Приложение 10

к Правилам организации и проведения наземных и летных проверок наземных средств радиотехнического обеспечения полетов, авиационной электросвязи и систем светосигнального оборудования аэродромов гражданской авиации Донецкой Народной Республики (пункты 8.4.5. и 8.5.5.)

**Пример формы акта летной проверки**

**трассового радиолокационного комплекса**

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(наименование предприятия ГА)

УТВЕРЖДАЮ

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 (руководитель предприятия ГА)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 (подпись, инициалы, фамилия)

«\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_\_ г.

АКТ

летной проверки ТРЛК \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 (тип)

заводской № \_\_\_\_\_\_\_\_\_ выпуска \_\_\_\_\_\_, установленного

 (дата)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(место установки)

В период с «\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_ г. по «\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_ г. проведена \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ летная проверка ТРЛК

 (вид проверки)

СЛ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, оборудованным БИК \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_\_\_\_\_

 (тип, опознавательный индекс) (тип)

и (или) рейсовыми (специально выделенным) ВС \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

 (тип, опознавательный индекс)

Измерение параметров проводилось в соответствии с Правилами организации и проведения наземных и летных проверок наземных средств радиотехнического обеспечения полетов, авиационной электросвязи и систем светосигнального оборудования аэродромов гражданской авиации Донецкой Народной Республики, утвержденными приказом Министерства транспорта Донецкой Народной Республики от \_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2016 г. № \_\_\_\_.

Продолжение приложения 10

2

1. Результаты летной проверки зоны действия ТРЛК при полетах по направлениям при вероятности обнаружения не ниже 0,8 по первичному каналу и 0,9 по вторичному каналу приведены в таблицах 1 и 2 соответственно.

Таблица 1

Первичный канал

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Направление полета,азимут, маршрут | Высота полета ВС (Н), м  | Данные по ЭД | Результат летной проверки |
| $Д\_{мин}$, км | $Д\_{макс}$, км | $Д\_{мин}$, км | $Д\_{макс}$, км | пропадания(количество обзоров) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|  | МинимальнаяПромежуточнаяМаксимальная |  |  |  |  |  |
|  | МинимальнаяПромежуточнаяМаксимальная |  |  |  |  |  |

Таблица 2

Вторичный канал

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Направление полета, азимут, маршрут | Высота полета ВС (Н), м  | Данные по ЭД | Результат летной проверки |
| режим «УВД» | режим «RBS» |
| $Д\_{мин}$, км | $Д\_{макс}$, км | $Д\_{мин}$, км | $Д\_{макс}$, км | пропадания (количество обзоров) | $Д\_{мин}$, км | $Д\_{макс}$, км | пропадания (количество обзоров) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|  | МинимальнаяПромежуточнаяМаксимальная |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | МинимальнаяПромежуточнаяМаксимальная |  |  |  |  |  |  |  |  |

Продолжение приложения 10

3

Полученные данные дальности для определения зоны действия соответствуют (не соответствуют) требованиям ЭД (при несоответствии указывается причина) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

2. Результаты определения вероятностных характеристик прохождения информации по вторичному каналу от одного ВС для режимов «УВД» и «RBS» приведены в таблице 3 и соответствуют (не соответствуют) требованиям ЭД (при несоответствии указывается причина) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

Таблица 3

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Направление полета(азимут или маршрут) | Режим вторичного канала | Высота полета ВС (Н), м | Общее количество обзоров,$$N\_{общ}$$ | $$P\_{прав}$$ | $$P\_{ложн}$$ |
| опознава-тельный индекс ВС | высота полета ВС, Н | опознава-тельный индекс ВС | высота полета ВС, Н |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|  | «УВД» | МинимальнаяПромежуточнаяМаксимальная |  |  |  |  |  |
|  | «RBS» | МинимальнаяПромежуточнаяМаксимальная |  |  |  |  |  |

3. Работа систем подавления сигналов по боковым лепесткам и ВАРУ удовлетворяет (не удовлетворяет по причине \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_) требованиям ЭД. Выставлены аттенюаторы \_\_\_\_\_\_\_\_ дБ.

4. Точностные характеристики ТРЛК по дальности и азимуту соответствуют (не соответствуют) требованиям ЭД (при несоответствии указывается причина) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ и приведены в одной из таблиц 4, 5 или 6.

4.1. Результаты определения точностных характеристик ТРЛК, выполненные с использованием СЛ, необорудованного аппаратурой СНС, специально выделенным ВС или по «местным предметам», приведены в таблице 4.

Продолжение приложения 10

4

Таблица 4

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Номер контрольного ориентира(«местного предмета») | Координаты контрольного ориентира («местного предмета») относительно ТРЛК | Номер захода ВС (обзора РЛС) | Результат измерения | Ошибка (Δ) | Среднеквадрати-ческая ошибка (σ) | Среднеквадрати-ческая ошибка (σ)по ЭД |
| Д, км | А, градус | Д, км | А, градус | $Δ\_{Д}$, м | $Δ\_{А}$, градус | $σ\_{Д}$, м | $σ\_{А}$, градус | $σ\_{Д}$, м | $σ\_{А}$, градус |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 1 |  |  | 1 |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 2 |  |  |  |  |
| 3 |  |  |  |  |
| 4 |  |  |  |  |
| 2 |  |  | 1 |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 2 |  |  |  |  |
| 3 |  |  |  |  |
| 4 |  |  |  |  |
| 3 |  |  | 1 |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 2 |  |  |  |  |
| 3 |  |  |  |  |
| 4 |  |  |  |  |

4.2. Результаты определения точностных характеристик ТРЛК, выполненные с использованием СЛ, оборудованного аппаратурой СНС, приведены в таблице 5.

Таблица 5

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Номер изме-рения | Координаты СЛ относительно ТРЛК, измеренные СНС | Координаты СЛ относительно ТРЛК, измеренные по индикатору | Ошибка (Δ) | Среднеквад-ратическая ошибка (σ) | Среднеквад-ратическая ошибка (σ) по ЭД |
| Д, км | А, градус | Д, км | А, градус | $Δ\_{Д}$, м | $Δ\_{А}$, градус | $σ\_{Д}$, м | $σ\_{А}$, градус | $σ\_{Д}$, м | $σ\_{А}$, градус |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Продолжение приложения 10

5

4.3. Результаты определения точностных характеристик ТРЛК, выполненные с использованием СЛ, оборудованного аппаратурой СНС, и наземного оборудования БИК для вычисления точностных характеристик приведены в таблице 6.

Таблица 6

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Направление полета, азимут, маршрут | Комплект (канал) | Высота (эшелон) полета ВС (Н), м | Измеренная среднеквадрати-ческая ошибка первичного канала (σ) | Измеренная среднеквадрати-ческая ошибка вторичного канала (σ) | Среднеквадра-тическая ошибка (σ) по ЭД |
| $σ\_{Д}$, м | $σ\_{А}$, градус | $σ\_{Д}$, м | $σ\_{А}$, градус | $σ\_{Д}$, м | $σ\_{А}$, градус |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |

5. Угол наклона антенны первичного канала составляет \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_° и соответствует (не соответствует по причине \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_) углу, установленному при вводе в эксплуатацию.

Заключение

Параметры ТРЛК \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ заводской № \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_,

 (тип)

установленного\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, соответствуют требованиям ЭД.

 (место установки)

ТРЛК пригоден для обеспечения ОВД.

Акт составлен в двух экземплярах:

первый – предприятию ГА;

второй ‒ специально уполномоченному органу в сфере авиационной деятельности Донецкой Народной Республики (только при выдаче сертификата соответствия оборудования к эксплуатации или продлении срока его действия).

Председатель комиссии \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 (подпись, инициалы, фамилия)

Члены комиссии \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 (подпись, инициалы, фамилия)

Командир СЛ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 (подпись, инициалы, фамилия)

Бортоператор СЛ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 (подпись, инициалы, фамилия)

Продолжение приложения 10

6

Приложения:

1. Протокол наземной проверки и настройки ТРЛК.

2. График углов закрытия по форме, приведенной на рисунке 1 приложения 1 к настоящим Правилам.

3. График дальности действия ТРЛК в полярных координатах по результатам летной проверки с нанесенными основными контролируемыми маршрутами полетов ВС и границей зоны ответственности ОВД по форме, приведенной на рисунке 2 приложения 1 к настоящим Правилам.

4. Фотография индикатора с координатами контрольного «местного предмета».

Примечание: при выполнении летной проверки рейсовыми ВС или специально выделенным ВС:

акт летной проверки ТРЛК подписывается только председателем и членами комиссии, а в случае использования специально выделенного ВС – и его командиром;

в акте летной проверки указываются результаты измерений и расчетов параметров, приведенных в соответствующих таблицах программ.