the upper boundary of BAKU CTR, on the lateral boundary of BAKU CTR.

IV. Implementation of ATC with phraseology

1. When the aircraft is on the holding point, the aircraft reports its readiness for take-off, after which the Tower controller clears lining up and taking off with an indication of the wind:

P: Baku Tower, Azal 120, good afternoon, on holding point runway 17, ready for takeoff.

A: Azal 120, Baku Tower, good afternoon, runway 17 cleared for take off, the wind is 160 degrees 4 knots. After takeoff contact Baku Approach 120.8.

P: Runway 17, cleared for take off, after departure with Baku Approach 120.8, Azal 120

2. If the runway is free, but takeoff cannot be cleared, then the Tower controller may only give

Вышки может дать указание только на занятие предварительного. Когда будет возможность разрешить взлет (ВС освободит ВПП, ВС совершит посадку на параллельную ВПП, ВС пересечет ВПП), выдается разрешение на взлет:

П: Баку Вышка, Азал 120, добрый день, на предварительном полосы 17, к взлету готовы.

Д: Азал 120, Баку Вышка, добрый день, полоса 17 занимайте исполнительный и ожидайте

П: Полоса 17, занимаем исполнительный и ожидаем, Азал 120

...

Д: Азал 120, взлет разрешаю, ветер у земли 160 градусов 4 узла. После взлета с Баку Подход 120,8.

П: Полоса 17, взлет разрешили, после взлета с Баку Подход 120,8, Азал 120

3. Условное разрешение выдается при условии, что ВС может наблюдать другое ВС или препятствие, чтобы определить выполнение условия:

П: Баку Вышка, Азал 120, добрый день, на предварительном полосы 17.

Д: Азал 120, Баку Вышка, добрый день, за взлетающим бортом Аэробус А320 авиакомпании Аэрофлот, полоса 17 занимайте исполнительный и ожидайте, за бортом.

П: За бортом занимаем исполнительный полосы 17 и ожидаем, за бортом, Азал 120.

4. При выходе на связь ВС, заходящего на посадку, при свободной ВПП и отсутствии взлетающих ВС разрешение на посадку выдается при первом выходе на связь:

П: Баку Вышка, Азал 9233, добрый день, в глиссаде полосы 16, к посадке готовы.

Д: Азал 9233, Баку Вышка, добрый день, ветер у земли 160 градусов 4 узла, полоса 16 посадку разрешаю.

П: Полоса 16 посадку разрешили, Азал 120.

5. Если перед заходящим ВС, вышедшим на связь, есть взлетающее или совершающее посадку ВС, выдается команда продолжать заход:

Д: Азал 9233, Баку Вышка, добрый день, ветер 160 градусов 4 узла, полоса 16 продолжайте заход.

П: Продолжаем заход полоса 16, Азал 9233.

Если существует очередность, то борту указывается, какой он в очереди на посадку:

Д: Азал 9233, Баку Вышка, добрый день, ветер 160 градусов 4 узла, полоса 16 продолжайте заход, номер 2 на посадку

П: Продолжаем заход полоса 16, номер 2, Азал 9233.

clearance to line up. When it becomes possible to give take off clearance (the another aircraft will vacate the runway, the aircraft will land on the parallel runway, the aircraft will cross the runway), a takeoff clearance can be given:

P: Baku Tower, Azal 120, good afternoon, on holding point runway 17, ready for takeoff.

A: Azal 120, Baku Tower, good afternoon, runway 17 line up and wait

P: Runway 17, line up and wait, Azal 120

...

A: Azal 120, cleared for take off, wind 160 degrees 4 knots. After takeoff contact Baku Approach 120.8.

P: Runway 17, cleared for take off, after departure with Baku Approach 120.8, Azal 120

3. A conditional clearance is issued on the condition that an aircraft can observe another aircraft or an obstacle in order to determine the fulfillment of the condition:

P: Baku Tower, Azal 120, good afternoon, on holding point runway 17.

A: Azal 120, Baku Tower, good afternoon, behind the departing Airbus A320 Aeroflot, runway 17, line up and wait, behind.

P: Behind traffic runway 17 line up and wait, behind, Azal 120.

4. When an aircraft contacts and is ready to land, runway is vacated and no aircraft taking off, clearance to land is given at the first contact:

P: Baku Tower, Azal 9233, good afternoon, on final runway 16, ready for landing.

A: Azal 9233, Baku Tower, good afternoon, the wind is 160 degrees 4 knots, runway 16 is cleared to land.

P: Runway 16 cleared to land, Azal 9233.

5. If there is an aircraft taking off or landing before an approaching aircraft that has made contact, a command is issued to continue the approach:

A: Azal 9233, Baku Tower, good afternoon, wind 160 degrees 4 knots, runway 16, continue approach.

P: Continue approach runway 16, Azal 9233.

If there is a queue, then the aircraft should be informed which one it is in the queue for landing:

A: Azal 9233, Baku Tower, good afternoon, wind 160 degrees 4 knots, runway 16 continue approach, number 2 for landing

P: Continue approach runway 16, number 2, Azal 9233.

Если возникает ситуация, что разрешение на посадку может быть выдано после пролета высоты принятия решение, то диспетчер сообщает об этом ВС:

Д: Азал 9233, Баку Вышка, добрый день, ветер 160 градусов 4 узла, полоса 16 продолжайте заход, номер 2 на посадку, ожидайте позднее разрешение на посадку

П: Продолжаем заход полоса 16, номер 2, ожидаем позднее разрешение на посадку, Азал 9233.

6. Если требуется, чтобы ВС после посадки освободило по определенной РД (для ускорения освобождения или из-за другого ВС, ожидающего на одной из РД), с выдачей разрешения на посадку дается указание на освобождение по определенной РД:

Д: Азал 9233, Баку Вышка, добрый день, ветер 160 градусов 4 узла, полоса 16 посадку разрешили, после посадки рассчитывайте освобождение по L.

П: Полоса 16, посадку разрешили, после посадки рассчитываем освобождение по L, Азал 9233.

7. Если заходящее на посадку ВС прошло удаление в 5 миль от торца ВПП, взлет ВС, стоящему на исполнительном старте, разрешается только после посадки заходящего ВС.

8. При уходе на второй круг выдаются указания по уходу на второй круг:

(П: Уходим на второй круг, Азал 9233.)

Д: Азал 9233, уходите на второй круг как опубликовано/уходите на второй круг, прямо курсом полосы набирайте 5000 футов, работайте с Баку Подход 120,8.

П: Уходим на второй круг как опубликовано/Уходим на второй круг, прямо курсом полосы набираем 5000 футов, работаем с Баку Подход 120,8.

9. При полетах по ПВП по аэродромному кругу после взлета выдаются указания по выполнению этапов полета:

Д: 4KWB01, первый разворот по команде.

П: Первый по команде, 4KWB01.

или

Д: 4KWB01, выполняйте второй разворот.

П: Выполняем второй, 4KWB01

или

Д: 4KWB01, следуйте к третьему развороту.

П: Следуем к третьему, 4KWB01.

или

Д: 4KWB01, затяните третий разворот.

П: Затягиваем третий, 4KWB01.

или

If a situation arises that a landing clearance can be issued after the decision height is passed, the controller informs the aircraft about it:

A: Azal 9233, Baku Tower, good afternoon, wind 160 degrees 4 knots, runway 16 continue approach, number 2 for landing, wait for late landing clearance

P: Continue approaching runway 16, number 2, expecting late landing clearance, Azal 9233.

6. If it is required that the aircraft, after landing, vacates on a certain taxiway (to speed up the vacation or because of another aircraft waiting on one of the taxiways), with the issuance of a landing clearance, an indication is given to vacate on a certain taxiway:

A: Azal 9233, Baku Tower, good afternoon, wind 160 degrees 4 knots, runway 16 cleared to land, after landing, expect to vacate via L.

P: Runway 16, cleared to land, after landing expect vacating via L, Azal 9233.

7. If the approaching aircraft has passed a distance of 5 miles from the runway end, the lined up aircraft can be cleared to take off only after the approaching aircraft has landed.

8. At a missed approach, instructions for a missed approach must be given:

(P: Going around, Azal 9233.)

A: Azal 9233, go around as published / go around, fly runway heading, climb 5000 feet, contact Baku Approach 120.8.

P: Going around as published / Going around, flying runway heading, climbing 5000 feet, contact Baku Approach 120.8.

9. When flying in VFR on the airfield circle, after take-off, instructions are given on the execution of the flight stages:

A: 4KWB01, join crosswind on advise.

P: Joining Crosswind on advise, 4KWB01.

or

A: 4KWB01, join downwind.

P: Joining downwind, 4KWB01

or

A: 4KWB01, fly to base turn.

P: Flying to base turn, 4KWB01.

or

A: 4KWB01, extend downwind.

P: Extending downwind, 4KWB01.

or

A: 4KWB01, fly right hand pattern, report visual contact with runway for approach.

Д: 4KWB01, следуйте правым аэродромным кругом, визуальный контакт с полосой для захода доложите.

П: Следуем правым аэродромным кругом, визуальный контакт с полосой для захода доложим, 4KWB01.

10. При полетах по ПВП по маршруту в пределах зоны ответственности Вышки:

Д: 4KWB01, следуйте по маршруту, Забрат доложите.

П: Следуем по маршруту, Забрат доложим, 4KWB01.

При подлете ВС для захода на посадку:

Д: 4KWB01, рассчитывайте заход по ПВП, полоса 16, правым аэродромным кругом, следуйте к третьему развороту.

П: Рассчитываем заход по ПВП, полоса 16, правым аэродромным кругом, следуем к третьему развороту, 4KWB01.

11. При полетах по ПВП при переходе в зону ответственности Подхода (по латерали или по высоте) дается указание работать с диспетчером Подхода:

Д: 4KWB01, покидаете мою зону ответственности, работайте с Баку Подход на 120,8.

П: Работаем с Баку Подход на 120,8, 4KWB01.

V. Особенности работы на ДП

1. В аэропорту Баку на взлет преимущественно используются ВПП 17 (при рабочем курсе 160/170) и ВПП 34 (при рабочем курсе 340/350). Это обусловлено тем, что для занятия исполнительного старта ВПП 16 возможен только путем руления курсом обратного старта от РД L, аналогичная ситуация с освобождением, если после посадки ВС «проскочит» РД L.

Вторая ВПП используется преимущественно для посадок: при ВПП 17 на взлет, на посадку используется ВПП 16 и при ВПП 34 на взлет, на посадку используется ВПП 35.

2. При плотном трафике, когда одновременно имеется трафик на взлет и на посадку, ВС, стоящему на предварительном старте, может быть разрешен взлет, если заходящее ВС не прошло рубеж в 10 морских миль до торца полоса; для ВС, занявшего исполнительный старт, устанавливается рубеж в 5 морских миль. Если заходящее ВС прошло рубеж в 10 морских миль, то ВС на предварительном старте может быть разрешено занять исполнительный старт и ожидать.

3. ВС, стоящему на исполнительном старте и ожидающему посадки ВС на вторую полосу, разрешение на взлет выдается в момент, когда ВС, совершившее посадку, будет иметь устойчивую тенденцию торможения (например, при

P: Flying right hand pattern, will report runway in sight, 4KWB01.

10. For VFR flights on a route within the HSE's area of responsibility:

A: 4KWB01, follow the route, report Zabrak.

P: We follow the route, we will report Zabrak, 4KWB01.

When the aircraft is approaching for landing approach:

A: 4KWB01, expect VFR approach, runway 16, right hand pattern, join base.

P: Expecting the VFR approach, runway 16, by the right hand pattern, joining base, 4KWB01.

11. When flying in VFR, when transferring to the Approach responsibility area (laterally or in height), an instruction is given to work with the Approach controller:

A: 4KWB01, leave my area of responsibility contact Baku Approach at 120.8.

P: Working with Baku Approach 120.8, 4KWB01.

V. Features of work in CR

1. At the airport in Baku, RWY 17 (with a working heading of 160/170) and RWY 34 (with a working heading of 340/350) are mainly used for takeoff. This is due to the fact that to line up RWY 16 is possible only by backtracking from taxiway L, a similar situation with the vacation if after landing the aircraft "overshoots" taxiway L.

The second runway is used primarily for landings: with runway 17 for takeoff, for landing runway 16 is used, and with runway 34 for takeoff, for landing runway 35 is used.

2. With heavy traffic, when there is simultaneously traffic for takeoff and landing, an aircraft standing at the holding point may be cleared to take off if the incoming aircraft has not passed the line of 10 nautical miles to the end of the runway; for an aircraft that has lined up, a "boundary" of 5 nautical miles is set.

If the incoming aircraft has passed the line of 10 nautical miles, then the aircraft at the holding point may be allowed to line up and wait.

3. An aircraft lining up and waiting for the aircraft to land on the second runway, a take-off clearance is given at the moment when the aircraft that has landed will have a steady braking tendency (for example, at an approach speed of 135-140 knots, it

скорости захода в 135-140 узлов сбросит скорость до 110-115 узлов и будет продолжать тормозить).

Если ВС, совершившее посадку, примет решение уходить на второй круг, то в первую очередь дается указание прекратить взлет, а только потом указания по уходу на второй круг.

4. При работе ДП Деливери по согласованию с Рулением перрон Е может быть передан под контроль ДП Вышка.

5. При высокой загрузке может быть введено разделение позиции Вышка на две – по позиции на каждую полосу.

При работе в подобных условиях требуется постоянный контроль за воздушной обстановкой как в своей зоне ответственности, так и смежной позиции, отвечающей за вторую ВПП.

Принцип выдачи разрешений на взлет и посадку не отличается от принципа, описанного в пунктах 1-3 данной главы.

Раздел 5. Диспетчерский пункт «Подхода»

I. Задачи, цели и место ДП в общей структуре ОВД, зона ответственности

1. Диспетчерский пункт подхода обслуживает воздушное движение в районе аэродрома на маршрутах прилета и вылета. В некоторых аэропортах возможно объединение диспетчерского пункта «Вышка» и диспетчерского пункта подхода.

2. Диспетчер Подхода обеспечивает безопасное, упорядоченное и ускоренное движение прилетающих и вылетающих ВС.

3. Зоной ответственности является воздушное пространство, ограниченное по латерали и вертикали. В аэропорту Баку границами являются по латерали окружность радиусом 40.2NM и эшелон 135.

4. При полетах по ПВП зона, отмеченная как ТМА, является воздушным пространством класса С и относится к зоне ответственности диспетчера Подхода.

5. Задачами ДПП являются:

- Обеспечение установленных интервалов горизонтального и вертикального эшелонирования;
- Поддержание упорядоченного движения на маршрутах прилета и вылета;
- Выдача указаний по спрямлению для ускорения потоков и создания необходимых интервалов;
- Обеспечение следования ВС вертикальному профилю путем своевременной выдачи указаний по набору или снижению.
-

will slow down to 110-115 knots and will continue to brake).

If the aircraft that has landed decides to go around, then first of all, an instruction is given to reject take-off, and only then instructions for go-around.

4. During the operation of CR Delivery, in agreement with CR Ground, the apron E can be transferred under the control of CR Tower.

5. At high load, the division of the tower position into two can be entered - one position for each runway.

When working in such conditions, constant monitoring of the air situation is required both in its area of responsibility and in the adjacent position, which is responsible for the second runway.

The principle of giving clearances for takeoff and landing does not differ from the principle described in paragraphs 1-3 of this chapter.

Section 5. Approach Controller

I. Tasks, goals and place of the CR in the general structure of the ATS, area of responsibility

1. The approach controller serves air traffic in the airfield area on the arrival and departure routes. At some airports, it is possible to combine tower approach.

2. The Approach Controller ensures the safe, orderly and accelerated movement of arriving and departing aircrafts.

3. The area of responsibility is the airspace, limited laterally and vertically. At Baku airport, the borders are laterally a circle with a radius of 40.2NM and flight level 135.

4. For VFR operations the area marked TMA is Class C airspace and is the responsibility of the Approach Controller.

5. The tasks Approach are:

- Ensuring established horizontal and vertical separation intervals;
- Maintaining orderly traffic on arrival and departure routes;
- Issuance of directing instructions to speed up flows and create the necessary intervals;
- Ensuring that the aircraft follows a vertical profile by issuing timely climb or descent instructions.

II Взаимодействие со смежными ДП

1. С ДП Деливери:
 - Сообщает используемые схемы и указания по первоначальному набору.
2. С ДП «Вышка»:
 - Согласует рабочую ВПП;
 - Сообщает условия по уходу на второй круг;
 - Согласует обеспечение необходимых интервалов во избежание уходов на второй круг;
 - Взаимодействует на предмет обеспечения интервалов при наличии ПВП-трафика, который выполняет заход на те же полосы, что и остальной трафик.
3. С ДП «Контроля»:
 - Сообщает используемые схемы на прилет;
 - Согласует спрямления для ускорения потоков;
 - Согласует снижение, если высота или эшелон находятся в зоне ответственности «Подхода» и наоборот.

III. Рубежи передачи УВД

1. С ДП «Вышка»:
 - На вылете: сразу после взлета;
 - На прилете: после четвертого разворота или при захвате курсового;
 - При полетах по ПВП в соответствии с границами ВАКУ СТР.
2. С ДП «Контроля»:
 - В соответствии с установленными вертикальными и латеральными границами, если иное не оговорено заранее или не согласовано.

IV. Осуществление УВД с фразеологией

1. При прилете ВС при первом выходе на связь экипаж докладывает свое местоположение, схему захода, занятый эшелон, а также информацию по выданным указаниям диспетчером «Контроля», которые включают ограничение по скорости и эшелон, на который снижаться, диспетчер Подхода должен опознать борт и по необходимости дать дальнейшие указания:

П: Баку Подход, Азал 120, добрый день, прошли ERLEV, проходим эшелон 160, снижаемся эшелон 140 по ERLEVIF, скорость 230 узлов.

Д: Азал 120, Баку Подход, добрый день, опознаны, эшелон перехода 110, по давлению QNH 1014 гектапаскалей снижайтесь 9000 футов.

П: По давлению 1014 гектапаскалей снижаемся 9000 футов, Азал 120.

2. Для ускорения потоков ВС выдаются спрямления в одну из точек на СТАР:

Д: Азал 120, следуйте прямо на ВВ611.

II. Interaction with adjacent CRs

1. With Delivery:
 - Reports the schemes used and instructions for the initial recruitment.
2. From DP "Tower":
 - Agree on runway operation;
 - Informs the conditions for go-around;
 - Agree on providing the necessary intervals to avoid go-arounds;
 - Cooperate to provide spacing when there is VFR traffic entering the same runways as other traffic.
3. With DP "Control":
 - Reports the routes used on arrival;
 - Coordinates directions to speed up flows;
 - Agree on a descent if the altitude or flight level is within the Approach's area of responsibility and vice versa.

III. ATC reception / transmission boundaries

1. With "Tower":
 - On departure: immediately after takeoff;
 - On arrival: after the fourth turn or when capturing the localizer;
 - When flying under VFR in accordance with the boundaries of BAKU СТР.
2. With "Control":
 - In accordance with the established vertical and lateral boundaries, unless otherwise agreed in advance or agreed.

IV. Implementation of ATC with phraseology

1. When the aircraft arrives, at the first contact, the crew reports their position, arrival route, occupied flight level, as well as information on the instructions issued by Control, which include the speed limit and the flight level to descend to, the Approach controller must identify the aircraft and, if necessary, give further instructions:

P: Baku Approach, Azal 120, good afternoon, passed ERLEV, passing level 160, descending level 140 along ERLEVIF, speed 230 knots.

A: Azal 120, Baku Approach, good afternoon, identified, transition level 110, descend 9000 feet at QNH 1014 hectapascals.

P: At a pressure of 1014 hectapascals, we are descending 9000 feet, Azal 120.

2. To accelerate aircraft flows, directions are issued to one of the points on STAR:

A: Azal 120, go straight to ВВ611.

П: Прямо на BB611, Azal 120.

3. При использовании Point Merge System крайне рекомендуется спрямлять ВС в IF:

Д: Azal 120, после BB611 прямо на GOBUS, снижайтесь 2000 футов.

П: После BB611 прямо на GOBUS, снижаемся 2000 футов.

4. Для сокращения радиообмена рекомендуется выдача указаний по снижению и разрешение на заход в одной фразе:

Д: Azal 120, снижайтесь 2000 футов, разрешаю ILS заход ВПП 35, захват курсового доложите.

П: Снижаемся 2000 футов, разрешили ILS заход ВПП 35, захват курсового доложим, Azal 120.

5. При невозможности ВС следовать по установленным схемам стандартного прилета (не оборудован для RNAV, отказ радионавигационного оборудования, старый AIRAC) выполняется векторение по установленным STAR с соблюдением всех ограничений по скорости и высоте.

П: Баку Подход, Silkwest 7455, добрый день, с вами, эшелон 120, прошли INSAN, следуем на курсе 100, RNAV не оборудованы.

Д: Silkwest 7455, Баку Подход, добрый день, опознаны, эшелон перехода 110, по давлению QNH 1014 гектапаскалей снижайтесь 7000 футов, не превышайте 210 узлов, влево курс 080.

П: Снижаемся 7000 футов по 1014, не превышаем 210 узлов, влево курс 080, Silkwest 7455.

Задача диспетчера в таком случае вывести ВС в IF или в удаление не менее 5 миль от входа в глиссаду.

6. При вылете ВС при первом выходе на связь экипаж докладывает свою высоту, набираемую высоту и схему выхода, после чего диспетчер опознает ВС и дает ему дальнейшие указания:

П: Баку Подход, Azal 5, добрый день, после взлета, проходим 1500 футов, набираем 7000 футов по RASAM2B.

Д: Azal 5, Баку Подход, добрый день, опознаны, набирайте эшелон 140.

П: Набираем эшелон 140, Azal 5.

7. Для ускорения потоков также могут выдаваться спрямления, в том числе в зону ответственности диспетчера «Контроля» по предварительному согласованию.

8. При полетах по ПВП в пределах зоны ответственности диспетчера «Подхода» в воздушном пространстве класса C поддерживается постоянная двухсторонняя радиосвязь. В

P: Right on BB611, Azal 120.

3. When using the Point Merge System, it is highly recommended to direct the aircraft to IF:

A: Azal 120, after BB611 straight onto GOBUS, descend 2000 feet.

P: After BB611 straight onto GOBUS, descending 2000 feet.

4. To reduce the radio exchange, it is recommended to issue instructions for descent and permission to approach in one phrase:

A: Azal 120, descend 2000 feet, clear ILS runway 35, report heading.

P: We are descending 2000 feet, ILS cleared runway 35, heading report, Azal 120.

5. If the aircraft is unable to follow the established standard arrival procedures (not equipped for RNAV, failure of radio navigation equipment, old AIRAC), vectoring is performed according to the established STAR in compliance with all speed and altitude restrictions.

P: Baku Approach, Silkwest 7455, good afternoon, with you, flight 120, we passed INSAN, heading 100, RNAV is not equipped.

A: Silkwest 7455, Baku Approach, good afternoon, identified, transition level 110, QNH 1014 hectapascals, descend 7000 feet, do not exceed 210 knots, course 080 to port.

P: Descending 7000 feet on 1014, not exceeding 210 knots, heading 080 to port, Silkwest 7455.

The controller's task in this case is to bring the aircraft to IF or to a distance of at least 5 miles from the entrance to the glide slope.

6. When an aircraft takes off, at the first contact, the crew reports their altitude, climb and departure route, after which the controller identifies the aircraft and gives him further instructions:

P: Baku Approach, Azal 5, good afternoon, after takeoff, we pass 1500 feet, climb 7000 feet via RASAM2B.

A: Azal 5, Baku Approach, good afternoon, identified, get to flight level 140.

P: We are gathering flight level 140, Azal 5.

7. To speed up flows, directions can also be issued, including to the area of responsibility of Control by prior agreement.

8. During VFR flights within the area of responsibility of the Approach in class C airspace, constant two-way radio communication must be maintained. In class G airspace, flight information services are provided.

пространстве класса G предоставляется полетно-информационное обслуживание.

9. При полетно-информационном обслуживании ВС прослушивает частоту на собственное усмотрение. Диспетчер «Подхода» обязан обеспечивать только эшелонирование ВС, следующих по ППП, от ВС, следующих по ПВП, если ВС оказалось в классе G.

V. Особенности работы на ДП

1. В аэропорту Баку для ВПП 34 и 35 используется Point Merge System с «веером», при которой с «арки» производится спрямление в IF, если это позволяет сделать воздушная обстановка с сохранением всех интервалов.

2. Для ВПП 16 и 17 используются RNAV схемы, именуемые «тромбон» за характерную форму. На этих схемах рекомендуется спрямлять в IF или в точку, которая будет на траверзе при полете по схеме.

3. На всех STAR установлены ограничения по скорости и высоте, которые обязательны для соблюдения, если они не были сняты диспетчером.

4. В аэропорту Баку отсутствуют non-RNAV схемы, в связи с чем все ВС, не оборудованные для RNAV полетов, заводятся на посадку или выводятся на маршрут векторением или спрямлениями.

Раздел 6. Диспетчерский пункт «Контроля»

I. Задачи, цели и место ДП в общей структуре ОВД, зона ответственности

1. Диспетчерский пункт «Контроля» (далее – «Контроль») предоставляет районное диспетчерское обслуживание в части управления движения ВС на трассах вне районов аэродромов.

2. Задачей диспетчера «Контроля» является обеспечение безопасного, упорядоченного и ускоренного движения ВС по воздушным трассам и формирование очереди прилетающих ВС.

3. Зоной ответственности является воздушное пространство, ограниченное по латерали государственной границей или иной линией, проходящей через точки или координаты, и по вертикали границами пространства класса А.

4. В воздушном пространстве класса G предоставляется полетно-информационное обслуживание по запросу экипажа ВС, выполняющего полет в воздушном пространстве класса G.

5. Задачами «Контроля» являются:

- Обеспечение ускоренного движения потоков в зоне ответственности;
- Выдача указаний по схеме прилета и ожидаемым ВПП и типу захода;

9. During the flight information service, the aircraft listens to the frequency at its own discretion. Approach is obliged to provide only separation of IFT traffic VFR traffic in class G.

V. Features of work in CR

1. At Baku Airport for runways 34 and 35, the Point Merge System with “arc” is used, in which directions are given from the “arc” to IF, if the air situation allows it to be done while maintaining all intervals.

2. For runways 16 and 17, RNAV patterns are used, referred to as "trombone" for their shape. On these routes it is recommended to direct to the IF or to a point that will be abeam when flying the route.

3. All STARs have speed and altitude restrictions that are mandatory unless canceled by the controller.

4. There are no non-RNAV procedures at the Baku airport, and therefore all aircraft not equipped for RNAV flights must vectored or directed.

Section 6. “Control” Controller

I. Tasks, goals and place of the CR in the general structure of the ATS, area of responsibility

1. The ATC of "Control" (hereinafter referred to as "Control") provides area dispatching services in terms of aircraft traffic control on routes outside the areas of airfields.

2. The task Control dispatcher is to ensure the safe, orderly and accelerated movement of aircraft along the airways and the formation of a queue of arriving aircraft.

3. The area of responsibility is the airspace limited laterally by the state border or other line passing through points or coordinates, and vertically by the boundaries of class A space.

4. In class G airspace, flight information service is provided at the request of the crew of an aircraft flying in class G airspace.

5. The tasks of Control are:

- Ensuring the accelerated movement of flows in the area of responsibility;
- Issuance of instructions on arrival route and expected runway and approach type;

- Обеспечение безопасного движения ВС при наличии опасных погодных условий;
- Обеспечение установленных интервалов эшелонирования.

II. Взаимодействие со смежными ДП

1. С ДП «Подхода»:

- Получает информацию об используемых схемах на прилет;
- Согласует спрямления для ускорения потоков;
- Согласует снижение, если высота или эшелон находятся в зоне ответственности «Подхода» и наоборот.

2. Со смежными ДП «Контроля» других РПИ:

- Согласует спрямления и отклонения ВС от линии пути для ускорения потоков или создания интервалов.

III. Рубежи передачи УВД

1. С ДП «Подхода»:

- Установленные латеральные и вертикальные границы зоны ответственности «Подхода».

2. Со смежными ДП «Контроля»:

- По установленным латеральным границам зоны ответственности;
- При пересечении государственной границы передача происходит не позднее чем за минуту или 10 миль до пересечения государственной границы, если иное не согласовано.

IV. Осуществление УВД с фразеологией

1. При первом выходе на связь экипаж ВС сообщает свое местоположение, высоту и информацию о снижении/наборе, ограничении скорости или выданном предыдущим диспетчером курсе, после чего диспетчер уведомляет борт о том, что он опознан:

П: Баку Контроль, Азал 120, здравствуйте, прошли MATAL, эшелон 350.

или

П: Баку Контроль, Азал 5, добрый день, подходим RASAM, эшелон 150, набираем 170.

Д: Азал 120, Баку Контроль, здравствуйте опознаны.

2. Выдача снижения или набора выдается диспетчером, основываясь на воздушной обстановке, с соблюдением всех установленных интервалов эшелонирования:

Д: Азал 120, снижайтесь эшелон 200.

П: Снижаемся эшелон 200, Азал 120.

3. Если воздушная обстановка позволяет выдать снижение или набор ВС заранее (не возникнет нарушения интервалов), то

- Ensuring the safe movement of aircraft in the presence of dangerous weather conditions;
- Ensuring established separation.

II. Interaction with adjacent CRs

1. With Approach:

- Receives information about the used routes for arrival;
- Coordinates directions to speed up flows;
- Agree on a descent if the altitude or flight level is within the Approach's area of responsibility and vice versa.

2. With adjacent Control:

- Coordinates aircraft directions and deviations from the track to speed up flows or create gaps.

III. ATC reception / transmission boundaries

1. With Approach:

- Established lateral and vertical boundaries of the Approach area.

2. With adjacent Control:

- According to the established lateral boundaries of the area of responsibility;
- When crossing a state border, handover takes place no later than one minute or 10 miles before crossing a state border, unless otherwise agreed.

IV. Implementation of ATC with phraseology

1. At the first contact, the aircraft crew reports its position, altitude and information about the descent/climb, speed limit or heading issued by the previous controller, after which the controller notifies the aircraft that it has been identified:

P: Baku Control, Azal 120, hello, passed MATAL, flight level 350.

or

P: Baku Control, Azal 5, good afternoon, we are approaching RASAM, flight level 150, dialing 170.

A: Azal 120, Baku Control, hello identified.

2. The issuance of a descent or climb is issued by the controller, based on the air situation, in compliance with all established separation intervals:

A: Azal 120, descend to flight level 200.

P: Descending flight level 200, Azal 120.

3. If the air situation allows to issue a descent or a climb of aircraft in advance (there will be no violation of the intervals), then the phrase “when ready”

используется фраза «по готовности». В этом случае ВС самостоятельно начинает снижение или набор в соответствии со своим вертикальным профилем.

Д: Азал 120, по готовности, снижайтесь эшелон 160.

П: По готовности, снижаемся эшелон 160, Азал 120.

4. Если необходимо, чтобы ВС заняло определенную высоту к той или иной точке, ему выдается соответствующее оказание:

Д: Азал 120, снижайтесь эшелон 120, чтобы занять к ERLEV.

П: Снижаемся 120 к ERLEV, Азал 120.

5. Для прилетающих ВС диспетчер «Контроля» выдает схему захода, ВПП и тип захода:

Д: Азал 120, рассчитывайте ILS заход ВПП 35 по схеме ERLEVIH.

П: Рассчитываем ILS ВПП 35 по ERLEVIH, Азал 120.

6. Для ускорение потоков (крайне рекомендуется на маршрутах с большим количеством изменений курсов) выдаются указания по спрямлению:

Д: Туркменистан 102, прямо на RODAR.

П: Прямо на RODAR, Туркменистан 102.

7. Управление скоростями выше эшелона 290 осуществляется в числах маха (в сотых единицах числа мах).

Ниже эшелона 290 управление скоростями осуществляется в узлах. Если необходимо, чтобы ВС при смене числа мах на узлы выдерживал определенную скорость используется фраза «при переходе».

8. При выдаче курсов, используются курсы кратные 10.

9. Для создания интервалов или для обгона возможно применение процедуры параллельного смещения, о возможности выполнения которого необходимо уточнить:

Д: Азал 120, полет со смещением выполнять можете?

П: Можем, Азал 120.

Д: Азал 120, выполняйте полет со смещением на 10 миль вправо от линии пути.

П: Следуем со смещением на 10 миль вправо от линии пути, Азал 120.

Если требуется указать до какой точки следует выполнять полет со смещением, то она называется при выдаче указания на полет со смещением:

Д: Азал 120, выполняйте полет со смещением на 10 миль вправо от линии пути до LUSAL.

П: До LUSAL следуем со смещением на 10 миль вправо от линии пути, Азал 120.

is used. In this case, the aircraft independently starts descending or climbing in accordance with its vertical profile.

A: Azal 120, when ready, descend to flight level 160.

P: When ready, we descend to flight level 160, Azal 120.

4. If it is necessary for the aircraft to take a certain height to one or another point, it is given the appropriate rendering:

A: Azal 120, descend to flight level 120 to get to ERLEV.

P: Descending to 120 by ERLEV, Azal 120.

5. For arriving aircraft, Control issues the arrival route, runway and approach type:

A: Azal 120, calculate ILS runway 35 approach using the ERLEVIH scheme.

P: We calculate the ILS runway 35 according to ERLEVIH, Azal 120.

6. To speed up flows (highly recommended on routes with a large number of heading changes), directing instructions are issued:

A: Turkmenistan 102, direct to RODAR.

P: Direct RODAR, Turkmenistan 102.

7. Speeds above flight level 290 are controlled in Mach numbers (in hundredths of Mach).

Below flight level 290, speed control is carried out in knots. If it is necessary that the aircraft, when changing the number of max to knots, maintain a certain speed, the phrase “on transition” is used.

8. When issuing headings, heading are used in multiples of 10.

9. To create intervals or to overtake, it is possible to use the parallel offset procedure, the possibility of which must be clarified:

A: Azal 120, are you able to fly with an offset?

P: Able, Azal 120.

A: Azal 120, fly offset 10 miles to the right of the track.

P: Flying offset of 10 miles to the right of the track line, Azal 120.

If it is required to indicate to which point the offset flight should be performed, then it is called when issuing an instruction for offset flight:

D: Azal 120, fly offset 10 miles to the right of track until LUSAL.

R: Flying offset of 10 miles to the right of track until LUSAL, Azal 120.

Offset flight, unless otherwise specified, ends with:

D: Azal 120, cancel offset.

P: Canceling offset, Azal 120

Полет со смещением, если иное ранее не указано, заканчивается диспетчером:

Д: Азал 120, прекращайте полет со смещением.

П: Прекращаем полет со смещением, Азал 120.

V. Особенности работы на ДП

1. В РПИ Баку возможно разделение зоны ответственности «Контроля» на Восток, Запад и Юг. Граница Восток-Запад проходит по линии LEKBA-KONUL-LESGI-ABROD-SAGIL-GIVMO-OGMEN-ETVOL-OKBUL-GOTUB-NATSO-MIVKO-NETON. Южный сектор работает в границах сектора Нахичевани.
2. В северной и юго-восточной части сектора расположены горы с высотой вплоть до эшелона 140.
3. Воздушное пространство над Нагорным Карабахом является полностью запретной зоной.
4. Практически все транзитные полеты выполняются по прямым трассам.
5. Прибывающие ВС, входящие по одной и той же трассе, могут иметь разные STAR – особенно часто для полетов с запада через ERLEV и INSAN.
6. Пространство класса G относится к зоне ответственности диспетчера «Контроля».

V. Features of work in CR

1. In FIR Baku, it is possible to divide the zone of responsibility of Control into East, West and South. The East-West border runs along the line LEKBA-KONUL-LESGI-ABROD-SAGIL-GIVMO-OGMEN-ETVOL-OKBUL-GOTUB-NATSO-MIVKO-NETON. The southern sector operates within the boundaries of the Nakhiche-vani sector.
2. In the northern and southeastern parts of the sector there are mountains with heights up to flight level 140.
3. The airspace over Nagorny Karabakh is a completely prohibited area.
4. Almost all transit flights are carried out on direct routes.
5. Arriving aircraft entering on the same airway may have different STARs - especially common for flights from the west via ERLEV and INSAN.
6. Class G space refers to the area of responsibility of the Control.