ENR 1.5 LAUKIMO, ARTĖJIMO TŪPTI IR IŠVYKIMO PROCEDŪROS

ENR 1.5.1 BENDROSIOS NUOSTATOS

Laukimo ir išskridimo procedūros atliekamos remiantis naujausiu ICAO Dok. 8168 - Oro navigacijos paslaugų procedūros - Orlaivių naudojimas (PANS-OPS).

ENR 1.5.2 ATVYKSTAMIEJI SKRYDŽIAI

IFR skrydžiams, įskrendantiems į TMA ir tupiantiems jame bus duotas leidimas į pagrindinę radionavigacinę priemonę pagal paskelbtą standartinį atskridimo maršrutą (STAR). Jeigu nėra nustatytų STARs maršrutų, leidimo galiojimo riba bus atitinkamo aerodromo pagrindinė radionavigacinė priemonė. Leidimo laikomasi tol, kol bus gauta tolesnių skrydžių valdymo padalinio nurodymų. Jeigu leidimo galiojimo riba bus pasiekta anksčiau negu bus gauta tolesnių ATC nurodymų, atliekama laukimo procedūra skrydžio lygyje, kuriam paskiausiai buvo duotas leidimas. Visuose TMA, žemiau skrydžio lygio FL 100, didžiausias leistinas greitis yra ribojamas iki 250 KT IAS.

Kadangi naudojamoji oro erdvė yra ribota, todėl labai svarbu, kad artėjimas į laukimo zonas ir laukimo procedūra būtų atlikti kuo tiksliau. Pilotų griežtai prašoma informuoti ATC, jei dėl kokių nors priežasčių artėjimo ir/ar laukimo procedūros negali būti atliktos taip, kaip to reikalaujama.

ENR 1.5.3 IŠVYKSTAMIEJI SKRYDŽIAI

IFR skrydžiai iš valdomųjų aerodromų gaus pradinį ATC leidimą iš TWR. Leidimo galiojimo riba paprastai bus paskirties aerodromas.

Prieš išskrisdami, pilotai prašo leidimo paleisti variklius pagal pateiktą IFR skrydžio planą. Leidimo paleisti variklius prašoma tik tada, kai užtikrinamas variklių paleidimas 5 minučių bėgyje nuo leidimo suteikimo.

Prireikus orlaivį išstumti, prieš tai turi būti gautas TWR leidimas. Tikimasi, kad orlaivio išstūmimo metu arba išstūmus pilotas paleis variklius ir vykdys variklių paleidimo ir riedėjimo nurodymų, kadangi ATC planavimas paremtas griežtu sukoordinuotu variklių paleidimo laiku. Bet koks užlaikymas vykdant variklių paleidimą turi būti pranešamas TWR.

Pradinis skrydžio lygis, į kurį reikia orlaiviui kilti po pakilimo, yra nustatytas standartinėje išskridimo pagal prietaisus procedūroje arba yra nurodomas suteikiant skrydžio maršrutu leidimą prieš pakilimą. Leidimai tolesniam aukštėjimui priklauso nuo eismo sąlygų ir yra teikiami po pakilimo.

ENR 1.5.4 KITA SVARBI INFORMACIJA IR PROCEDŪROS

Netaikoma.

ENR 1.5 HOLDING, APPROACH AND DEPARTURE PROCEDURES

ENR 1.5.1 GENERAL

The holding, approach and departure procedures in use are based on those contained in the latest edition of ICAO Doc 8168 - Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations (PANS-OPS).

ENR 1.5.2 ARRIVING FLIGHTS

IFR flights entering and landing within a TMA will be cleared to a main radio navigational aid in accordance with the published standard arrival routes (STAR). When STARs are not established, the clearance limit will be the main radio navigational aid serving the aerodrome concerned. The term of the clearance shall be adhered to until further instructions are received from ATC. If the clearance limit is reached before further instructions have been received, a holding procedure .shall be carried out at the last authorized flight level. Maximum speed is limited to 250 KT IAS in all TMA areas below FL 100.

Due to the limited airspace available, it is of importance that the approach to the holding patterns and the holding procedure are carried out as exactly as possible. Pilots are strongly requested to inform ATC if for any reason the approach and/or holding cannot be performed as required.

ENR 1.5.3 DEPARTING FLIGHTS

IFR flights departing from controlled aerodromes will receive initial ATC clearance from the TWR. The clearance limit will normally be the aerodrome of destination.

Pilots shall, prior to a departure, request the start-up clearance in accordance with an IFR flight plan. The start-up clearance shall not be requested before it has been ascertained that the aircraft can start the engines within 5 minutes after the clearance has been issued.

When push-back is required, such permission shall be requested from TWR. Pilots are expected to start engines during or after push-back and to comply with start-up and taxi permissions, since ATC planning is based on strict adherence to the coordinated start-up time. Any delay in start-up or taxiing shall be immediately reported to TWR.

The initial flight level to which an aircraft will climb after the take-off, is established in standard instrument departure, or shall be determined together with the route clearance by the relevant air traffic control unit prior to take off. Clearances for further climb depend on traffic conditions and shall be issued after the take-off.

ENR 1.5.4 OTHER RELEVANT INFORMATION AND PROCEDURES

Not applicable.

©2012 ORO NAVIGACIJA

SPECIALUSIS TUŠČIAS PUSLAPIS

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK