

**Перечень и содержание вопросов для проведения проверки знаний  
кандидата на получение свидетельства диспетчера  
управления воздушным движением (с поправками от 10.03.16)**

**Корректированная версия от  
14.08.2023**

**1. Основы воздушного законодательства**

Под воздушным пространством (ВП) РФ понимается:	ВП над территорией РФ, в том числе ВП над внутренними водами и территориальным морем
Использование воздушного пространства (ВП) представляет собой деятельность, в процессе которой осуществляется:	перемещение в ВП различных материальных объектов, а также другая деятельность, которая может представлять угрозу безопасности воздушного движения
Пользователями воздушного пространства (ВП) являются:	граждане и юридические лица, наделенные в установленном порядке правом на осуществление деятельности по использованию ВП
Под государственным регулированием использования воздушного пространства (ВП) понимается:	установление государством общих правил осуществления такой деятельности, а также ответственности за их соблюдение
Государственное регулирование использования воздушного пространства (ВП) осуществляется уполномоченным органом:	в области использования воздушного пространства
Структура воздушного пространства (ВП) включает в себя:	зоны, районы и маршруты обслуживания ВД, районы аэродромов и аэроузлов, специальные зоны и маршруты полетов ВС, запретные и опасные зоны, зоны ограничений полетов ВС, другие установленные для осуществления деятельности в ВП элементы структуры ВП
Авиация подразделяется на:	гражданскую, государственную и экспериментальную авиацию
К гражданской авиации относится авиация, используемая в целях обеспечения:	потребностей граждан и экономики
К гражданской авиации относится:	коммерческая гражданская авиация и авиация общего назначения
К коммерческой гражданской авиации относится гражданская авиация, используемая:	для предоставления услуг (по осуществлению воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты) и выполнения авиационных работ
К авиации общего назначения относится:	гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ
К государственной авиации относится:	государственная военная авиация и государственная авиация специального назначения
К государственной военной авиации относится:	государственная авиация, используемая для решения задач в области обороны РФ Вооруженными Силами РФ, привлекаемыми в этих целях другими войсками, воинскими формированиями и органами
Использование государственной авиации в коммерческих целях осуществляется:	в порядке, установленном Правительством РФ
К экспериментальной авиации относится авиация, используемая для проведения:	опытно-конструкторских, экспериментальных, научно-исследовательских работ, а также испытаний авиационной и другой техники
Использование экспериментальной авиации в коммерческих целях осуществляется:	в порядке, установленном Правительством РФ

Под воздушным судном понимается:	летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды
Легкое воздушное судно (ВС) – это:	ВС, максимальный взлетный вес которого составляет менее 5700 килограмм, в том числе вертолёт, максимальный взлетный вес которого составляет менее 3100 килограмм
Сверхлегкое воздушное судно – это	ВС, максимальный взлетный вес которого составляет не более 495 килограмм без учета веса авиационных средств спасания
Ограничение права пользования гражданскими ВС допускаются:	в военное время и(или) при введении военного, чрезвычайного положения
Аэродром – это:	участок земли или акватория с расположенными на нем зданиями, сооружениями и оборудованием предназначенный для взлета, посадки, руления и стоянки ВС
Аэродромы подразделяются:	на гражданские аэродромы, аэродромы государственной авиации и аэродромы экспериментальной авиации
Аэропорт – это	комплекс сооружений, включающий в себя аэродром, аэровокзал, другие сооружения, предназначенный для приема и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок и имеющих для этих целей необходимые оборудование, авиационный персонал и других работников
Международный аэропорт – это	аэропорт, который открыт для приема и отправки воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, и в котором осуществляется пограничный и таможенный контроль, а в случаях, установленных международными договорами РФ и федеральными законами, и иные виды контроля
Посадочная площадка – это:	участок земли, льда, поверхности воды, поверхности сооружения, в том числе поверхности плавучего сооружения, предназначенный для взлета, посадки или для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов, имеющих для этих целей необходимые оборудование, авиационный персонал и других работников
Объектами единой системы организации воздушного движения являются:	комплексы зданий, сооружений, коммуникаций, а также наземные объекты средств и систем обслуживания воздушного движения, навигации, посадки и связи, предназначенные для организации воздушного движения
Аэродром совместного базирования – это	аэродром, на котором совместно базируются гражданские воздушные суда, государственные воздушные суда и (или) воздушные суда экспериментальной авиации
Аэродром совместного использования – это	аэродром государственной авиации, на котором осуществляются взлет, посадка, руление и стоянка гражданских воздушных судов, выполняющих полеты по расписанию и не имеющих права базирования на этом аэродроме
Аэродром совместного базирования гражданских ВС и государственных ВС и аэродромы совместного использования должны отвечать требованиям, предъявляемым:	к гражданским аэродромам

К авиационному персоналу относятся:	лица, которые имеют профессиональную подготовку, осуществляют деятельность по обеспечению безопасности полетов воздушных судов или авиационной безопасности, по организации, выполнению, обеспечению и обслуживанию воздушных перевозок и полетов воздушных судов, выполнению авиационных работ, организации использования воздушного пространства, организации и обслуживанию воздушного движения и включены в перечни специалистов авиационного персонала
Авиационный персонал включает в себя:	авиационный персонал гражданской авиации, авиационный персонал государственной авиации и авиационный персонал экспериментальной авиации
На должности специалистов авиационного персонала не принимаются:	лица, имеющие непогашенную или неснятую судимость за совершение умышленного преступления
Авиационный персонал осуществляет:	деятельность по обеспечению безопасности полетов воздушных судов или авиационной безопасности, по организации, выполнению, обеспечению и обслуживанию воздушных перевозок и полетов воздушных судов, выполнению авиационных работ, организации использования воздушного пространства, организации и обслуживанию воздушного движения
Экипаж ВС состоит:	из летного экипажа (командира, других лиц летного состава) и кабинного экипажа (бортоператоров и бортпроводников)
Разрешается ли полет гражданского ВС в случае, если состав летного экипажа меньше минимально установленного?	полет не разрешается
Командиром ВС является:	лицо, имеющее действующее свидетельство пилота (летчика), а также подготовку и опыт, необходимые для самостоятельного управления воздушным судном определенного типа
Какие решения могут быть приняты командиром ВС с отступлением от плана полета, указаний соответствующего органа ЕС ОВД и задания на полет?	окончательные решения о взлете, полете и посадке ВС, а также о прекращении полета и возвращении на аэродром или о вынужденной посадке в случае явной угрозы безопасности полета воздушного судна в целях спасения жизни людей, предотвращения нанесения ущерба окружающей среде
В каких случаях могут быть приняты командиром ВС решения с отступлением от плана полёта, указаний соответствующего органа ЕС ОВД и задания на полёт?	в случае явной угрозы безопасности полёта ВС в целях спасения жизни людей, предотвращения нанесения ущерба окружающей среде
Под авиационным предприятием понимается:	юридическое лицо независимо от его организационно-правовой формы и формы собственности, имеющее основными целями своей деятельности осуществление за плату воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и (или) выполнение авиационных работ
Эксплуатант - это:	гражданин или юридическое лицо, имеющие воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании, использующие указанное воздушное судно для полетов и имеющие сертификат (свидетельство) эксплуатанта
К полету допускается ВС:	имеющее государственный и регистрационный или учетный опознавательные знаки, прошедшее необходимую подготовку и имеющее на борту соответствующую документацию

В каких случаях полёт ВС может выполняться не в соответствии с планом полёта?	в случаях отражения воздушного нападения, предотвращения и прекращения нарушений Государственной границы РФ или вооруженного вторжения на территорию РФ, оказания помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера, поиска и эвакуации космических аппаратов и их экипажей, предотвращения и (или) прекращения нарушений федеральных правил ИВП, а также полета ВС, выполняемого в уведомительном порядке использования воздушного пространства, полета ВС, выполняемого в специальных районах, определенных в установленном Правительством Российской Федерации порядке
Радиосвязь может осуществляться на английском и русском языках:	при полетах воздушных судов по международным воздушным трассам в пределах территории РФ, в том числе в районах аэродромов, открытых для выполнения международных полетов, а также в районах над открытым морем, в которых ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию
Использование фото- и киносъемки и других способов дистанционного зондирования земли с борта ВС:	допускается в порядке, установленном Правительством РФ
Международный полёт – это полёт ВС:	в воздушном пространстве более чем одного государства
Международные полеты ВС в воздушном пространстве РФ выполняются в соответствии:	с законодательством РФ, общепринятыми принципами и нормами международного права и международными договорами РФ
Для осуществления международных воздушных сообщений в Сборнике аэронавигационной информации РФ публикуются:	правила международных полетов воздушных судов, аэронавигационная информация относительно международных воздушных трасс, международных аэропортов и открытых для международных полетов ВС аэродромов, а также другая информация, необходимая для осуществления международных воздушных сообщений
Авиационная безопасность – это:	состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации
Незаконное вмешательство в деятельность в области авиации – это:	противоправные действия (бездействие), угрожающие безопасной деятельности в области авиации, повлекшие за собой несчастные случаи с людьми, материальный ущерб, захват или угон ВС либо создавшие угрозу наступления таких последствий
Единые международные сигналы бедствия, срочности и предупреждения об опасности используются:	для своевременного оказания помощи терпящим или потерпевшим бедствие ВС, их пассажирам и экипажам
Аварийно-спасательные работы на аэродроме и в районе аэродрома проводятся силами:	собственника аэродрома или аэропорта
Сообщения о терпящих или потерпевших бедствие ВС относятся к сообщениям, имеющим категорию:	абсолютного приоритета
Должностные лица авиационного предприятия, которым стало известно о потерпевшем бедствие воздушном судне, обязаны немедленно оповестить об этом:	уполномоченный орган в области гражданской авиации и уполномоченный орган в области использования воздушного пространства
Внутренней воздушной перевозкой является воздушная перевозка, при которой:	пункт отправления, пункт назначения и все пункты посадок расположены на территории РФ

Международная воздушная перевозка – это воздушная перевозка, при которой пункт отправления и пункт назначения:	соответственно на территориях двух государств; на территории одного государства, если предусмотрен пункт (пункты) посадки на территории другого государства
Федеральные правила использования воздушного пространства РФ устанавливают порядок	использования воздушного пространства в интересах экономики и обороны страны, в целях удовлетворения потребностей пользователей воздушного пространства, обеспечения безопасности использования воздушного пространства
боковое эшелонирование -	рассредоточение воздушных судов на одной высоте на установленные интервалы по расстоянию или угловому смещению между их линиями пути
вертикальное эшелонирование -	рассредоточение воздушных судов по высоте на установленные интервалы
диспетчерское обслуживание -	обслуживание (управление), предоставляемое в целях предотвращения столкновений между воздушными судами и столкновений воздушных судов с препятствиями на площади маневрирования, а также в целях регулирования воздушного движения
диспетчерское разрешение -	разрешение экипажу воздушного судна действовать в соответствии с условиями, доведенными органом обслуживания воздушного движения (управления полетами)
контролируемое воздушное пространство -	воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого обеспечивается диспетчерское обслуживание
обслуживание воздушного движения -	полетно-информационное обслуживание, аварийное оповещение, диспетчерское обслуживание
продольное эшелонирование -	рассредоточение воздушных судов на одной высоте на установленные интервалы по времени или расстоянию вдоль линии пути
район полетной информации -	воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого обеспечивается полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение
Укажите класс(ы) воздушного пространства, в котором не требуется разрешение на использование воздушного пространства	G
Воздушные суда обеспечиваются диспетчерским обслуживанием в воздушном пространстве класса(ов)	A и C
Ограничения по скорости не применяются в воздушном пространстве класса(ов)	A
Воздушные суда эшелонируются в воздушном пространстве класса(ов)	A и C
Наличие постоянной двусторонней радиосвязи с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) обязательно для полетов в воздушном пространстве класса(ов)	A, C, G (при полетах по ППП)
Полеты по ПВП разрешаются в воздушном пространстве класса(ов)	C и G
Районом полетной информации является воздушное пространство в границах зоны (района) Единой системы, в пределах которого обеспечивается	полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение

Диспетчерским районом является контролируемое воздушное пространство в пределах района полетной информации выше	200м от земной или водной поверхности
Диспетчерской зоной является контролируемое воздушное пространство в пределах района полетной информации, от земной или водной поверхности до высоты нижней границы диспетчерского района или высоты второго эшелона включительно в радиусе не менее ... от КТА	10км
Ширина воздушной трассы при использовании системы наблюдения обслуживания воздушного движения устанавливается	10км
Ширина воздушной трассы без использования системы наблюдения обслуживания воздушного движения устанавливается	20км
Минимальный временной интервал продольного эшелонирования при полетах ВС по ППП без использования системы наблюдения на эшелоне в попутном направлении при районном ДО и ДО подхода устанавливается не менее	10мин
Минимальный временной интервал продольного эшелонирования при полетах ВС по ППП без использования системы наблюдения на эшелоне в попутном направлении при аэродромном ДО при выполнении маневра захода на посадку устанавливается не менее	3мин
Минимальный временной интервал продольного эшелонирования при полетах ВС по ППП без использования системы наблюдения при пересечении попутного эшелона с ВС устанавливается не менее	10мин в момент пересечения
Минимальный временной интервал продольного эшелонирования при полетах ВС по ППП без использования системы наблюдения при пересечении встречного эшелона с ВС устанавливается не менее	20мин в момент пересечения
Минимальный временной интервал продольного эшелонирования при полетах по ППП без использования системы наблюдения между ВС на пересекающихся маршрутах (углы от 45гр до 135гр и от 225гр до 315гр) на одном эшелоне устанавливается не менее	15мин в момент пересечения
План полета ВС представляется для получения разрешения на использование воздушного пространства класса(ов)	A и C
План полета ВС представляется в целях уведомления органов ОВД (управления полетами) для получения полетно-информационного обслуживания при использовании воздушного пространства класса(ов)	G
При полете в классе G сообщение экипажа с борта ВС о плане полета ВС при намерении использования воздушного пространства классов A и C передается	за 30мин до входа в воздушное пространство этих классов
Разрешительным порядком использования воздушного пространства является порядок использования воздушного пространства, при котором	пользователи осуществляют свою деятельность на основании планов (расписаний, графиков) использования воздушного пространства при наличии разрешения

Под уведомительным порядком использования воздушного пространства понимается представление пользователям воздушного пространства возможности выполнения полетов	без получения диспетчерского разрешения
Уведомительный порядок использования воздушного пространства устанавливается в воздушном пространстве класса	G
Организация воздушного движения включает в себя	обслуживание воздушного движения, организацию потоков воздушного движения, организацию воздушного пространства
Обслуживание (управление) воздушного движения осуществляется	органами обслуживания воздушного движения (управления полетами)
Диспетчерское обслуживание воздушного движения включает в себя	районное диспетчерское обслуживание, диспетчерское обслуживание подхода, аэродромное диспетчерское обслуживание
Обслуживание воздушного движения, как общий термин обозначает в соответствующих случаях	диспетчерское обслуживание воздушного движения, полетно-информационное обслуживание воздушного движения, аварийное оповещение
В воздушном пространстве до эшелона полета 12500м (эшелона полета 410) установлен минимальный интервал вертикального эшелонирования при полетах ВС по ППП	300м
В воздушном пространстве выше эшелона полета 12500м (эшелона полета 410) установлен минимальный интервал вертикального эшелонирования при полетах ВС по ППП	600м

## 2. Обеспечение безопасности полетов, человеческий фактор

Мероприятие по обеспечению безопасности полетов	действие, направленное на предотвращение авиационных происшествий и инцидентов
Повреждение воздушного судна на земле	событие, связанное с обслуживанием, хранением и транспортировкой ВС, при котором судну причинены повреждения, не нарушающие его силовые элементы и не ухудшающие ЛТХ, устранение которых возможно в эксплуатационных условиях
Причины (факторы) авиационного происшествия или инцидента	действия, бездействие, обстоятельства, условия или их сочетание, которые привели к авиационному происшествию или инциденту
Расследование - это процесс, проводимый с целью предотвращения авиационных происшествий и инцидентов, который	включает сбор и анализ информации, подготовку заключений, включая установление причин и выработку рекомендации по обеспечению безопасности полетов
Серьезный авиационный инцидент	авиационный инцидент, обстоятельства которого указывают на то, что едва не имело место авиационное происшествие
Авиационные события подразделяются на	авиационные происшествия, авиационные инциденты (серьезные авиационные инциденты), производственные происшествия
Чрезвычайное происшествие - событие, связанное с эксплуатацией воздушного судна, но не относящееся к авиационному происшествию, при котором наступило одно из следующих последствий	разрушение или повреждение воздушного судна на земле, повлекшее нарушение прочности его конструкции или ухудшение летно-технических характеристик в результате стихийного бедствия или нарушения технологии обслуживания, правил хранения или транспортировки
При необходимости в процессе расследования авиационного происшествия проведения дополнительных исследований, срок расследования не должен превышать (суток)	30
К авиационному происшествию относится событие, в ходе которого	ВС пропадает без вести или оказывается в таком месте, где доступ к нему абсолютно невозможен
К чрезвычайным происшествиям относятся	угон ВС, находящийся на земле или в полете, либо захват такого судна в целях угона
К серьезному авиационному инциденту относится	значительное снижение работоспособности экипажа
Авиационное происшествие с человеческими жертвами (катастрофа) - это	авиационное происшествие, приведшее к гибели или пропаже без вести кого-либо из пассажиров или членов экипажа
Авиационное происшествие без человеческих жертв (авария) -	авиационное происшествие, не повлекшее за собой человеческих жертв или пропажи без вести кого-либо из пассажиров или членов экипажа
Понятие надежности какого-либо элемента - это	вероятность выполнения им заданных функций с установленными параметрами в течение определенного периода времени
Целями расследования авиационного происшествия или инцидента являются	установление причин авиационного происшествия или инцидента и принятие мер по их предотвращению в будущем
Под авиационным инцидентом понимается любое событие	кроме авиационного происшествия, связанное с использованием воздушного судна, которое влияет или могло бы повлиять на безопасность эксплуатации



Чрезвычайное происшествие относится к авиационному происшествию?	нет
Воздушное судно считается пропавшим без вести, когда	были прекращены его официальные поиски и не было установлено местонахождение воздушного судна или его обломков
Авиационный инцидент - это событие, связанное с использованием ВС, которое имело место с момента, когда какое-либо лицо вступило на борт с намерением совершить полет, до момента, когда все лица, находившиеся на борту с целью полета, покинули ВС, и	обусловленное отклонениями от нормального функционирования ВС, экипажа, служб управления и обеспечения полетов, воздействием внешней среды, могущее оказать влияние на безопасность полета, но не закончившееся АП
Процесс расследования авиационного происшествия или инцидента включает в себя	сбор и анализ информации, подготовку заключений, включая установление причин и выработку рекомендаций по обеспечению безопасности полетов

### 3. Обслуживание воздушного движения

Меры по регулированию организации потоков воздушного движения не применяются	к воздушным судам, выполняющим полеты специально заявленные государственными органами
Применяются ли меры по регулированию организации потоков воздушного движения к воздушным судам, выполняющим полеты специально заявленные государственными органами?	нет
Чтобы определить максимальное количество воздушных судов, которое может безопасно обслуживаться, соответствующему поставщику аэронавигационного обслуживания следует:	оценить (рассчитать) и заявить пропускную способность для диспетчерских районов, диспетчерских пунктов (секторов)
Нормативы пропускной способности используются	при обслуживании воздушного движения для принятия оперативных решений по устранению возможных перегрузок органов ОВД;
Орган ОВД при фактическом превышении пропускной способности имеет право	ограничить вход в конкретный объем (сектор) воздушного пространства
Планирование использования воздушного пространства с превышением заявленной органом ОВД пропускной способности	не допускается
К задачам районного диспетчерского обслуживания относятся	предотвращение столкновений между воздушными судами, ускорение и поддержание упорядоченного потока воздушного движения
К задачам диспетчерского обслуживания подхода относятся	предотвращение столкновений между воздушными судами, ускорение и поддержание упорядоченного потока воздушного движения
К задачам аэродромного диспетчерского обслуживания относятся	предотвращение столкновений между воздушными судами, ускорение и поддержание упорядоченного потока воздушного движения, предотвращение столкновений воздушных судов, находящихся на площади маневрирования, с препятствиями на этой площади
Задачами полетно-информационного обслуживания являются	предоставление консультаций и информации, необходимых для обеспечения безопасного и эффективного производства полетов
Задачами аварийного оповещения являются	уведомление соответствующих организаций о воздушных судах, нуждающихся в помощи поисково-спасательных служб, и оказание таким организациям необходимого содействия
Диспетчерскими районами или диспетчерскими зонами являются:	части воздушного пространства, в которых принято решение обеспечивать полеты только диспетчерским обслуживанием
При ОВД в Российской Федерации основным режимом вторичной радиолокации является	международный режим работы системы вторичной радиолокации «RBS»
Диспетчерское обслуживание не осуществляется:	в районах полетной информации
В пределах диспетчерских районов, диспетчерских зон и контролируемых аэродромов органы диспетчерского обслуживания предоставляют	диспетчерское обслуживание и аварийное оповещение
Органы полетно-информационного обслуживания предоставляют полетно-информационное обслуживание	в пределах РПИ

Количество диспетчерских пунктов (секторов) и рабочих мест в организационной структуре оперативного органа ОВД, определяется	поставщиком аэронавигационного обслуживания по согласованию с руководящими органами Единой системы
Объединение диспетчерских пунктов (секторов) допускается	в период малой интенсивности воздушного движения
Объединение диспетчерских пунктов (секторов) производится	по решению руководителя полётов дежурной смены
Временное объединение зон ответственности диспетчерских пунктов (секторов) вводится	локальным актом соответствующего органа ОВД
Для работы на объединённых диспетчерских пунктах (секторах), персонал ОВД должен	иметь допуск к самостоятельной работе на каждом из совмещаемых диспетчерских пунктов (секторов) и на образованном совмещённом диспетчерском пункте (секторе)
При выполнении работ на лётной полосе диспетчерский пункт, осуществляющий обслуживание воздушного движения на ВПП, даёт команду на освобождение лётной полосы от технических и других автотранспортных средств	заблаговременно, до расчетного времени посадки воздушного судна
При выполнении работ на лётной полосе диспетчерский пункт, осуществляющий обслуживание воздушного движения на ВПП, даёт разрешение на выезд технических и других автотранспортных средств на лётную полосу	с разрешения руководителя полетов
При недостатках в работе светосигнального оборудования лётной полосы при выполнении работ на лётной полосе диспетчерский пункт, осуществляющий обслуживание воздушного движения на ВПП	докладывает руководителю полетов
В аварийной обстановке и/или в случае прекращения (неустойчивой) связи с руководителем работ на лётной полосе мигание огнями ВПП является	сигналом о необходимости немедленного освобождения ВПП
Пункт обслуживания вылета («Деливери») организовывается для	выдачи информации, необходимой для выполнения полета
Внутренние переговоры и звуковой фон на рабочих местах диспетчеров управления воздушным движением, сохраняются	не менее чем в течение последних 24 часов работы
Границы отдельных секторов, в структуре одного органа обслуживания воздушного движения устанавливаются	поставщиками аэронавигационного обслуживания
Обслуживание воздушного движения начинается	при входе воздушного судна в закрепленное за органом ОВД воздушное пространство
При передаче обслуживания передающий орган	направляет по каналам связи принимающему органу соответствующие части текущего плана полета и любую диспетчерскую информацию, относящуюся к запрошенной передаче управления
При осуществлении передачи обслуживания с использованием данных контрактного автоматического зависимого наблюдения диспетчерская информация	включает данные о местоположении в четырех измерениях
Отсутствие заявления о готовности принять управление ВС на предложенных передающим органом условиях	рассматривается как согласие с указанными условиями, если это оговорено в заключенном ранее между двумя соответствующими органами соглашения

Когда принимающий обслуживание диспетчерский орган устанавливает двустороннюю связь с ВС	он обязан уведомлять передающий орган о принятии управления движением этого воздушного судна, если между двумя соответствующими органами ОВД не достигнута иная договоренность
В случае, если принимающий обслуживание диспетчерский орган не устанавливает, как ожидалось, двустороннюю связь с ВС	он обязан уведомить об этом передающий орган
При приеме дежурства на рабочем месте диспетчер	проверяет наличие и работоспособность оборудования при необходимости
В период сдачи-приема дежурства до момента записи на магнитофон доклада заступающего диспетчера о приеме дежурства: «Диспетчер (фамилия) дежурство принял»	диспетчер, принимающий дежурство, не имеет право вести радиосвязь с экипажами воздушных судов
Сдача дежурства может быть перенесена	решением руководителя полетов в особых случаях и условиях полетов
При использовании аналоговых средств документирования материалы регистрации должны храниться и использоваться для целей ОВД	в течение 14 суток
Системы посадки включаются по указанию руководителя полетов	не позднее, чем за 15 минут до расчетного времени посадки воздушного судна
Средства радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи аэродрома, исключая систему посадки, включаются	не позднее, чем за 30 минут до расчетного времени посадки воздушного судна
После включения средств радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи, в том числе в случае изменения курса посадки	должен поступить доклад руководителю полетов о готовности радиотехнических средств к работе от уполномоченных должностных лиц
После вылетающего воздушного судна средства радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи могут быть выключены	по окончании связи с органом диспетчерского обслуживания подхода
Новый план полета должен быть представлен в случае задержки от расчетного времени выполнения контролируемого полета	на 30 минут
Новый план полета должен быть представлен в случае задержки от расчетного времени выполнения неконтролируемого полета	на 1 час
Для обеспечения безопасности полетов в зонах с высокой и средней интенсивностью воздушного движения орган ОВД	может вводить условия и/или ограничения в отношении представления органам ОВД планов полета в ходе полета
При первичном установлении радиотелефонной связи между органами ОВД и воздушными судами, имеющих категорию турбулентности в следе свойственную тяжелым воздушным судам, к позывному воздушного судна	добавляется слово «тяжелый»
При нахождении воздушных судов в зоне ожидания диспетчеру УВД	следует следить за снижающимися воздушными судами с явно разными скоростями
Органы ОВД устанавливают общий эшелон перехода	для двух или более аэродромов, расположенных настолько близко друг от друга, что требуется координация действий по управлению воздушным движением
Самый нижний используемый эшелон полета	может соответствовать установленной минимальной абсолютной высоте полета
Эшелон перехода сообщается экипажу воздушного судна	до достижения им этого эшелона во время снижения

Донесения воздушного судна о его местоположении при пролете каждого установленного пункта обязательной передачи донесений	могут не передаваться, когда имеется достаточная информация о ходе выполнения полёта от используемой системы наблюдения обслуживания воздушного движения
На маршрутах, не определяемых установленными основными точками, донесения воздушного судна о его местоположении передаются	как можно раньше по истечении первых 30 мин полета, а затем через каждый час полета
Характеристики к передаче и содержанию донесений контрактного автоматического зависимого наблюдения	устанавливаются органом ОВД на основе действующих условий эксплуатации
Вектор воздушной скорости, включающий курс, число Маха или приборную скорость, скорость набора высоты или снижения входят в донесения контрактного автоматического зависимого наблюдения?	да
Прогнозируемый профиль, включающий следующие точки маршрута с указанием расчетных высот и времен пролета, входят в донесения контрактного автоматического зависимого наблюдения?	да
При получении специальных донесений с борта воздушного судна, которые содержат блок метеорологической информации, органы ОВД	обязаны информировать органы метеорологического обеспечения
Если диспетчерское разрешение не удовлетворяет экипаж воздушного судна он	может запросить изменение ранее выданного диспетчерского разрешения
При отсутствии у диспетчера информации о наличии у воздушного судна допуска к полетам в условиях RVSM и в случае последующего сообщения экипажа воздушного судна о наличии допуска к полетам в пространстве RVSM	диспетчер выдает разрешение на вход воздушного судна в воздушное пространство с RVSM
При возможности возникновения конфликтной ситуации	орган ОВД информирует экипажи воздушных судов о взаимном местоположении воздушных судов
Решение о следовании на выбранный запасной аэродром принимает	командир воздушного судна
Для установления желаемого интервала между воздушными судами, входящих или находящихся в зоне ожидания	необходимо использовать управление горизонтальной скоростью
Корректировка скорости на высотах 7600 м (эшелон полета 250) или выше осуществляется в величинах	кратных 0,01 Маха
Корректировка скорости на высотах ниже 7600 м (эшелон полета 250) осуществляется в величинах	приборной скорости, кратными 20 км/ч (10 уз)
При наличии ограничений по числу Маха, экипаж воздушного судна	должен сообщать назначенное число Маха органу ОВД при каждом выходе на связь до тех пор, пока не получит указание о снятии ограничения по скорости
После выдачи указания о корректировке скорости полета экипажи воздушных судов для установления или выдерживания безопасных интервалов эшелонирования	должны выдерживать установленное органом ОВД число Маха и запрашивать разрешение на какое-либо изменение этой скорости
На начальном этапе снижения с крейсерского эшелона для турбореактивных воздушных судов орган ОВД не может без согласования с экипажем назначать	уменьшение скорости до значения менее 460 км/ч
Указание на одновременное выдерживание увеличенной скорости снижения и уменьшенной скорости полета	не должно использоваться органом ОВД

На промежуточном и конечном этапе захода на посадку органу ОВД следует использовать	изменение скорости, не превышающее $\pm 40$ км/ч
На конечном этапе захода на посадку управление скоростью не применяется в отношении ВС находящихся на удалении от начала ВПП	7 км и менее
При наличии установленного значения скорости набора или снижения воздушному судну, осуществляющему набор высоты (выполняющему снижение)	может быть дано указание выдерживать скорость меньшую или превышающую установленное значение
При невозможности обеспечить выдерживание заданной скорости набора высоты или снижения диспетчер должен	применить другой метод эшелонирования
Крейсерские эшелоны воздушным судам, выполняющим полет в один и тот же пункт назначения, назначаются таким образом, чтобы они	по возможности согласовывались с очередностью захода на посадку в пункте назначения
Воздушное судно, уже находящееся на каком-либо крейсерском эшелоне	пользуется преимуществом по отношению к другим воздушным судам, запрашивающим этот крейсерский эшелон
В поворотном пункте маршрута, где меняется общее направление полета, экипаж воздушного судна должен занять назначенный эшелон	не менее, чем за 20 км. до выхода на поворотный пункт маршрута
Орган ОВД должен задавать условия занятия эшелона (высоты) входа на маршрут ОВД с таким условием, чтобы переменный профиль полета воздушное судно завершило	не менее чем за 10 км до его границы
После выхода с маршрута ОВД изменение эшелона (высоты) полета орган ОВД может разрешать на удалении	не менее 10 км от границы маршрута ОВД
При последовательном пересечении нескольких маршрутов орган ОВД	может дать экипажу воздушного судна одно разрешение на пересечение нескольких маршрутов ОВД
При РДО разрешается использовать эшелон (высоту) полёта независимо от его направления	кратковременно в целях предупреждения конфликтных ситуаций
При наборе высоты или снижении орган ОВД может выдавать разрешение на выдерживание предусмотренного интервала вертикального эшелонирования между воздушными судами	с согласия экипажей воздушных судов при наличии прямой связи между ними
Правила полетов в зоне ожидания и порядок выхода из зоны ожидания для захода на посадку	публикуются в документах аэронавигационной информации
Обязан ли диспетчер обеспечить внеочередную посадку воздушному судну, находящемуся в зоне ожидания, и которому требуется немедленная посадка?	да
Может ли дать орган ОВД воздушному судну указание выполнять полет над точкой его текущего местоположения или над любой другой точкой для упорядочения потока воздушного движения?	да
О предполагаемом времени захода на посадку или времени разрешения на выход из зоны ожидания орган ОВД при направлении воздушного судна в зону ожидания	по возможности информирует экипаж воздушного судна

Обязан ли диспетчер знать магнитные путевые углы зон ожидания своей зоны ответственности?	да
В зоне ожидания вертикальное эшелонирование устанавливается	независимо от направления полета воздушного судна
В зоне ожидания на одном эшелоне (высоте)	не должно находиться более одного воздушного судна
Орган ОВД разрешает использовать маршрут зональной навигации	при наличии информации об оснащении воздушного судна оборудованием для выполнения полётов с применением зональной навигации
Максимальное смещение при полете со смещенной траекторией по линии пути параллельной оси маршрута ОВД с использованием зональной навигации составляет	35 км
Процедура выполнения полета по смещенной траектории разрешается	при наличии системы наблюдения ОВД
При получении доклада экипажа о возникновении неисправности или отказе бортового оборудования зональной навигации орган ОВД	предпринимает меры по выводу воздушного судна на маршрут ОВД с применением средств обычной навигации
Оперативные боковые смещения применяются	в океаническом воздушном пространстве или в удаленном континентальном воздушном пространстве
Использование процедуры оперативного бокового смещения	не оказывает влияния на применение предписанных стандартов эшелонирования
Использование процедуры оперативного бокового смещения разрешается для системы параллельных маршрутов	где расстояние между осевыми линиями маршрутов составляет не менее 60 км
Оперативное боковое смещение устанавливается на расстоянии	2 км или 4 км вправо от осевой линии относительно направления полета
Экипажам воздушных судов	не требуется информировать орган ОВД о том, что полет выполняется с оперативным боковым смещением
Радиовещательная передача воздушными судами информации о движении (ТІВА) осуществляется	для передачи экипажами донесений и дополнительной информации консультативного характера на установленной радиотелефонной ОВЧ-связи для сведения других воздушных судов находящихся поблизости
Если экипаж воздушного судна, который должен соблюдать очередность захода на посадку, заявляет о своем намерении выполнять полет в режиме ожидания диспетчер УВД	разрешает ему это сделать
При посадке легких воздушных судов, следующих за тяжелыми или средними воздушными судами	минимум эшелонирования по причине турбулентности в следе составляет 3 минуты
При посадке средних воздушных судов, следующих за тяжелыми воздушными судами	минимум эшелонирования по причине турбулентности в следе составляет 2 минуты
При вылете легких или средних воздушных судов вслед за тяжелым воздушным судном или легких вслед за средним воздушным судном	минимум эшелонирования по причине турбулентности в следе составляет 2 минуты
При вылете легких воздушных судов вслед за средними воздушными судами со средней части одной и той же ВПП	минимум эшелонирования по причине турбулентности в следе составляет 3 минуты

Когда тяжелое воздушное судно выполняет заход на посадку на малой высоте или уход на второй круг, а легкое воздушное судно использует ВПП для взлета в противоположном направлении	используется минимум эшелонирования 2 минуты
Аэродромный орган ОВД выдает стандартные разрешения	без предварительной координации с органами диспетчерского обслуживания подхода или района, если установлены и согласованы стандартные разрешения на вылет
Предварительная координация разрешений требуется	только в том случае, когда необходимо внести изменение в стандартное разрешение или стандартные процедуры передачи обслуживания воздушного движения
Если осуществляется векторение при заходе экипажа воздушного судна на посадку по системе, указанной в АТИС, диспетчер разрешает следующим друг за другом воздушным судам заход на посадку	до подхода воздушного судна к предпосадочной прямой
Сообщает ли орган ОВД экипажу магнитный путевой угол ВПП при выдаче разрешения на буксировку и запуск двигателей?	да
В том случае, если орган ОВД не дает разрешение на запуск двигателей, он	должен информировать экипаж о причине запрета
В том случае, если в разрешении на руление указывается граница руления, расположенная за ВПП, то такое разрешение	означает разрешение на пересечение ВПП
Перед началом руления, орган ОВД	сообщает экипажу курс взлета при отсутствии на аэродроме информационного вещания АТИС
Если выдается диспетчерское разрешение на набор высоты до эшелона, находящегося выше эшелона, указанного в стандартном маршруте вылета, и ограничения не отменены органом ОВД	воздушное судно следует по опубликованному вертикальному профилю стандартного маршрута вылета
Вылетающему воздушному судну разрешается приступать к выполнению взлета	если предшествующие вылетающее воздушное судно пересекло конец используемой ВПП или приступило к выполнению разворота
Разрешение на взлет может выдаваться воздушному судну в том случае, когда	имеется обоснованная уверенность в том, что в момент выполнения взлета этим воздушным судном будет обеспечиваться установленное эшелонирование
Воздушному судну может выдаваться разрешение на немедленный взлет до того, как оно выйдет на ВПП?	да
Экипаж воздушного судна обязан запросить повторное разрешение на взлет	если после выдачи разрешения на взлет прошло более 1 мин
Воздушному судну, выполняющему полет по ППП и визуальный заход на посадку, разрешение на полет в пределах начального участка захода на посадку ниже соответствующей минимальной абсолютной высоты, или на снижение до высоты, меньше этой абсолютной высоты	может быть выдано
Если используются стандартные разрешения для прибывающих воздушных судов, и при условии, что на аэродроме не ожидается задержек, разрешение на следование по соответствующему маршруту прибытия по приборам, целесообразно	выдавать РДЦ без предварительного согласования с диспетчерским органом подхода



Стандартные разрешения для прибывающих воздушных судов обычно не содержат	маршрут руления
Если прибывающему по стандартному маршруту прибытия, воздушному судну выдается диспетчерское разрешение на снижение до эшелона, расположенного ниже первоначально назначенного эшелона или эшелона(ов), указанного(ых) в стандартном маршруте прибытия	воздушное судно следует по опубликованному вертикальному профилю стандартного маршрута прибытия, если установленные ограничения не были отменены органом ОВД
При полете воздушного судна по стандартному маршруту вылета или прибытия зональной навигации после применения процедуры «Прямо на» точку, принадлежащую этому маршруту, при достижении этой точки	воздушное судно самостоятельно продолжает полет по используемой стандартному маршруту полёта
Окончательное решение о производстве посадки принимает	командир воздушного судна
Разрешение на посадку	должно включать обозначение ВПП для посадки
Орган ОВД может дать указание выполнить посадку за пределами зоны приземления ВПП	да
Орган ОВД может дать указание выполнить посадку за пределами зоны приземления ВПП воздушному судну категории тяжелое	нет
Орган ОВД обязан информировать экипаж воздушного судна о порядке захода на посадку по приборам	да, по запросу экипажа воздушного судна
Полетно-информационное обслуживание предоставляется в пределах контролируемого воздушного пространства и на контролируемых аэродромах	соответствующими органами ОВД
При визуальном заходе на посадку, когда экипаж следующего позади воздушного судна докладывает о том, что он видит находящееся впереди воздушное судно, после получения разрешения на заход	экипаж воздушного судна отвечает за эшелонирование относительно находящегося впереди воздушного судна после указания диспетчера
Выполнение одновременных зависимых параллельных заходов на посадку при отсутствии системы наблюдения ОВД, обеспечивающей наблюдение за воздушными судами, заходящими на посадку отдельно для каждой ВПП	запрещается
При векторении последний вектор должен позволять воздушному судну стабилизироваться на линии курса курсового радиомаяка системы посадки по приборам в горизонтальном полете, по крайней мере за	3,5 км до захвата глиссады системы посадки по приборам
При получении информации об отказах технических средств, обеспечивающих посадку по зональной навигации, орган ОВД	информирует об этом экипажи воздушных судов, использующие зональную навигацию, и рекомендует заход на посадку по выбранной резервной системе
Использование сокращенных минимумов эшелонирования на ВПП	требует наличия задокументированной оценки безопасности полетов, свидетельствующей о возможности соблюдения приемлемого уровня безопасности полетов для каждой ВПП
Использование сокращенных минимумов эшелонирования на ВПП требует прохождения диспетчерами целенаправленной подготовки по применению этих процедур?	да

Применение сокращенных минимумов эшелонирования на ВПП может начинаться через	30 мин после восхода солнца и заканчиваться за 30 мин до захода солнца по местному времени
При применении сокращенных минимумов эшелонирования на ВПП	применяются минимумы эшелонирования при наличии турбулентности в следе
При применении сокращенных минимумов эшелонирования на ВПП	составляющая попутного ветра не превышает 3 м/с
При применении сокращенных минимумов эшелонирования на ВПП	видимость составляет минимум 5 км и высота нижней границы облаков равняется не менее 300 м
Сокращенные минимумы эшелонирования на ВПП между вылетающим воздушным судном и предшествующим воздушным судном, выполняющим посадку	не применяются
При применении сокращенных минимумов эшелонирования на ВПП последующее выполняющее посадку воздушное судно категории 1 может пересекать порог ВПП, когда предшествующее воздушное судно относится к категории 1 или 2 и	выполнило посадку и прошло точку, расположенную на расстоянии по крайней мере 600 м от порога ВПП, находится в движении и освободит ВПП без разворота в обратном направлении
При применении сокращенных минимумов эшелонирования на ВПП последующее выполняющее посадку воздушное судно может пересекать порог ВПП, когда предшествующее воздушное судно относится к категории 3	выполнило посадку и прошло точку, расположенную на расстоянии по крайней мере 2400 м от порога ВПП, находится в движении и освободит ВПП без разворота в обратном направлении
Орган ОВД вводит положения, касающиеся начала и продолжения точных заходов на посадку по категориям II/III	в условиях дальности видимости на ВПП менее 550 м
О начале и прекращении действия правил, связанных с выполнением точных заходов на посадку по категориям II/III и операций в условиях ограниченной видимости орган ОВД	должен информировать диспетчерский орган подхода
Если после установки экипажем ВС на бортовом приемоответчике кода вторичного обзорного радиолокатора на экране средств наблюдения наблюдается код отличный от заданного	экипажу дается указание повторно установить заданный код и подтвердить правильность его установки
Если после установки экипажем ВС на бортовом приемоответчике кода вторичного обзорного радиолокатора на экране средств наблюдения не удастся увидеть заданный код даже после повторения процедуры установки	экипажу ВС дается указание прекратить работу бортового приемоответчика в режиме «А» и информация об ограничении работы приемоответчика передается принимающему органу ОВД по направлению полета
Воздушные суда, оборудованные приемоответчиками режима S или передатчиками АЗН-В, и имеющие возможность опознавания воздушного судна, передают	опознавательный индекс воздушного судна режима S (указанный в поле 7 плана полета)
Когда отображаемый опознавательный индекс режим S или передатчика АЗН-В, переданный с борта воздушного судна, отличается от ожидаемого индекса данного воздушного судна, орган ОВД	предлагает экипажу подтвердить опознавательный индекс воздушного судна и, при необходимости, повторно ввести правильный опознавательный индекс воздушного судна
Когда после подтверждения экипажем правильности установки опознавательного индекса воздушного судна режима S или передатчика АЗН-В отображаемый и переданный с борта воздушного судна индексы, отличается, орган ОВД	информирует экипаж о сохраняющемся несоответствии, по возможности исправляет формуляр, уведомляет следующий орган ОВД о наличии ошибки в опознавательном индексе воздушного судна

При первоначальном установлении связи с соответствующим воздушным судном каждым органом ОВД	должна быть проведена проверка информации о высоте полета, получаемой на основе данных о барометрической высоте и выводимой на индикатор диспетчера
О проведении проверки информации о высоте полета, получаемой на основе данных о барометрической высоте и выводимой на индикатор диспетчера, орган ОВД	не информирует экипаж воздушного судна
В воздушном пространстве RVSM значение допуска, используемое для определения того, что отображаемая диспетчеру информация о высоте полета, полученная на основе данных о барометрической высоте, является точной, составляет	$\pm 60\text{м}$
В воздушном пространстве без применения RVSM значение допуска, используемое для определения того, что отображаемая диспетчеру информация о высоте полета, полученная на основе данных о барометрической высоте, является точной, составляет	$\pm 90\text{м}$
Значение критерия, который используется при определении занятости конкретного эшелона воздушным судном в воздушном пространстве RVSM, составляет	$\pm 60\text{м}$
Значение критерия, который используется при определении занятости конкретного эшелона воздушным судном в воздушном пространстве без RVSM, составляет	$\pm 90\text{м}$
Воздушное судно, получившее разрешение на освобождение эшелона, рассматривается как освободившее занимавшийся им ранее эшелон, когда информация о его барометрической высоте полета свидетельствует	о перемещении данного воздушного судна в ожидаемом направлении более чем на 90 м по отношению к ранее заданному эшелону
Набирающее высоту или снижающееся воздушное судно рассматривается как пересекающее эшелон, когда информация о его барометрической высоте полета свидетельствует о том, что	оно прошло этот эшелон в нужном направлении и удалилось от него более чем на 90 м
Когда пилоту дается указание перейти к самостоятельному самолетовождению после векторения, если в соответствии с действующими указаниями воздушное судно отклонилось от ранее заданного маршрута орган ОВД	должен информировать о местоположении экипаж ВС, которому предоставляется обслуживание воздушного движения на основе наблюдения
Векторение обеспечивается посредством указания экипажу воздушного судна	конкретных курсов
При векторении, когда воздушное судно начинает наводиться с отклонением от ранее заданного маршрута, диспетчер УВД должен сообщить экипажу о целях наведения?	да
векторение не выполняется на удалении менее половины установленного интервала эшелонирования от границы зоны ответственности?	да, за исключением случаев передачи ОВД
При векторении воздушные суда, выполняющие контролируемые полеты	не наводятся в неконтролируемое воздушное пространство

Должен ли всегда сохраняться предписанный запас высоты над препятствиями, если воздушному судну, выполняющему полет по ППП, выдаются указания на уход с маршрута ОВД на спрямленный маршрут?	да
При прекращении векторения воздушного судна орган ОВД должен дать экипажу ВС его местоположение	да
При векторении для выполнения захода на посадку по ИЛС и/или МЛС или радиолокатору последний заданный курс обеспечивает выход воздушного судна на линию пути конечного этапа захода на посадку	под углом не более 45 градусов в режиме горизонтального полета как минимум за 2 км. (как правило за 3-5 км.) до входа в глиссаду
При выполнении векторения орган ОВД	может дать разрешение, предусматривающие пересечение линии пути конечного этапа захода на посадку, информируя экипаж об этом, с указанием причин такого маневра
При векторении воздушного судна на радиотехническое средство обеспечения конечного этапа захода на посадку векторение прекращается	в тот момент, когда воздушное судно отклоняется от последнего заданного курса с тем, чтобы выйти на линию пути конечного этапа захода на посадку
При использовании системы наблюдения ОВД интервалы эшелонирования между воздушными судами на конечном этапе захода на посадку обеспечивает	орган диспетчерского обслуживания подхода, за исключением случаев, когда эти функции возложены на орган аэродромного диспетчерского обслуживания
При выполнении визуального захода на посадку векторение прекращается	после доклада экипажа об установлении визуального контакта с ВПП и/или ее ориентирами
Разрешение на выполнение визуального захода на посадку выдается	после доклада экипажа об установлении визуального контакта с ВПП и/или ее ориентирами
Воздушные суда, обеспечиваемые обслуживанием при выполнении захода на посадку по посадочному радиолокатору, передаются под управление диспетчеру, отвечающему за заход на посадку, на установленном рубеже передачи ОВД	но в любом случае на расстоянии не менее 2 км от точки входа в глиссаду
При заходе на посадку по посадочному радиолокатору или по посадочному локатору с контролем по приводным маякам (заход по РСР+ОСП) орган ОВД	обязан обеспечить соответствующими командами выполнение четвертого разворота и выход воздушного судна на заданную траекторию
При заходе на посадку по РСР или РСР + ОСП на обслуживании у конкретного диспетчера	не должно быть более одного воздушного судна
Диспетчер должен своевременно информировать экипаж воздушного судна о грубых отклонениях воздушного судна от курса и/или глиссады до БПРМ	независимо от выбранной системы захода на посадку при использовании посадочного радиолокатора
При векторении воздушных судов, выполняющих полет по ПВП, диспетчер должен следить за тем, чтобы соответствующие воздушные суда случайно не оказались в приборных метеорологических условиях?	да
Радиолокатор управления наземным движением следует использовать	в дополнение к визуальному наблюдению за движением на площади маневрирования
Определение незанятости ВПП перед посадкой или взлетом может проводиться на основе информации, отображаемой на индикаторе радиолокатора управления наземным движением?	да

При использовании для ОВД средств «контрактного» автоматического зависимого наблюдения план передачи донесений с воздушным судном устанавливается	до достижения пункта передачи обслуживания воздушного движения
При использовании для ОВД средств «контрактного» автоматического зависимого наблюдения применение конкретных норм эшелонирования может зависеть от интервала передачи периодических донесений о местоположении?	да
Информация «контрактного» автоматического зависимого наблюдения может использоваться для векторения воздушного судна?	нет
Линия передачи данных «диспетчер-пилот» (ДПЛПД), основывается на использовании	набора элементов сообщений, содержащих диспетчерские разрешения/информацию/запрос, которые соответствуют фразеологии, используемой при ведении радиотелефонной связи
При передаче связи ДПЛПД между органами ОВД передача речевой связи и связи ДПЛПД осуществляется	одновременно
Полетно-информационным обслуживанием обеспечиваются воздушные суда, на полет которых эта информация может оказать влияние и которые	обеспечиваются диспетчерским обслуживанием
Предоставление диспетчерского обслуживания по отношению к полетно-информационному обслуживанию	всегда осуществляется на первоочередной основе
Полетно-информационное обслуживание включает предоставление соответствующей информации о беспилотных неуправляемых аэростатах?	да
При координации действий между органами ОВД, предоставляющими полетно-информационное обслуживание, обычно не передается информация о	высоте полета, на момент последней связи
При оперативном полетно-информационном обслуживании радиовещательные передачи должны содержать объединенную информацию об отдельных эксплуатационных и метеорологических элементах и продолжительность передачи не должна превышать	5 мин
В сообщения, входящие в ВЧ-радиовещательные передачи при оперативном полетно-информационном обслуживании, должна включаться информация об особых явлениях погоды на маршруте?	да
Чтобы свести к минимуму необходимость координации с использованием речевой связи органу ОВД следует	применять стандартные правила координации
Если на индикаторе воздушной обстановки наблюдается сигнал тревоги АЗН-В, оповещения о возникновении аварийного положения общего характера, и отсутствует указание на код вторичного обзорного радиолокатора выбранный пилотом, диспетчер	пытается установить связь с ВС, с тем чтобы проверить характер аварийной ситуации, а при отсутствии ответа от ВС диспетчер пытается убедиться, что воздушное судно может принимать передачи органа управления воздушным движением путем направления ему просьбы выполнить указанный маневр, который можно наблюдать с помощью АЗН-В
Оборудованные приемопередатчиком воздушные суда, у которых отказала радиосвязь, будут использовать приемопередатчик в режиме А, установив код	7600

Экипажи воздушных судов запрашивают разъяснения или уточнения относительно любого данного указания или разрешения, которые, по их мнению, могут быть ложными или вводящими в заблуждение	у соответствующего органа ОВД
В случае полного отказа системы наблюдения ОВД при сохранении связи «воздух – земля» диспетчер устанавливает местоположение всех уже опознанных ВС, предпринимает необходимые действия по обеспечению процедурного эшелонирования между ВС и, если необходимо,	ограничивает число ВС, которым разрешено войти в данный район
Если орган ОВД считает, что отклонившееся от курса или неопознанное воздушное судно может быть объектом незаконного вмешательства, руководящий орган Единой системы	немедленно информируется об этом в соответствии с установленными местными процедурами
Отклонившееся от курса или неопознанное ВС может рассматриваться в качестве объекта	незаконного вмешательства
При поступлении с борта ВС сообщения о получении рекомендации бортовой системой предупреждения столкновений по разрешению угрозы столкновения (RA) орган ОВД	+ не должен предпринимать попыток изменить траекторию полета ВС до тех пор, пока экипаж ВС не сообщит о разрешении конфликтной ситуации
Аэродром запасной -	аэродром, предназначенный для посадки воздушного судна в случае, когда использование аэродрома назначения невозможно
Аэродромное движение - это	движение на площади маневрирования аэродрома, а также полеты воздушных судов в районе аэродрома
Векторение - это	обеспечение навигационного наведения воздушных судов посредством указания определенных курсов на основе использования системы наблюдения ОВД
Экипаж воздушного судна информируется органом ОВД в случае предполагаемой задержки по времени прибытия воздушного судна	на 10 мин. и более
После первоначального информирования воздушного судна о предполагаемой задержке дальнейшая информация о задержках передается воздушному судну немедленно во всех случаях, когда это время отличается от ранее переданного	на 5 мин. или более
Орган ОВД информируют экипаж воздушного судна, когда предполагается, что ожидаемая задержка взлета может превысить	30 мин
Если прибывающее воздушное судно выполняет заход на посадку с прямой, вылетающее воздушное судно может выполнять взлет в любом направлении	не позднее чем за 5 мин до расчетного времени выхода прибывающего воздушного судна на начало оборудованной ВПП
В отношении вылетающих воздушных судов при пересекающихся ВПП, когда существует точка пересечения расчетных траекторий воздушных судов и в этой точке расчетная высота второго воздушного судна меньше расчетной высоты первого воздушного судна	на 300 метров и более эшелонирование по причине турбулентности в следе не применяется
В отношении вылетающих воздушных судов с параллельных ВПП, расстояние между осями которых 1000 и более метров	эшелонирование по причине турбулентности в следе не применяется, когда существует точка пересечения расчетных траекторий ВС и в этой точке расчетная высота второго ВС меньше расчетной высоты первого ВС на 300 м и более

В тех случаях, когда план полёта воздушного судна (уведомление об ИВП) при ПИО был активизирован, экипаж воздушного судна обязан отменить, указать новое время прибытия или закрыть план полета не позднее	30 минут после планируемого времени прибытия
При ПИО воздушные суда, оборудованные средствами двусторонней радиосвязи, передают донесение после времени последнего сеанса связи	в период между 20 и 40 мин
Положения, касающиеся стадии неопределенности наступают, когда отвоздушного судна не получено никаких сообщений по прошествии	30 мин после того времени, когда должно было быть получено сообщение или после первой неудачной попытки установить связь с таким воздушным судном, в зависимости от того, что наступает раньше
Воздушные суда, представившие план полета, обеспечиваются аварийным оповещением?	да
Координация между диспетчерскими пунктами (секторами) в составе одного органа ОВД осуществляется в соответствии с	технологиями работы
Координация между смежными органами районного диспетчерского обслуживания осуществляется в соответствии с	соглашениями о процедурах взаимодействия

#### 4. Правила радиообмена

Как произносится аббревиатура QNH?	КБЮ ЭН ЭЙЧ
Для чего предназначены ФАП «Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации»?	для повышения качества радиообмена
Какому диспетчерскому пункту сообщает экипаж воздушного судна о прослушивании информации АТИС при вылете при первой связи?	аэродромному
Какому диспетчерскому пункту сообщает экипаж воздушного судна о прослушивании информации АТИС при прилете?	подходу
Что обязан сделать диспетчер, если экипаж ВС не сообщил о прослушивании информации АТИС?	запросить подтверждение прослушивания информации АТИС
Кто осуществляет авиационную электросвязь при радиообмене с диспетчерами?	командир ВС или по его поручению один из членов экипажа ВС
Допускается ли использование слов приветствия и благодарности при ведении радиообмена?	допускается
Укажите, какое значение (сколько) слов в минуту не должна превышать скорость речи при ведении радиообмена?	100
Кто устанавливает приоритет в ведении радиообмена с экипажами ВС и наземными абонентами в зоне (районе) диспетчерского пункта?	Диспетчер
Какой букве русского алфавита присвоено наименование «Ёры»?	Ы
Посадочный курс 033. Какими словами нужно передать экипажу ВС номер ВПП?	ВПП ноль три
Как произносится значение «курс 40» при ведении радиосвязи на русском языке?	курс ноль сорок
Как произносится значение «эшелон полета «070» при ведении радиосвязи на английском языке?	flight level seven zero
Как произносится значение «видимость 500 метров» при ведении радиосвязи на русском языке?	видимость пятьсот
Как передать на английском языке информацию о значении дальности видимости на ВПП (RVR) 2500 м?	RVR two thousand five hundred
Какое время используется при радиообмене?	всемирное координированное – УТЦ
С какой точностью указывается время при проверках?	до ближайшей половины минуты



Текущее время 03 часа 56 минут 38 секунд UTC. Как Вы произнесете его в ответ на запрос проверки времени?	время 3 часа 56 с половиной минут
Текущее время 22 часа 10 минуты 52 секунды UTC. Как Вы произнесете его в ответ на запрос проверки времени?	время 22 часа 11 минут
Текущее время 21 час 03 минуты 48 секунд UTC. Как Вы произнесете его в ответ на запрос проверки времени?	время 21 час 04 минуты
Какое значение имеет типовое слово «Конец связи»?	обмен сообщениями закончен и не жду ответа
Какое значение имеет типовое слово «Прошу»?	Мне бы хотелось знать . . .» или «Я хотел бы получить . . .
Какое значение имеет типовое слово «Нет»?	«Нет», или «Не разрешаю», или «Не могу выполнить»
Какое типовое слово применяется в значении «Повторите мне все или указанную часть этого сообщения в том виде, в котором вы ее приняли»?	Повторите
Какое типовое слово применяется в значении «Повторите мне все или указанную часть этого сообщения в том виде, в котором вы ее приняли»?	Read back
Какое типовое слово применяется в значении «Передайте мне следующую информацию . . .»?	Report
Какое типовое слово применяется в значении «Игнорируйте сообщение»?	Disregard
Какое типовое слово применяется в значении «Понял «правильно» или «точно»?	Correct
Какое типовое слово применяется в значении «Прошу проверить правильность (разрешения, указания, действия, информации)»?	Confirm
Какие параметры из нижеследующих могут использоваться в качестве радиотелефонного позывного?	установленное ИКАО название авиакомпании и номер рейса
Может ли использоваться в качестве радиотелефонного позывного название фирмы-изготовителя или модели воздушного судна перед пятибуквенным регистрационным номером воздушного судна?	да, может
При каких условиях допускается сокращение позывного экипажем ВС в процессе ведения радиообмена?	после того, как сокращенный позывной был использован в обращении к нему конкретным органом ОВД
Позывной ВС G-HJKL. До какого вида он может быть сокращен после установления экипажем ВС надежной радиосвязи?	G-KL
Позывной ВС Пайпер ABCDE. До какого вида он может быть сокращен после установления экипажем ВС надежной радиосвязи? Напишите.	Пайпер-DE

Позывные какого типа могут быть сокращены в процессе ведения радиообмена?	пятибуквенный позывной, присвоенному регистрационному номеру ВС
В каком случае запрещается сокращение позывного воздушного судна?	при нахождении на связи ВС с созвучными позывными
Что должен делать диспетчер, если существует возможность того, что прием его сообщения будет затруднен?	передавать важные элементы сообщения дважды
С какой периодичностью экипаж ВС прослушивает канал (частоту) радиосвязи диспетчера того диспетчерского пункта, на ОВД которого он находится?	непрерывно
Какая фраза используется перед передачей исправленного сообщения в том случае, когда поправку целесообразно внести путем повторения всего сообщения.	даю поправку, повторяю
Диспетчер дал экипажу ВС команду: «Скайфлай 211, курс 214». Экипаж ответил : «Скайфлай 211, курс 204». Что должен сказать диспетчер?	«Скайфлай 211, повторяю, курс 214».
Что означает оценка «3» в отношении степени смысловой разборчивости речи при проверке качества радиосвязи?	разборчиво, но с трудом
Какой оценке соответствует такое качество радиосвязи, при котором «сообщение разборчиво»?	4
В каком случае экипажи ВС могут по указанию диспетчера освободиться от необходимости обязательной передачи сообщений о своем местоположении?	при наличии у диспетчера достаточной информации о ходе выполнения полёта от используемой системы наблюдения ОВД
Диспетчер ввел режим «контроль по вторичному» для ВС. В каком случае экипаж ВС должен докладывать органу ОВД пролет очередных ПОД?	по указанию диспетчера
Какое состояние предполагает наличие серьезной и (или) непосредственной опасности, при котором требуется немедленная помощь?	бедствие
При каком состоянии не требуется оказания немедленной помощи, но необходима немедленная передача информации?	срочность
Какая фраза служит сигналом состояния бедствия?	«МЭЙ ДЭЙ»
Имеет ли приоритет сообщение о срочности? Если да, то над какими сообщениями?	имеет над всеми сообщениями, кроме сообщений о бедствии
Укажите международную аварийную частоту в МГц.	121,5

## 5. Метеорологическое обеспечение

Как направлен ветер в циклоне в северном полушарии?	Против часовой стрелки к центру циклона.
Как направлен ветер в антициклоне в северном полушарии?	По часовой стрелке от центра антициклона.
Какая воздушная масса формируется в теплом секторе циклона зимой?	Устойчивая
Какая воздушная масса формируется в тыловой части циклона летом?	+ Неустойчивая
Какие по виду и форме осадки наблюдаются на холодном фронте 2 рода летом?	Ливневый дождь.
В какой части циклона зимой наблюдаются низкие облака, дымки, туманы, гололед?	В теплом секторе.
Какое опасное для авиации явление погоды может наблюдаться у верхней границы температурной инверсии?	Сдвиги ветра.
В каких облаках наблюдается сильная болтанка ВС?	В кучево-дождевых облаках.
Что является признаком ухудшения условий погоды в циклоне?	Падение давления в центре циклона.
При какой интенсивности нарастания льда на поверхности ВС обледенение считается сильным?	более 1 мм/мин.
Как называется высота полета, определяемая относительно уровня моря в стандартных условиях?	Абсолютная
В какой части циклона зимой формируются адвективные туманы?	В теплом секторе.
Как изменяется давление в центральной части циклона в стадии максимального развития?	Меняется незначительно в сторону роста или падения.
В каких облаках чаще всего имеет место поражения ВС электростатическими разрядами?	Слоисто-дождевых.
В каком диапазоне температур при полетах. Чаще всего наблюдается электризация ВС?	От 0°C до -15 °C.
Какого значения достигает температуры воздуха в стандартных условиях на верхней границе тропосферы?	- 56,5 °C.
Чему равна величина барической ступени в СА на уровне моря?	8 м/НРа.
Каковы критерии ИКАО для оценки очень сильного вертикального сдвига ветра (по профилю 30 м.)?	Более 6 м/с.
Какие существуют рекомендации по выходу ВС из зоны обледенения зимой?	Уход вверх в сторону более отрицательных температур.
Какие облака относятся к облакам нижнего яруса?	Sc, St, Ns.
С какими облаками связано формирование града?	Кучево-дождевыми.
Какая воздушная масса формируется в передней части антициклона летом?	Неустойчивая.

Какая воздушная масса формируется в тыловой части антициклона зимой?	Устойчивая.
Для какой части циклона характерна неустойчивая воздушная масса летом?	Тыловая.
Сколько стадий развития проходит циклон от момента зарождения до его заполнения?	Четыре.
Какие атмосферные фронты образуются внутри однородной воздушной массы?	Вторичные.
Что является критерием разделения явления погоды на туман и дымку?	Горизонтальная видимость.
При каком значении горизонтальной видимости явление погоды классифицируется как туман?	менее 1000 м.
Какие по виду осадки наблюдаются на фронтах окклюзии?	Ливневые и обложные.
Из каких облаков выпадают ливневые осадки?	Кучево-дождевые.
В каком диапазоне температур ливневые осадки с видимостью менее 600 м представляют особую опасность для заходящего на посадку ВС?	При температуре от 0°C до -5°C.
При каких значениях приращение перегрузки на этапе полета на эшелоне болтанка считается сильной?	более ( $\pm 1,0g$ )
При каких значениях приращения перегрузки на этапе захода на посадку болтанка считается сильной?	более ( $\pm 0,4g$ )
В каком диапазоне температур при полетах в облачности наблюдается очень сильное обледенение?	От 0°C до -5°C.
При полетах в каких облаках чаще всего наблюдается сильное обледенение ВС в зимний период.	Слоисто-дождевые.
Какие формы облаков относятся к облакам вертикального развития?	Кучевые.
Какие облака имеют самую низкую нижнюю границу?	Разорванно-дождевые.
До какой высоты в устойчивой воздушной массе наблюдаются сложные для взлета-посадок и полетов на малых высотах условия погоды?	От земли до высоты 1-1,5 км.
Какие местные ветры чаще всего приводят к формированию очень сильных сдвигов ветра у земли?	Горно-долинные ветры.
На каких этапах полета температурная инверсия представляет наибольшую опасность для ВС?	На взлете.
В какой воздушной массе формируются внутримассовые грозы?	В устойчивой.
В какой части грозового облака формируется шквал?	В зоне ливневых осадков.
В каком направлении перемещаются фронтальные грозы?	В направлении воздушных потоков на высоте 3-5 км.
В каких барических системах формируются внутримассовые грозы?	В тыловой массе циклона.

Где формируется зона облачности и ливневых осадков на холодных фронтах 2 рода летом?	Перед фронтом на удалении 50-100 км.
Когда активизируются грозы на холодных фронтах летом?	После полудня.
Где формируются внетропические струйные течения?	В высотных фронтальных зонах.
Чему равна скорость ветра в зоне струйных течений?	более 100 км/ч.
При каком значении нижней границы облачности на аэродромах ГА проводятся специальные наблюдения?	При НГО менее 200 м.
Какой период осреднения данных о ветре у земли используется для обеспечения взлетов и посадок ВС?	2 минуты
Что означает сокращение VRB в регулярных, специальных сводках погоды и прогнозах по аэродрому?	Ветер неустойчивый.
В каком формате передаются прогнозы погоды по аэродрому при обмене информацией между аэродромами?	TAF.
Что означает сокращение TAF AMD в прогнозах погоды по аэродрому?	Корректив к прогнозу (измененный по метеоусловиям).
В течение какого периода времени от срока наблюдения в регулярных и специальных сводках действует прогноз погоды на посадку (прогноз TREND)?	2 часа.
В течение какого периода (часы) действуют авиационные прогностические карты (АКП) особых явлений погоды, составленные на фиксированный срок?	6
В каких случаях выпускаются штормовые предупреждения о сдвиге ветра на аэродромах ГА?	Если информация о наличии сдвига ветра получена с бортов ВС.
В каком формате составляются штормовые оповещения и/или предупреждения об особо опасных явлениях погоды по району полетной информации?	В формате сообщений SIGMET.
Какой период действия сообщений SIGMET (по метеоусловиям)?	4 часа.
За какой период усредняется ветер у земли в сводках METAR, распространяемых за пределами аэродрома?	10 минут.
Когда в сводки METAR включается группа вертикальной видимости?	При туманах, метелях, пыльных бурях.
В какие метеосводки включается прогноз на посадку типа TREND?	Регулярные и специальные сводки
Что обозначается буквенным сокращением TEMPO в прогнозах по аэродрому и на посадку?	Ожидаются частые или не частые временные изменения условий погоды

## 6. Основы аэродинамики, летно-технические характеристики воздушных судов

Какой угол называется углом тангажа?	угол между продольной осью самолёта и плоскостью горизонта
Какой угол называется углом атаки?	угол между воздушной скоростью и плоскостью симметрии летательного аппарата
Что называется аэродинамической подъёмной силой?	проекция полной аэродинамической силы на ось ОУа скоростной системы координат
Что называется силой лобового сопротивления?	проекция полной аэродинамической силы на ось ОХа скоростной системы координат
Момент тангажа стремится повернуть самолет относительно:	поперечной оси
Число Маха это:	отношение воздушной скорости полёта к скорости звука
Какое число Маха называется критическим?	число Маха, при котором хотя бы в одной точке на поверхности крыла местное число Маха равно единице
Как изменяется скорость звука в тропосфере с увеличением высоты?	уменьшается
Как изменяется скорость звука в нижних слоях стратосферы с увеличением высоты?	не изменяется
При повышении температуры воздуха число Маха полёта:	уменьшится
Уравнение Бернулли говорит о:	неизменности полного давления вдоль линии тока
Разность давления на нижней и верхней поверхности крыла приводит к образованию:	аэродинамической подъёмной силы
К увеличению подъёмной силы приводит:	увеличение угла атаки, скорости, площади крыла
При уменьшении угла атаки подъемная сила:	уменьшается
При увеличении плотности воздуха аэродинамическая подъемная сила:	увеличивается
При увеличении площади крыла подъемная сила:	увеличивается
Как называется отношение подъёмной силы к произведению скоростного напора на площадь крыла?	коэффициент подъёмной силы
Отношение лобового сопротивления к произведению скоростного напора на площадь крыла называется:	коэффициентом лобового сопротивления
Расстояние между концевыми кромками крыла называется:	размахом крыла
Как называется хорда крыла, лежащая в его плоскости симметрии?	корневая
Аэродинамическое качество это:	отношение коэффициента подъёмной силы к коэффициенту лобового сопротивления
Критический угол атаки — это угол, на котором:	коэффициент подъёмной силы максимален
Наивыгоднейший угол атаки — это угол, на котором:	аэродинамическое качество максимально
К механизации крыла относятся:	закрылки, предкрылки, интерцепторы

Режим установившегося горизонтального полета характеризуется следующими параметрами:	скорость – постоянная; высота полета – постоянная; угол наклона траектории равен нулю
Потребная скорость для осуществления горизонтального полета зависит от следующих параметров:	удельная нагрузка на крыло, высота полета, угол атаки
Потребная тяга воздушного судна для выполнения горизонтального полета определяется:	силой лобового сопротивления
При полёте на наивыгоднейшем угле атаки:	потребная тяга минимальна
Потребная тяга и мощность установившегося горизонтального полёта зависит от:	полётной массы самолёта
Летный диапазон скорости полета зависит:	от веса и высоты полета
При установившемся наборе высоты потребная тяга:	остается неизменной
Практический потолок самолёта это:	высота, при которой вертикальная скорость набора высоты равна 0,5 м/с
К взлётным характеристикам самолёта относятся:	скорость отрыва, длина разбега, длина взлетной дистанции
С какой высоты начинается посадка самолёта?	15 м
На какой высоте заканчивается взлёт самолёта:	10,7 м
При наличии сдвига ветра скорость захода на посадку необходимо:	увеличить
Длина пробега по ВПП при увеличении посадочной массы:	увеличится
Перегрузкой называется:	вектор, равный отношению суммарного вектора сил, действующих на самолёт, исключая силу веса, к его весу
Руль высоты предназначен для обеспечения:	продольной управляемости
Элероны предназначены для обеспечения:	поперечной управляемости
Способность самолёта сохранять угол атаки и скорость называется:	продольной устойчивостью
Способность самолёта сохранять углы рыскания и крена называется:	боковой устойчивостью
Точкой приложения приращения подъёмной силы называется:	аэродинамический фокус
Положение центра масс самолета относительно начала САХ, выраженное в ее процентах, называется:	центровкой
Будет ли самолёт устойчив по углу атаки, если центр масс расположен позади фокуса?	нет
Увеличение устойчивости самолета:	уменьшает его управляемость.
Отказ одного двигателя приведёт:	к уменьшению практического потолка
При попутной составляющей ветра дальность планирования самолёта:	увеличивается

Как влияет обледенение самолёта на его аэродинамическое качество?	качество уменьшается
При обледенении крыла скорость сваливания:	увеличивается
Как влияет обледенение стабилизатора на продольную устойчивость самолёта?	устойчивость ухудшается

Самолет ИЛ-62М. Количество и тип двигателей (J - реактивный, Т - турбовинтовой, Р - поршневой)	4 J
Самолет ИЛ-62М. Класс по максимальной взлетной массе	I - 75т и более
Самолет ИЛ-62М. Категория по дальности полета	магистральный дальний - 6 000 км и более
Самолет ИЛ-86. Количество и тип двигателей	4 J
Самолет ИЛ-86. Категория по дальности полета	магистральный средний - от 2 500 км до 6 000 км
Самолет ИЛ-86. Класс по максимальной взлетной массе	I - 75 т и более
Самолет ТУ-154М. Количество и тип двигателей	3 J
Самолет ТУ-154М. Категория по дальности полета	магистральный средний - от 2 500 км до 6 000 км
Самолет ТУ-154М. Класс по максимальной взлетной массе	I - 75 т и более
Самолет ТУ-134А. Количество и тип двигателей	2 J
Самолет ТУ-134А. Класс по максимальной взлетной массе	II - от 30 т до 75 т
Самолет ЯК-40. Категория дальности полета:	магистральный ближний - от 1 000 км до 2 500 км
Самолет ЯК-40. Класс по максимальной взлетной массе:	III - от 10 т до 30 т
Самолет ЯК-42. Количество и тип двигателей	3 J
Самолет ЯК-42. Категория по дальности полета:	магистральный средний - от 2 500 км до 6 000 км
Самолет ЯК-42. Класс по максимальной взлетной массе:	II - от 30т до 75 т
Самолет АН-24. Количество и тип двигателей	2 Т
Самолет АН-24. Категория по дальности полета	магистральный ближний - от 1 000 км до 2 500 км
Самолет АН-24. Класс по максимальной взлетной массе	III - от 10 т до 30 т
Самолет АН-24. Крейсерская скорость	450
Самолет Ту-204-300. Количество и тип двигателей	2 J
Самолет Ту-204-300. Класс по максимальной взлетной массе:	I - 75 т и более
Самолет АН-12. Количество и тип двигателей	4 Т



Самолет АН-12. Максимальное количество пассажиров	0
Самолет АН-124. Класс по максимальной взлетной массе:	I - 75 т и более
Самолет АН-2. Максимальный эшелон полета	4200
Самолет АН-2. Количество и тип двигателей	1 Р
Самолет АН-2. Категория по дальности полета	магистральный ближний - от 1 000 км до 2 500 км
Самолет АН-2. Класс по максимальной взлетной массе	до 10 т
Самолет АН-2. Крейсерская скорость	180
Самолет АН-2. Максимальное количество пассажиров	12
Самолет ИЛ-96-300. Количество и тип двигателей (J - реактивный, Т - турбовинтовой, Р - поршневой)	4 J
Самолет ИЛ-96-300. Класс по максимальной взлетной массе	I - 75 т и более
Самолет ИЛ-76ТД. Количество и тип двигателей (J - реактивный, Т - турбовинтовой, Р - поршневой)	4 J
Самолет ИЛ-76ТД. Класс по максимальной взлетной массе:	I - 75 т и более
Самолет ИЛ-76ТД. Максимальная коммерческая нагрузка (т)	40
Вертолет МИ-6. Максимальная скорость	300
Вертолет МИ-8. Крейсерская скорость	225
Самолет АН-74ТК-200.	2 J
Самолет ЯК-40. Крейсерская скорость	550
Самолет ЯК-40. Количество и расположение двигателей	3 J
Самолет АН-124. Количество и расположение двигателей	4 J
Самолет В-747-100В. Количество и тип двигателей (J - реактивный, Т - турбовинтовой, Р - поршневой)	4 J
Самолет В-747-100В. Категория по дальности полета	магистральный дальний - 6 000 км и более
Самолет В-747-100В. Класс по максимальной взлетной массе	I - 75 т и более
Самолет В-757-200. Количество и тип двигателей (J - реактивный, Т - турбовинтовой, Р - поршневой)	2 J
Самолет В-757-200. Класс по максимальной взлетной массе:	I - 75 т и более
Самолет В-767-300. Количество и тип двигателей (J - реактивный, Т - турбовинтовой, Р - поршневой)	2 J
Самолет В-767-300. Категория по дальности полета:	магистральный дальний - 6 000 км и более
Самолет В-767-300. Класс по максимальной взлетной массе:	I - 75 т и более
Самолет В-747-400. Количество и тип двигателей (J - реактивный, Т - турбовинтовой, Р - поршневой)	4 J

Самолет В-747-400. Категория по дальности полета:	магистральный дальний - 6 000 км и более
Самолет В-747-400. Класс по максимальной взлетной массе:	I - 75 т и более
Самолет В-737-400. Количество и тип двигателей (J - реактивный, Т - турбовинтовой, Р - поршневой)	2 J
Самолет А-310-200. Количество и тип двигателей (J - реактивный, Т - турбовинтовой, Р - поршневой)	2 J
Самолет А-310-200. Класс по максимальной взлетной массе:	I - 75 т и более
Самолет А-321 100. Количество и тип двигателей (J - реактивный, Т - турбовинтовой, Р - поршневой)	2 J
Самолет А-321 100. Категория по дальности полета	магистральный средний - от 2 500 км до 6 000 км
Самолет А-321 100. Класс по максимальной взлетной массе	I - 75 т и более
Самолет А-340-300. Количество и тип двигателей (J - реактивный, Т - турбовинтовой, Р - поршневой)	4 J
Самолет А-340-300. Категория по дальности полета	магистральный дальний - 6 000 км и более
Самолет А-340-300. Класс по максимальной взлетной массе	I - 75 т и более
Самолет А-319-100. Категория по дальности полета	магистральный средний - от 2 500 км до 6 000 км
Самолет А-319-100. Класс по максимальной взлетной массе	II - от 30 т до 75 т

## 7. Радиотехническое и светотехническое обеспечение полетов

Укажите режим ведения радиосвязи при ОВД	симплексный
Укажите состав оборудования системы ОСП	ДПРМ (ПРС+МРМ), БПРМ (ПРС+МРМ)
Укажите диапазон волн ОВЧ радиостанций, используемых для радиосвязи диспетчера с экипажами ВС,	метровый
Укажите время перехода радиостанции с режима «Прием» в режим «Передача»	0,5 сек.
Авиационное радиовещание АТИС – это	обеспечение автоматической передачи информации экипажам ВС в районе аэродрома
Авиационное радиовещание ВОЛМЕТ – это	обеспечение автоматической передачи метеоинформации экипажам ВС, находящихся на маршруте
С какой категорией срочности передаются телеграммы во вторую очередь?	ДД, ФФ
Режим СДЦ в радиолокации	основан на использовании эффекта Доплера, который проявляется в том, что частота сигналов, расстояние до которых относительно РЛ изменяется, отличается от частоты излучаемых РЛ сигналов
Укажите диапазон волн курсовых радиомаяков РМС	метровый
Укажите диапазон волн глиссанных радиомаяков РМС	дециметровый
Дальность действия КРМ в горизонтальном секторе $\pm 10$ градусов относительно линии курса составляет	46 км
Дальность действия ГРМ в горизонтальной плоскости в секторе $\pm 8$ градусов от оси ВПП составляет	18 км
Радиоволны, попадая на ионосферу, отражаются ей и возвращаются в приземные слои атмосферы (поверхностные волны), траектория таких волн имеет форму ломаной линии. Радиоволны какого диапазона обладают приведенными свойствами	КВ
Радиоволны какого диапазона способны распространяться, огибая поверхности Земли (поверхностные волны), по мере перехода в область более длинных волн дальность их распространения возрастает, причем она не зависит от высоты приемной и передающей антенн	СВ и ДВ
Пространство вокруг РЛС, в котором объект не обнаруживается, называется	воронка
Материалы регистрации должны храниться и использоваться для целей ОВД при использовании аналоговых средств документирования в течение	14 суток
Какие РТС работают в ОВЧ диапазоне?	радиопеленгаторы, связные радиостанции, инструментальные системы посадки
Какие РТС работают в диапазоне НЧ и СЧ?	приводные радиостанции

Кто осуществляет присвоение индексов пунктов и телеграфных адресов абонентов сети АНС ПД и ТС, а также ведение Сборника телеграфных индексов?	ЦКС-Г
Посадочные огни в ОСП ОВИ-2 предназначены для	определения места ВС относительно посадочного курса
Огни светового горизонта в ОСП ОВИ-2 предназначены для	определения крена при заходе на посадку
Входные огни в ОСП ОВИ-2 предназначены для	маркировки торца ВПП
Чем в большей степени ограничивается максимальная дальность действия РТС в СВ и ДВ диапазонах?	мощностью передатчика и условиями радиопроходимости, зависящими от времени суток, года и метеоусловий
Диаграмма направленности – это	область воздушного пространства, в котором создается электромагнитное поле излучающей антенны, при неподвижном ее положении
Огни зоны приземления в ОВИ-2 означают	участок первых 900 м ВПП
Назначение огней светового горизонта в ОВИ-2	для определения крена на борту ВС
Назначение входных огней в ОВИ-2	для маркировки начала ВПП
При ОВД радиосвязь ведется	в симплексном режиме
Симплексный режим работы - это	поочередная работа на прием и передачу на одной частоте
Какая разница между первичной и вторичной РЛС?	первичная определяет координаты ВС, принимая собственные отраженные сигналы, а вторичная определяет координаты и полетную информацию по ответным сигналам
Укажите состав радиомаячной системы посадки	КРМ, ГРМ, МРМ (или РМД)
Укажите назначение ОРЛ-Г	для обнаружения и определения координат (азимут-дальность) ВС во внеаэродромной зоне (на трассах и вне трасс) с последующей выдачей информации о воздушной обстановке в центры (пункты) ОВД для целей контроля и обеспечения УВД
Укажите назначение ОРЛ-А	для обнаружения и измерения координат (азимут-дальность) ВС в аэродромной зоне с последующей выдачей информации о воздушной обстановке в центры (пункты) ОВД для целей контроля и обеспечения УВД
Укажите назначение ВРЛ	для обнаружения, измерения координат (азимут-дальность), запроса и приема дополнительной информации от ВС, оборудованных самолетными ответчиками, с последующей выдачей информации в центры (пункты) ОВД
Наземный всенаправленный азимутальный ОВЧ радиомаяк (РМА) предназначен для	измерения азимута ВС относительно места установки маяка при полетах ВС по трассам и в районе аэродромов
Наземный всенаправленный дальномерный ОВЧ радиомаяк (РМД) предназначен для	измерения дальности ВС относительно места установки маяка при полетах ВС по трассам и в районе аэродромов

Отдельная приводная радиостанция (ОПРС) предназначена для	обозначения контрольного пункта на трассе (маршруте полета), привода ВС, оснащенного соответствующим оборудованием, в район аэродрома, выполнения предпосадочного маневра и выдерживания направления полета ВС вдоль оси ВПП
Курсовой радиомаяк (КРМ) предназначен для	излучения в пространство радиосигналов, содержащих информацию для управления ВС относительно посадочного курса при выполнении захода на посадку до высоты принятия решения
Глиссадный радиомаяк (ГРМ) предназначен для	излучения в пространство радиосигналов, содержащих информацию для управления ВС в вертикальной плоскости относительно установленного угла наклона линии глиссады при выполнении захода на посадку до высоты принятия решения
При каких условиях на аэродромах в состав объектов РМС посадки может входить (ВМРМ) дополнительный маркерный радиомаяк?	сложный рельеф местности в зоне захода ВС на посадку
Каков норматив зоны действия ОПРС для обеспечения полетов в зоне аэродрома?	50 км
Какова зона действия ОПРС для обеспечения полетов по трассам?	150 км
Система посадки ОСП - это комплекс радиотехнического наземного и бортового оборудования, предназначенного для	привода ВС в район аэродрома, выполнения предпосадочного маневра и захода на посадку
РМС называется комплекс	наземного и бортового радиотехнического оборудования и предназначена для обеспечения получения на борту ВС и выдачи экипажу и в систему автоматического управления информации о значении и знаке отклонения от номинальной траектории снижения, а также для определения моментов пролета характерных точек на траектории захода на посадку
РМС-I обеспечивает на борту ВС информацию для управления полетом ВС в процессе захода на посадку от предела дальности действия РМС до	точки, в которой линия курса пересекает линию глиссады на высоте 60 м и ниже над горизонтальной плоскостью, проходящей через порог ВПП
РМС-II обеспечивает на борту ВС информацию для управления полетом ВС в процессе захода на посадку от границы зоны действия РМС до	высоты принятия решения, соответствующей не менее 30 м над горизонтальной плоскостью, проходящей через порог ВПП
РМС-III обеспечивает на борту ВС информацию для управления полетом ВС в процессе захода на посадку от предела дальности действия РМС до	поверхности ВПП и при рулении по ВПП после посадки
Какая резервная частота ОВЧ диапазона используется для связи диспетчера с ВС на всех аэродромах Российской Федерации при возникновении помех?	129,0 МГц
Какая единая частота ОВЧ диапазона используется на гражданских аэродромах совместного базирования и совместного использования?	124,0 МГц
Укажите резервные частоты для БПРС и ДПРС	355 кГц и 725 кГц
На какие виды делится авиационная электросвязь?	фиксированная, подвижная электросвязь и радиовещание

Максимально допустимое время установления связи в речевых каналах взаимодействия органов ОВД должно быть не более	15 сек.
Первоочередной передаче подлежат сообщения категории срочности	СС
Какое максимальное количество знаков может содержать телеграмма AFTN?	1800
Какими средствами организуется авиационная подвижная электросвязь?	средствами ОВЧ диапазона, ВЧ диапазона и спутниковой связи
Срок хранения подлинников телеграмм составляет не менее	30 суток
Срок хранения информации в сети АФТН составляет	30 суток
Авиационная подвижная электросвязь района аэродрома организуется в диапазоне частот	(118...136) МГц
С каким шагом сетки частот организуется радиосвязь в ОВЧ диапазоне?	25 КГц и 8,33 КГц
Разрешающая способность РЛС по дальности - это	минимальная разность по дальности между двумя ВС, при которой возможно их раздельное наблюдение
Зоной видимости РЛС называется	область пространства, в пределах которого ВС обнаруживаются с заданными вероятностями правильного обнаружения и ложной тревоги
Какая система координат используется в ОРЛ-А и ОРЛ-Т?	полярная
Какие координаты используются в полярной системе?	азимут и наклонная дальность
Разрешающая способность по азимуту - это	минимальный угол между двумя ВС, находящимися на одной дальности относительно РЛС, при котором они наблюдаются раздельно
Аппаратурой первичной обработки информации (АПОИ) решаются следующие задачи	обнаружение и определение координат ВС по первичным и вторичным каналам, объединение координат ВС, обнаруженных одновременно по первичным и вторичным каналам
Продольный размер критической зоны ГРМ устанавливается	от условной линии, перпендикулярной оси ВПП, проведенной в 100 м от торца ВПП в сторону БПРС или БПРМ данного направления посадки до параллельной ей линии на расстоянии 120 м за антенной системой ГРМ
На каком максимальном расстоянии можно размещать КРМ?	1150 м
Какими основными эксплуатационными характеристиками определяется качество навигационного обслуживания GNSS?	точность определения местоположения, целостность, непрерывность, эксплуатационная готовность
Авиационное радиовещание АФИС - это	обеспечение автоматической передачи информации экипажам ВС, находящимся в полете, при оперативном полетно-информационном обслуживании
В каком диапазоне часто работает ВОЛМЕТ?	ОВЧ, ВЧ

Кто выделяет радиочастоты для средств РТОП и связи гражданской авиации?	Минобороны России
Кто осуществляет регистрацию радиоизлучающих средств РТОП и связи гражданской авиации?	ФСБ России
Категория срочности СС присваивается телеграммам, имеющим сообщения	о сигналах бедствия или срочности; о ВС, потерявших связь и не обнаруженных РЛС; о ВС, не прибывших в аэропорты назначения; о летных происшествиях; по вопросам оказания помощи терпящим бедствие людям, воздушным и морским судам и другим вопросам
Категория срочности ДД присваивается телеграммам, имеющим сообщения	о чрезвычайных происшествиях, повреждениях ВС на земле; об ограничениях и запрещениях полетов ВС по воздушным трассам и в районах аэродромов по всем причинам; о распоряжениях по обеспечению полетов ВС, выполняющих особо важные задания; о направлении ВС, находящихся в полете, на другие аэродромы
Категория срочности ФФ присваивается телеграммам, имеющим сообщения	о внезапно возникших или ожидаемых опасных для авиации метеорологических явлениях; о вылетах ВС; о местонахождении ВС в полете; для немедленной передачи экипажу ВС, находящегося в полете или готового к вылету; о ВС, находящемся в полете или готовом к вылету; о передаче УВД; о планах полетов; о прекращении ограничений и возобновлении приема ВС на аэродромы; о прогнозе погоды и фактической погоде
Категория срочности ГГ присваивается телеграммам, имеющим сообщения	о предварительных планах полетов; о загрузке ВС; о пролете ВС контрольных пунктов; о посадках ВС; о задержках, отменах, возвратах, перерывах рейсов; о нарушениях режима и правил полетов
Категория срочности КК присваивается телеграммам, имеющим сообщения	службы аэронавигационной информации (НОТАМ); по обслуживанию ВС, находящегося в полете, а также, если вылет ВС по расписанию должен быть произведен в течение 48 часов после подачи сообщения; по эксплуатации и обслуживанию оборудования, необходимого для обеспечения безопасности или регулярности полетов ВС; об изменениях в расписании движения ВС, которые должны вступить в действие в течение 72 часов после подачи сообщения; по подготовке служб для обслуживания ВС, выполняющих рейсы вне расписания, если сообщения подаются за 48 часов до предполагаемого времени вылета; касающиеся запасных частей и материалов, срочно требующихся для эксплуатации ВС, находящихся в полете, или которые, согласно расписанию, должны вылететь в течение 48 часов; о бронировании мест и продаже билетов авиапассажирам; об отправке почты, грузов; о перевозках авиапассажиров, грузов ВС, которые должны вылететь по расписанию в течение 72 часов после подачи сообщения; по взаимодействию полномочных органов гражданской авиации; сообщения повышенной срочности, которые по степени срочности не могут быть направлены авиапочтой

Локальная контрольно-корректирующая станция (ЛККС) совместно с навигационными спутниками GNSS обеспечивает	навигацию ВС в районе аэродрома, точный заход на посадку и выполнение процедур зональной навигации
По какой схеме организуется сеть АНС ПД ТС?	по радиально-узловой
В каком диапазоне частот работает АТИС?	ОВЧ
К средствам наблюдения относятся	ОРЛ-Т, ОРЛ-А, ВРЛ, ПРЛ, РЛС ОЛП, МПСН-А, МПСН-Ш, АЗН-К, АЗН-В, АРП, оборудование видеонаблюдения
Дальность зоны видимости РЛС на малых высотах ограничивается	кривизной земной поверхности
Под пропускной способностью РЛ понимается	максимальное число ВС, по которому возможны получение, обработка и отображение РЛИ
Какой должен быть период обновления информации ОРЛ-А?	не более 6 сек.
Возможно ли обнаружение ВС над точкой установки РЛ?	нет
Какова скорость вращения антенн ОРЛ-Т?	6 об./мин. (допускается 3 об./мин.)
Антенные системы ОРЛ-Т юстируются относительно	истинного меридиана
Антенные системы ОРЛ-А юстируются относительно	магнитного меридиана



## 8. Навигационное (штурманское) обеспечение полетов

Содержание вопросов	Содержание ответов
УС при УВ 181град - 359 град имеет знак	отрицательный
Истинная высота полета – это высота полета, измеряемая относительно	пролетаемой местности
Метеорологическим направлением ветра называется угол, заключенный между	направлением, принятым за начало отсчета курса, и направлением в точку, куда дует ветер
Заход на посадку с прямой применяется, когда направление подхода к аэродрому совпадает с направлением посадки или отличается от него на угол, не более	45 гр.
Азимут или пеленгом ориентира называется угол, заключенный между	северным направлением меридиана, проходящего через данную точку, и направлением на наблюдаемый ориентир
Ортодромия – это	дуга большого круга, являющаяся кратчайшим расстоянием между двумя точками на поверхности земного шара
Главный масштаб карты - это	степень общего уменьшения земного шара до определенных размеров глобуса, с которого земная поверхность переносится на плоскость
Магнитным курсом называется угол, заключенный между	северным направлением магнитного меридиана, проходящего через ВС, и продольной осью ВС
Барометрической называется высота полета, измеряемая относительно	изобарической поверхности атмосферного давления, установленного на шкале барометрического высотомера
Воздушная скорость -это	скорость относительно воздушной среды
Навигационным направлением ветра называется угол, заключенный между	направлением, принятым за начало отсчета курса и направлением, куда дует ветер
Навигационный треугольник скоростей – это треугольник, образованный	векторами скоростей воздушной, ветра и путевой
Приняв в навигационном треугольнике скоростей $\cos(УС) = 1$ , путевую скорость можно определить по формуле	$W = V + U \cdot \cos(УВ)$
Местное время – это	время на данном географическом меридиане
Визуальная ориентировка - это	обзорно-сравнительный метод определения местоположения самолета, основанный на сравнении изображения местности на карте с фактическим видом земной поверхности
Счисление пути - это	вычисление текущих координат местоположения самолета по элементам его движения
Угломерными называются такие радиотехнические системы, которые позволяют	определять направление на РНТ или наоборот
Курсовой угол радиостанции - это угол, заключенный между	продольной осью ВС и ортодромическим направлением от него на радиостанцию
Пеленг ВС - это угол, заключенный между	северным направлением меридиана, проходящего через радиостанцию, и ортодромическим направлением на ВС

Прямой пеленг -это угол, заключенный между	северным направлением магнитного или истинного меридиана, проходящего через РП, и продолжением направления на ВС
Обратный пеленг - это угол, заключенный между	северным направлением магнитного или истинного меридиана, проходящего через РП, и направлением продолжения линии, продолженной от ВС через РП
Заход на посадку по большому прямоугольному маршруту применяется	в случаях, когда выход к аэродрому ограничен высотой подхода по условиям рельефа, интенсивностью воздушного движения МУ
Заход на посадку с обратного направления применяется	на аэродромах, оборудованных РТС посадки только с одного (основного) направления, когда по каким-либо причинам выполнить посадку с этого направления невозможно
Заход на посадку стандартным разворотом применяется	когда направление подхода к ДПРМ отличается от обратного посадочного курса на угол не более 45°, а рельеф местности и другие ограничения не позволяют выполнять заход на посадку по другим схемам
Ортодромический путевой угол (ОПУ) - это угол, заключенный между	северным направлением меридиана и линией заданного пути в начальной точке ортодромии
В зависимости от уровня начала отсчета различают высоты полета	истинная, барометрическая, абсолютная
Девияция компаса - это угол, заключенный между северными направлениями меридианов	магнитного и компасного
Расстояние по вертикали от среднего уровня моря до уровня, точки или объекта, принятого за точку, - это	относительная высота
Стандартная траектория ВС по приборам (STAR) для	прилета
Стандартная траектория ВС по приборам (SID) для	вылета
VOR – навигационная система, обеспечивающая прием пеленга	магнитного
DME/DME – это	2 маяка, установленных отдельно
Навигационные спецификации RNP	включают требования к контролю на борту за выдерживанием характеристик и выдаче предупреждений
Навигационные спецификации RNAV	не включают требования к контролю на борту за выдерживанием характеристик и выдаче предупреждений

**15 версию ты можешь пощелкать на [real-atc.h1n.ru](http://real-atc.h1n.ru)**

Тестирование, подготовка к профотбору, нормативная документация, книги и методички, журналы, авиационный английский, прослушки «диспетчер-пилот», полезные шпаргалки, а также многое другое ты найдешь именно там!