

Высоты на картах и схемах.

MORA – MINIMUM OFF – ROUTE ALTITUDE.

Эта высота получена фирмой JEPPESEN.

MORA не обеспечивает постоянный прием сигналов радионавигационных средств и устойчивую связь в пределах всей трассы.

GRID MORA – указывается по меткам координатной сетки карты в сотнях футов. Применяется в случае внетрассового полета и вынужденного снижения. Она гарантирует безопасную высоту пролета над земной поверхностью и препятствиями на ней:

1000 футов – где она показана до 5000 футов (MSL)

включительно;

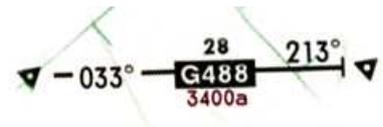
2000 футов – где она показана от 5001 фута и выше.

Когда GRID MORA дается словом (Unsurveyed) – это означает неполную или недостаточную информацию.

Значение GRID MORA, данное со знаком ± означает сомнительную точность, но подразумевается, что обеспечивается достаточный запас высоты.

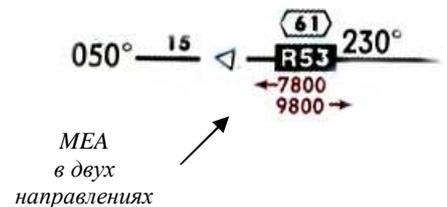
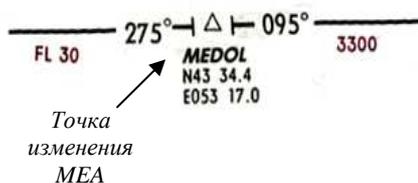
ROUTE MORA – обеспечивает ту же безопасную высоту, что и GRID

MORA, но в пределах 10 nm от оси трассы (вне зависимости от ширины трассы) и в радиусе 10 nm от концов трассы. Когда обозначено “unknoun” – недостаточно информации для обозначения MORA.



MEA – MINIMUM ENROUTE ALTITUDE (IFR).

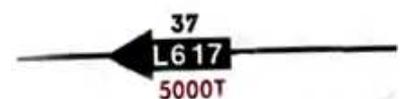
Минимальная опубликованная высота между радионавигационными средствами на маршруте (ниже которой не должен выбираться эшелон полета). Она соответствует требованиям государства по обеспечению безопасных высот между РНТ для всей ширины трассы (участка маршрута). Во многих странах MEA обеспечивает устойчивый прием сигналов радионавигационных средств в пределах трассы (участка маршрута).



MOCA - MINIMUM OBSTRUCTION CLEARANCE ALTITUDE.

Минимальная опубликованная высота между радионавигационными средствами на трассе, оборудованной VOR, или внетрассовых маршрутах, которая соответствует требованиям государства по обеспечению безопасных высот для всей ширины маршрута.

В США гарантирует устойчивый прием сигналов радионавигационных средств только в пределах 22 nm от VOR.



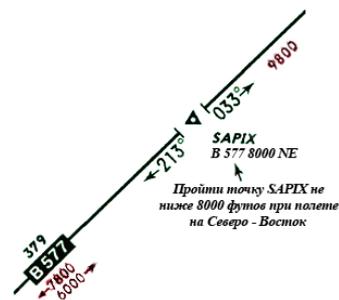
MAA - MAXIMUM AUTHORIZED ALTITUDE.

Максимальная опубликованная высота, обозначающая максимальную используемую высоту или эшелон полета для данной трассы или участка маршрута.



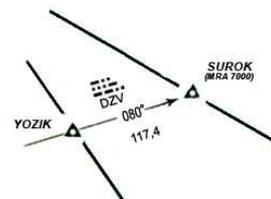
MCA - MINIMUM CROSSING ALTITUDE.

Минимальная высота, не ниже которой ВС должно пройти определенную точку при полете по маршруту по направлению от меньшей МЕА к большей.



MRA - MINIMUM RECEPTION ALTITUDE.

Минимальная высота, на которой разрешается пролет точки.



MSA - MINIMUM SAFE ALTITUDE.

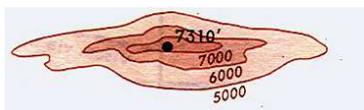
Минимальная безопасная высота (МБВ) на схеме инструментального захода на посадку. Она обеспечивает минимальный запас истинной высоты полета 1000 футов (300 м) над наивысшей точкой рельефа местности и искусственными препятствиями на ней в радиусе 25 nm от определенного навигационного средства. Если радиус будет иным, чем 25 nm, это будет оговорено. МБВ предназначена только для аварийного снижения при выходе за пределы схемы захода на посадку и не используется в целях навигации. МБВ может даваться по секторам (*Minimum sector altitude*).

MHA - MINIMUM HOLDING ALTITUDE.

Минимальная высота полетов в зоне ожидания.

TCH - THRESHOLD CROSSING HEIGHT.

Теоретическая высота залегания электронной глиссады над торцом ВПП.



- Обобщенные контуры местности (на схеме подхода).

Информация об обобщенном контуре местности может быть показана, когда местность в пределах плана схемы подхода превышает 4000 футов над превышением а/д или когда местность в пределах 6 nm от КТА (ARP) возвышается, по крайней мере, до 2000 футов над превышением а/д. Эта информация не гарантирует пролет с запасом высоты над или вокруг местности или препятствиями на ней и не может быть использована для снижения ниже минимальной высоты, предписанной процедурой подхода. Данная информация используется для визуализации земной поверхности. Она не заменяет минимальные высоты, указанные для воздушных трасс и маршрутов.

DA/H – DECISION ALTITUDE/HEIGHT.

Абсолютная ВПП (высота принятия решения) (DA) или относительная ВПП (DH).

Установленная абсолютная (DA) или относительная (DH) высота при **точном** заходе на посадку или заходе на посадку с вертикальным наведением, на которой должен быть начат уход на второй круг, если не установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку.

Примечания:

1. DA отсчитывается от среднего уровня моря, а DH – от превышения порога ВПП.
2. «Необходимый визуальный контакт с ориентирами» означает видимость части визуальных средств или зоны захода на посадку в течение времени, достаточного для оценки пилотом местоположения ВС и скорости его изменения по отношению к номинальной траектории полета.

DH(USA) – DECISION HEIGHT.

По отношению к управлению самолетом означает высоту, на которой при **точном** заходе на посадку (ILS или PAR) должно быть принято решение о продолжении захода на посадку или начале ухода на второй круг.

MDA/H – MINIMUM DESCENT ALTITUDE/ HEIGHT.

Указанная в схеме **неточного** захода на посадку или схеме захода на посадку по кругу (визуальный заход) абсолютная (MDA) или относительная (MDH) высота, ниже которой снижение не должно производиться без необходимого визуального контакта с ориентирами.

Примечания:

- 1. «Необходимый визуальный контакт с ориентирами» - см. Примечание 2. для DA/H.*
- 2. MDA отсчитывается от среднего уровня моря, а MDH - от превышения а/д или превышения порога ВПП, если его превышение более чем на 2 метра (7 футов) меньше превышения а/д. MDH для захода на посадку по кругу отсчитывается от превышения а/д.*
- 3. Превышение а/д – превышение самой высокой точки ИВПП.*

MDA(USA) - MINIMUM DESCENT ALTITUDE

Минимальная абсолютная высота при **неточном** заходе на посадку до которой разрешено снижение на конечном участке захода на посадку или при визуальном заходе.

OCA/H – OBSTACLE CLEARANCE ALTIUDE/HEIGHT.

(См. DOC. – 8168 том II PANS – OPS)

Минимальная абсолютная (OCA) или относительная (OCH) высота над превышением соответствующего порога ВПП или, в соответствующих случаях, над превышением а/д, используемая для обеспечения соблюдения соответствующих критериев пролета препятствий.

Примечания:

- 1. Иначе говоря, OCH это высота относительно порога ВПП (или относительно превышения а/д), ниже которой не может быть обеспечен предусмотренный запас высоты над препятствиями при заходе на посадку или при уходе на второй круг.*
- 2. Понятие OCH как минимальной безопасной высоты пролета препятствий введено в НПП ГА – 85 приказом ДВ – 14 от 11.02.94.*
- 3. При разработке каждой отдельной схемы захода на посадку рассчитывается OCA/H, которая указывается на карте захода на посадку по приборам. В отношении схем точного захода на посадку и захода на посадку по кругу OCA/H указывается для каждой категории ВС.*

OCA отсчитывается от среднего уровня моря, OCH отсчитывается от превышения порога ВПП или, в случае неточных заходов на посадку от превышения а/д или превышения порога ВПП, если его превышение более чем на 2 метра (7 футов) меньше превышения а/д. OCH для захода на посадку по кругу отсчитывается от превышения а/д.