

Кодекс поведения

История версий

Номер изменения	Дата	Описание изменений
2022.1	01 Aug 2022	Очередное обновление
2024.1	01 Oct 2024	Очередное обновление
2024.2	28 Oct 2024	Включены предложения сообщества об аварийной частоте
2025.1	15 Nov 2025	Очередное обновление; ввод таблицы ограничительных мер
2026.1	25 Jan 2026	Обновление CoC A14

Цели

VATSIM – это онлайн-сообщество, созданное для энтузиастов симуляции полетов и управления воздушным движением (далее - УВД). Одна из главных целей VATSIM – создание среды, являющейся увлекательной и в то же время образовательной и реалистичной симуляцией процедур, которым ежедневно следуют пилоты и диспетчеры во всем мире. Как симулятор реальной авиации, VATSIM использует правила и процедуры симулируемой местности. Например, полеты в Соединенных Штатах требуют соблюдения иных правил и процедур, нежели полеты в Соединенном Королевстве.

Для достижения этих целей владельцы учетных записей VATSIM должны соблюдать следующий [Кодекс поведения](#). В настоящем Кодексе изложено, как владельцы учетных записей должны себя вести. Настоящий Кодекс поведения не может охватывать все сценарии, включая реальные местные правила и положения в области авиации. Каждому владельцу учетной записи важно ознакомиться с местными правилами и процедурами. В тех случаях, когда местные правила и процедуры противоречат настоящему Кодексу поведения, настоящий Кодекс имеет преобладающую силу.

VATSIM не стремится заниматься постоянным контролем владельцев учетных записей. Если все-таки в сети между двумя или более владельцами учетных записей возникла проблема, которая не может быть урегулирована сторонами в кратчайшие сроки, или она влияет на использование VATSIM другими владельцами учетных записей, или она может помешать работе сети, вовлеченным сторонам следует проверить, находится ли в сети Супервайзер или Администратор для помощи в разрешении проблемы.

Для дополнительных пояснений и разъяснений вам рекомендуется ознакомиться с Сопроводительным документом Кодекса поведения VATSIM

Примечание: Ряд разделов настоящего Кодекса поведения не распространяется на Администраторов и Супервайзеров VATSIM, выполняющих свои обязанности, что определено в Политике Супервайзеров.

Ознакомьтесь с [Сопроводительным документом Кодекса поведения VATSIM](#)

Назначение

Эта политика применяется к:

- любому потенциальному пользователю VATSIM;
- любому текущему или бывшему владельцу учетной записи VATSIM, которому был выдан номер сертификата VATSIM (CID).

Определения

- **Активное участие (actively participating):** подключение владельца учетной записи, во время которого он участвует в операционных действиях сети. Наблюдатели специально исключены из определения активного участника.
- **Аварийная частота (emergency frequency):** радиочастоты VHF 121.5 и UHF 243.0 являются частотами, зарезервированными исключительно для международной воздушной аварийной связи. В VATSIM в качестве аварийной частоты используется только VHF 121.5.
- **Будет/Обязан (will):** указывает на обязательное действие.
- **Воздушное пространство без диспетчерского обслуживания (unstaffed airspace):** воздушное пространство, отнесённое к категории контролируемого, но в данный момент не обслуживаемое действующим диспетчером УВД VATSIM, в том числе в порядке вышестоящего управления («сверху вниз»).
- **Должен (shall):** указывает на обязательное действие.
- **Запрещено (prohibited):** обозначенные действия не разрешены.
- **Может (may):** указывает на разрешенное действие.
- **Наблюдатель (observer):** подключение владельца учетной записи к сети, отличное от подключения пилота, диспетчера или персонала сети.
- **Назначенная консультативная частота (discrete advisory frequency):** консультативная частота, установленная правилами, документами аэропорта, аэронавигационными картами или иными процедурами.

- **Не (not):** используется как функция для создания отрицательного слова или группы слов.
- **Неконтролируемое воздушное пространство (uncontrolled airspace):** воздушное пространство, не отнесённое к категории контролируемого воздушного пространства.
- **Нереалистичные воздушные суда (unrealistic/fictional aircraft):** воздушные суда, которые не имеют под собой никакой реальной физической основы и не существовавшие в реальном мире.
- **Обязан/обязательно, должен (must):** указывает на обязательное действие.
- **Ограниченное воздушное пространство (restricted airspace):** воздушное пространство, доступ к которому ограничен определенным воздушным судам или операциям в определенное время или постоянно. Это воздушное пространство включает воздушное пространство специального назначения (SUA).
- **Оперативное использование (operational use):** использование, которое соответствует предполагаемым и определенным процедурам.
- **Разрешено (permitted):** обозначенные действия являются разрешенными, но не обязательными.
- **Следует (should):** указывает на рекомендуемое или предлагаемое действие. Соблюдение рекомендации не является обязательным, однако отклонение от неё может потребовать обоснования.
- **Управляемое воздушное пространство (controlled airspace):** воздушное пространство, которое обозначено как контролируемое воздушное пространство и в настоящее время обслуживается активным диспетчером УВД VATSIM, в том числе посредством управления по принципу «сверху вниз».

Кодекс поведения

А. Общие правила поведения

A1(a) Владельцы учетных записей должны всегда быть вежливыми и уважительными друг к другу.

A1(b) Владелец учетной записи должен предоставлять VATSIM и/или его сотрудникам правдивую и неизмененную информацию. Фальсификация информации и/или документации не допускается. В случаях предоставления преднамеренно ложной информации, заявлений, доказательств или документации владелец учетной записи может быть подвергнут дисциплинарному взысканию.

A2(a) Чтобы использовать VATSIM, вы обязаны сначала зарегистрироваться в качестве владельца учетной записи VATSIM. Только зарегистрированные владельцы учетных записей с хорошей репутацией могут наблюдать, летать в качестве пилота и/или предоставлять УВД в качестве диспетчера.

A2(b) Только зарегистрированные владельцы учетных записей с хорошей репутацией могут подключаться к VATSIM или службам VATSIM, за исключением гостей, где это применимо.

A3 Без каких-либо исключений владелец учётной записи не может разрешать или сознательно допускать использование своей учётной записи VATSIM кем-либо еще.

A4(a) В процессе регистрации в VATSIM вы **должны** указать своё настоящее полное имя (например, имя и фамилию). Использование в регистрационных данных учётной записи псевдонимов, позывных или аббревиатур не допускается. VATSIM оставляет за собой право по своему усмотрению потребовать от владельца учетной записи подтверждение настоящего имени и подтверждение возраста.

A4(b) Владельцы учетных записей должны подключаться к VATSIM, используя только одно из следующих соглашений об использовании имени:

1. Настоящее полное зарегистрированное имя и фамилия (например, Joseph Smith).
2. Настоящее полное зарегистрированное имя, за которым следует первая буква фамилии (например, Joseph S.).
3. Допустимое сокращение имени, за которым следует фамилия либо первая буква фамилии (например, Joe Smith, Joe S.).
4. Настоящее полное имя (например, Joseph).
5. Допустимое сокращение имени (например, Joe).
6. Инициалы (первые буквы) имени и фамилии (например, J.S.).
7. Номер сертификата VATSIM (CID).

A5 При регистрации учетной записи ее будущий владелец должен предоставить действующий адрес электронной почты и поддерживать его в актуальном состоянии в течение всего времени владения учетной записью VATSIM. Это означает, что вы должны уведомлять VATSIM о любых

изменениях вашего адреса электронной почты. Ваш адрес электронной почты не будет передан за пределы VATSIM без вашего прямого разрешения. Неспособность поддерживать адрес вашей электронной почты в действующем состоянии является основанием для немедленной приостановки действия вашей учетной записи VATSIM без уведомления.

A6 Владелец учетной записи может зарегистрировать и владеть только одной учетной записью VATSIM.

A7 Владелец учетной записи должен использовать для подключения или взаимодействия с сетью только программное обеспечение, одобренное VATSIM. Владелец учетной записи должен ознакомиться с основами использования этого программного обеспечения до входа в сеть VATSIM.

A8 Владелец учетной записи в течение любого сеанса должен выполнить только одно подключение к сети VATSIM, за исключением случаев, прямо предусмотренных настоящим Кодексом поведения.

A9 За исключением случаев, предусмотренных в пункте B3(b) настоящего Кодекса поведения, владельцы учетных записей не должны оставлять свои подключения без присмотра. Владельцы учетных записей, не участвующие в операционных действиях сети (т.е. подключенные в качестве наблюдателя), не должны подключаться к сети в течение чрезмерно длительного времени.

A10 Владельцы учетных записей должны проявлять терпение и толерантность по отношению к другим владельцам учетных записей, особенно если другой владелец учетной записи обладает меньшим объемом знаний или изучает новые для него навыки. Однако это не освобождает владельцев учетных записей от соблюдения настоящего Кодекса поведения.

A11 Владельцам учетных записей запрещено использовать любое программное обеспечение, форумы, группы новостей, потоки социальных сетей или списки рассылки сети VATSIM и его официально признанных регионов, дивизионов и других подразделений для угроз, преследования, домогательств (сталкинга) или иного нарушения законных прав других лиц, включая право на неприкосновенность частной жизни и право на публичность. Это включает в себя недопущение использования вышеуказанных ресурсов для поиска, определения местонахождения или иного обнаружения методов связи с владельцами учетных записей с целью угроз, преследования или иного нарушения их законных прав. Кроме того, владельцы учетных записей не должны публиковать, размещать, тиражировать, распространять или использовать любые виды клеветнических, нарушающих права, непристойных, вульгарных, оскорбляющих чувства верующих, незаконных или других подобных сообщений, материалов или информации. Лица, нарушающие это правило, несут ответственность, изложенную в Статье I [Устава VATSIM](#), нарушения могут привести к исключению из VATSIM и аннулированию их учетной записи.

A12 Владельцы учетных записей не должны подключаться к сети VATSIM с позывными или другими идентификаторами, которые подразумевают или обозначают статус, которого они не имеют, включая,

помимо прочего, те позывные, которые зарезервированы для использования или обычно используются учредителями, членами Совета управляющих, руководителями и/или любым другим персоналом сети. Кроме того, владельцы учетных записей не должны заявлять, подразумевать или иным образом сообщать, что они имеют статус, которого у них нет.

A13 Владельцы учетных записей должны подключаться к сети VATSIM только в качестве наблюдателя, пилота или диспетчера УВД, никакие другие подключения не допускаются. Не разрешается использование в сети нереалистичных воздушных судов. Военные, военизированные или гражданские мероприятия правительственных организаций обязательно должны быть разрешены Организацией специальных операций VATSIM (vSOA). Ограничения и процедуры специальных операций определены в [Политике специальных операций](#).

A14 Голосовая связь является предпочтительным методом коммуникации в VATSIM. Владельцы учетных записей должны использовать голосовую связь при наличии такой возможности, при этом обязаны обеспечивать возможность использования текстового чата для общения с теми, кто не имеет возможности пользоваться голосовой связью.

A14(a) Диспетчеры УВД должны иметь возможность передавать и принимать голосовые сообщения (полноценная голосовая связь).

A14(b) Пилоты, не имеющие возможности принимать и/или передавать голосовые сообщения, могут использовать пониженный уровень голосовой функциональности («только приём» или «только текст») исключительно в случае необходимости.

A14(c) Владельцы учетных записей не должны дискриминировать лиц, использующих режим «только приём» или «только текст», при этом обслуживание в режимах «только приём» или «только текст» будет предоставляться диспетчерами УВД в зависимости от рабочей нагрузки.

A14(d) Разрешается передавать только неизменённую речь.

A15 При подключении к VATSIM и по соответствующему запросу владельцы учетных записей должны отвечать на сообщения и выполнять все инструкции, выданные администраторами VATSIM и/или супервайзерами VATSIM.

A16 Все частоты голосовой и текстовой связи предназначены только для операционных действий сети. Владельцы учетных записей не должны вести частные разговоры на любых каналах связи, частотах или ресурсах, за исключением личных текстовых сообщений. Международная аварийная радиочастота (VHF 121.500, также известная как Guard) может использоваться в соответствии с реальными процедурами. Пилотам и диспетчерам УВД следует прослушивать аварийную частоту, если это возможно.

A17 Реконструкция или организация событий или мероприятий, воссоздающих или имитирующих реальные катастрофы, трагедии или другие подобные события, особенно те, которые привели к гибели людей, не допускаются.

A18 VATSIM одобряет желание владельцев учетных записей транслировать, записывать или иным образом публиковать свое участие в сети для публичного просмотра.

- (a) Поведение владельца учетной записи в сети во время трансляции/записи должно оставаться в рамках настоящего Кодекса поведения.
- (b) Если ссылка на трансляцию/запись размещается в плане полета либо через другой носитель, управляемый VATSIM, весь сеанс трансляции/записи, включая неформальные средства общения, такие как чат трансляции, подпадают под требования настоящего Кодекса поведения.
- (c) Владельцы учетных записей, подключенные к сети, которые намеренно прерывают трансляцию/запись другого владельца учетной записи, подлежат немедленному отстранению от сети. Кроме того, запрещается использовать стрим/запись для умышленного нарушения работы сети VATSIM.
- (d) VATSIM не предоставляет владельцам учетных записей возможность отказаться от участия в трансляции/записи другого владельца учетной записи.

В. Правила поведения пилотов

B1 Пилот не должен подключаться к сети VATSIM на взлетно-посадочной полосе или рулежной дорожке. Когда пилот подключается на земле в месте, которое уже занято другим воздушным судном, подключающийся пилот должен устранить конфликт с воздушным судном, уже занимающим это место. Если пилот решает подключиться в воздухе, он должен убедиться, что это не помешает другим владельцам учетных записей.

B2 Пилот не должен вставать на паузу во время подключения к сети VATSIM, за исключением случаев, когда он находится в управляемом воздушном пространстве и делает это с прямого разрешения диспетчера УВД. Если диспетчер УВД отменяет разрешение по какой-либо причине, пилот должен немедленно отключить паузу.

B3(a) Пилоты должны постоянно следить за своим полетом. Пилот несёт ответственность за проверку, инициирование и своевременное установление связи с соответствующими диспетчерами УВД. Это включает в себя быстрое установление контакта по запросу. Пилоты обязаны постоянно контролировать состояние своего воздушного судна, сообщения диспетчера УВД и незамедлительно выполнять указания диспетчера УВД.

B3(b) Если у пилота возникает необходимость оставить свое подключение без присмотра, ему следует отключиться от сети. При нахождении в управляемом воздушном пространстве пилот может отлучиться на короткий период времени с прямого разрешения диспетчера УВД. Независимо от любых иных положений настоящего Кодекса, ни одно подключение пилота не может оставаться без присмотра более 30 минут одновременно.

B4(a) Пилоты должны использовать транспондер, когда это требуется правилами и/или процедурами. Дополнительно диспетчер УВД может одобрить полеты без транспондера.

B4(b) Пилотам следует поддерживать ранее назначенный код ответчика, если иное не было предписано диспетчером УВД или не изменились правила полетов. Если код ответчика не назначен, пилот должен использовать код ответчика, соответствующий его правилам полетов (ППП/ПВП) и местоположению.

B5 Пилоты, летящие через необслуживаемое или неконтролируемое воздушное пространство, должны прослушивать назначенную консультативную частоту до тех пор, пока они не попадут в управляемое воздушное пространство. В случаях, когда консультативные частоты не назначены, должна применяться частота VHF 122.800. В тех случаях, когда сообщение пилотом своих намерений на назначенной консультативной частоте может помочь другому пилоту, или в случае сомнений пилот должен передавать такие сообщения в эфир. Актуальный перечень районов, где используются назначенные консультативные частоты, содержится в [Дополнительном документе к Кодексу поведения](#).

B6 Ни один пилот не может заявлять о своем приоритете над другими. Пилотам разрешается объявлять чрезвычайную ситуацию в полете только в управляемом воздушном пространстве. Если по какой-либо причине диспетчер УВД требует от пилота прекратить симуляцию чрезвычайной ситуации, то пилот должен сделать это НЕМЕДЛЕННО или должен отключиться от сети. Пилотам не разрешается имитировать какие-либо противоправные действия, включая, помимо прочего, объявление о захвате воздушного судна любым способом, в частности, посредством установки кода ответчика 7500.

B7 Двум или более пилотам разрешается летать строем. Если по какой-либо причине диспетчер УВД требует от пилотов разделиться, пилоты должны немедленно выполнить требование или отключиться от сети.

B8(a) Пилот обязан быть знаком со своим воздушным судном, владеть навыками его управления до подключения к сети VATSIM и должен соблюдать все согласованные разрешения (после подтверждения) или инструкции диспетчера УВД. В случае невозможности соблюдать эти условия, например, когда эксплуатационная безопасность находится под угрозой (например, разрешение конфликтов TCAS), пилот обязательно должен без задержек уведомить диспетчера УВД.

B8(b) Пилоты, незнакомые с воздушным пространством, должны пройти обучение, сначала наблюдая за операциями и/или изучая процедуры, используемые в этом месте. Ожидается, что пилот пройдет разумную подготовку к своему предполагаемому полету и потенциальным отклонениям, которые могут возникнуть. Подготовка включает в себя базовое ознакомление с аэропортами вылета/прилета, процедурами вылета/прилета и запланированным маршрутом. Пилоты должны ознакомиться со структурой воздушного пространства, чтобы не допускать нарушений его использования. Пилотам следует выбирать воздушные суда, которые способны принимать предполагаемые аэропорты.

B8(c) Ожидается, что пилот должен незамедлительно соблюдать основные инструкции диспетчера УВД, которые применимы к его правилам полета. К ним относятся:

1. Удержание позиции на земле в аэропорту.
2. Полет с заданной скоростью, курсом, высотой или эшелонном полета.
3. Заход на посадку визуально или по принятой процедуре захода на посадку по приборам.
4. При полете по ППП следовать по разрешенному маршруту с использованием навигационных средств/маршрутных точек и следовать к незапланированным навигационным средствам/маршрутным точкам по указанию диспетчера УВД.
5. При полете по ППП выполнять схемы ожидания.

B9 Пилот, использующий симулятор с работающими функциями ускорения/замедления, обязан постоянно контролировать свое подключение и следить за тем, чтобы ускорение/замедление не создавали помех другим владельцам учетных записей. Находясь в управляемом воздушном пространстве, пилот обязан иметь прямое разрешение диспетчера на работу с использованием

ускорения/замедления времени, и, если диспетчер требует от пилота вернуться к нормальной скорости симуляции, пилот должен выполнить это требование немедленно.

B10 Все пилоты, летающие по ППП, должны предоставить перед полетом план полета. План полета по ППП должен содержать, как минимум, позывной воздушного судна, аэропорт вылета, аэропорт прибытия, тип воздушного судна, оборудование воздушного судна и код(ы) наблюдения, а также запрашиваемый маршрут. Напоминаем пилотам о важности подачи кодов оборудования и наблюдения, которые соответствуют возможностям воздушного судна, на котором они летают. Всем пилотам, летающим по ПВП, рекомендуется подавать план полета.

B11 Пилоты могут летать вместе, используя функцию общей кабины. Когда пилоты летают вместе, используя функцию общей кабины, владельцы учетных записей несут совместную ответственность за любое нарушение политик VATSIM.

B12 Во время мероприятий (events) и периодов, когда управляемое воздушное пространство сильно загружено, пилоту могут быть выданы ограничения (например, остановки на земле, ожидаемое время разрешения на вылет (EDCT), расчетное время взлета (CTOT) и т. д.). Когда такие ограничения действуют, пилот обязан их соблюдать и не должен пытаться их обходить.

B13 Пилотам рекомендуется использовать текущую реальную погоду в любое время. Пилоты обязаны использовать, по крайней мере, следующие текущие реальные погодные параметры на всех этапах полета:

- (a) Ветер.
- (b) Давление.
- (c) Температура.

B14 При полётах по ППП пилоты обязаны соблюдать процедуры ППП на основании актуальных аэронавигационных карт и навигационных данных.

С. Правила поведения диспетчеров

С1 Диспетчеры, которые впервые работают в VATSIM или не знакомы с местным воздушным пространством и УВД, сначала должны пройти обучение, наблюдая за операциями и/или изучая процедуры, используемые в этом месте.

С2 Диспетчеры УВД должны следовать местным правилам и процедурам. Диспетчеры УВД, планирующие осуществлять УВД в местах, в которых они ранее не работали, обязаны следовать местным правилам и процедурам и, если этого требуют местные правила, обязательно должны получить допуск для УВД в качестве «приглашенного диспетчера». Статус приглашённого диспетчера регулируется [Политикой трансфера и приглашённых диспетчеров](#).

С3 При входе в сеть VATSIM в качестве наблюдателя владелец учётной записи должен использовать позывной, который заканчивается следующим образом: «_OBS». Перед нижним подчеркиванием он должен использовать свои инициалы или формат позывного для обозначения наблюдателей, принятый местными правилами. Существуют другие одобренные форматы позывных для наблюдателей, обозначающие официальные роли персонала сети. Наблюдатель должен только наблюдать и не должен общаться на какой-либо открытой текстовой или голосовой частоте, а также не должен предоставлять услуги по УВД.

С4 VATSIM признаёт следующие суффиксы для позиций диспетчеров УВД. Владелец учётной записи должен использовать только соответствующий тип органа УВД при подключении. Не все типы органов УВД могут использоваться во всех областях. Для получения дополнительной информации смотрите глобальные и местные правила и процедуры.

- | | | |
|--------------------------------------|--|--------------------|
| • (a) DEL - (Clearance) Delivery | - ДПОВ | / “Деливери” |
| • (b) RMP - Ramp Control | - Перронный контроль | |
| • (c) GND - Ground Control | - ДПР | / “Руление” |
| • (d) TWR - Tower Control | - СДП, ПДП | / “Вышка”, “Старт” |
| • (e) DEP - Departure Control | - ДПК, ДПП “Вылет” | / “Круг”, “Подход” |
| • (f) APP - Approach Control | - ДПК, ДПП “Подход” | / “Круг”, “Подход” |
| • (g) CTR - Enroute (Centre) Control | - РДЦ | / “Контроль” |
| • (h) FSS - Flight Service Station | - Станция полетно-информационного обслуживания | |
| • (i) RDO - Radio Operator | - Диспетчер-радиооператор | |
| • (j) TMU - Traffic Management Unit | - Управление потоками | |
| • (k) FMP - Flow Management Position | - Управление потоками | |

С5 Позиции занимают по принципу «кто первым пришел». Местные подразделения с одобрения дивизиона могут в разумных пределах внедрить процедуру бронирования или планирования позиций. Кроме того, если диспетчер УВД теряет подключение к сети VATSIM, возвращается в течение

разумного периода времени и обнаруживает, что его позиция занята другим диспетчером, занявший позицию диспетчер должен вернуть ее первоначальному диспетчеру.

C6 Диспетчерами могут быть заняты только утвержденные позиции и использоваться соответствующие им частоты. Диспетчеры могут занять только позицию, на которую они были допущены в соответствии с глобальными и местными правилами. С дополнительной информацией можно ознакомиться в [Глобальной политике администрирования диспетчеров](#) и [Политике трансфера и гостевых диспетчеров](#).

C7(a) Диспетчер может установить не более четырех дополнительных подключений к сети VATSIM для предоставления голосовой ATIS на объектах, где есть ATIS в реальной жизни. Голосовая ATIS обязательно должна сопровождаться текстовой версией, составленной на английском языке. Форматирование ATIS производится в соответствии с [Политикой управления частотами и информацией УВД](#).

C7(b) Диспетчер или наблюдатель может установить одно дополнительное подключение к сети VATSIM в качестве наблюдателя через функционал «Вид с вышки» / Towerview утвержденного клиента. Это дополнительное подключение должно быть сделано исключительно для подключения симулятора полета к сети для обеспечения обзора с вышки УВД. Подключение должно быть выполнено в качестве наблюдателя с позывным в формате «(CID)_TV», и с его помощью не должно выполняться никаких действий, кроме подключения к сети для наблюдения. При использовании такого подключения диспетчером УВД выбранный аэропорт должен быть контролируемым аэропортом под контролем диспетчера с оперативной контрольной позицией.

C8 Диспетчеры должны установить соответствующую дальность видимости для своей позиции. Максимальные значения дальности для позиций следующие:

Observers	Наблюдатели	300 морских миль
Clearance Delivery	ДПОВ, Деливери	20 морских миль
Ramp Control	Перронный контроль	20 морских миль
Ground Control	ДПР	20 морских миль
Tower Control	СДП, ПДП	50 морских миль
Approach Control	ДПК, ДПП “Подход”	150 морских миль
Departure Control	ДПК, ДПП “Вылет”	
Enroute (Center) Control	РДЦ, МДП	600 морских миль
Flight Service Station	Станция полетно-информационного обслуживания	1500 морских миль
Radio Operator	Диспетчер-радиооператор	в соответствии с основной позицией управления
Traffic Management Unit	Управление потоками	1500 морских миль
Flow Management Position	Управление потоками	1500 морских миль

Диспетчеры не должны устанавливать дальность видимости выше максимальных значений, указанных выше, если у них нет предварительного письменного одобрения Совета управляющих VATSIM.net.

Ответственность

Согласно решению Совета управляющих следующие разделы Кодекса поведения подпадают под действие Статьи VI, §6.10 [Устава VATSIM](#) «Ответственность». Нарушения, подпадающие под действие данного раздела, могут рассматриваться с последующим применением ограничительных мер согласно приведенной ниже таблице.

Раздел(ы) Кодекса поведения	1-е нарушение	2-е нарушение	3-е нарушение	4-е нарушение
A8, C7(a)(b)	отстранение на 48 часов	отстранение на 7 дней	отстранение на 14 дней	отстранение на 30 дней
A9, B3(a)(b)	отстранение на 7 дней	отстранение на 14 дней	отстранение на 30 дней	отстранение на 60 дней
A12	отстранение на 14 дней	отстранение на 30 дней	отстранение на 90 дней	отстранение на 180 дней
A18(c)	отстранение на 30 дней	отстранение на 90 дней	отстранение на 180 дней	—
C6	отстранение на 7 дней	отстранение на 14 дней	отстранение на 30 дней	отстранение на 60 дней
C8	отстранение на 48 часов	отстранение на 7 дней	отстранение на 14 дней	отстранение на 30 дней

В соответствии со Статьей VI, §6.10 (A) [Устава VATSIM](#) нарушения разделов Кодекса поведения, перечисленные в одной строке таблицы ограничительных мер, считаются равноценными и объединяются в группы равнозначного применения ограничительных мер.

Эпилог

Помните, что основные цели VATSIM – это обучение, обеспечение реалистичного моделирования полетов, УВД и, что самое важное, предоставление всем участникам сети благоприятной среды, позволяющей наслаждаться нашим хобби. Соблюдая простые правила, изложенные в этом Кодексе поведения, каждый может быть уверен в том, что он будет учиться и приобретать новых друзей со всего мира. Всем владельцам наших учетных записей мы говорим: Добро пожаловать! Наслаждайтесь!

Расшифровка сокращений

ATIS	- Automatic Terminal Information Service	- Служба автоматической передачи информации в районе аэродрома
CID	- Certificate Identification	- Номер сертификата
CTOT	- Calculated Take-Off Time	- Расчетное время взлета
CoC	- Code of Conduct	- Кодекс поведения
EDCT	- Expect Departure Clearance Time	- Расчетное время разрешения на вылет
SUA	- Special Use Airspace	- Воздушное пространство особого использования
TCAS	- Traffic Collision Avoidance System	- Бортовая система предупреждения столкновений воздушных судов
UHF	- Ultra High Frequency	- Ультравысокая частота, УВЧ
VHF	- Very High Frequency	- Очень высокая частота, ОВЧ
vSOA	- Virtual Special Operations Organization	- Организация специальных операций
ДПК	- Диспетчерский пункт круга	
ДПОВ	- Диспетчерский пункт обслуживания вылета	
ДПП	- Диспетчерский пункт подхода	
ДПР	- Диспетчерский пункт руления	
МДП	- Местный диспетчерский пункт (Район)	
ПВП	- Правила визуальных полетов	
ПДП	- Пункт диспетчера посадки	
ППП	- Правила полетов по приборам	
РДЦ	- Районный диспетчерский центр	
СДП	- Стартовый диспетчерский пункт	
УВД	- Управление воздушным движением	