МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

П Р И К А З

28 января 2026 г. Москва № 37

МИНИСТЕРСТВО ЮСТИЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО
Регистрационный № 88335
от "18" сентября 2026.

Об утверждении Федеральных авиационных правил «Правила организации воздушного движения в Российской Федерации»

В соответствии с пунктом 2^4 статьи 69 Воздушного кодекса Российской Федерации, абзацем первым пункта 1 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 395, п р и к а з ы в а ю:

1. Утвердить прилагаемые Федеральные авиационные правила «Правила организации воздушного движения в Российской Федерации».

2. Признать утратившими силу приказы Министерства транспорта Российской Федерации:

от 25 ноября 2011 г. № 293 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Организация воздушного движения в Российской Федерации» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 30 декабря 2011 г., регистрационный № 22874);

от 26 апреля 2012 г. № 119 «О внесении изменений в Федеральные авиационные правила «Организация воздушного движения в Российской Федерации», утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 25 ноября 2011 г. № 293» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 6 июля 2012 г., регистрационный № 24824);

от 12 мая 2014 г. № 124 «О внесении изменений в Федеральные авиационные правила «Организация воздушного движения в Российской Федерации», утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 25 ноября 2011 г. № 293» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 10 июня 2014 г., регистрационный № 32650);

от 21 июля 2016 г. № 203 «О внесении изменений в Федеральные авиационные правила «Организация воздушного движения в Российской Федерации», утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации

от 25 ноября 2011 г. № 293» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 18 августа 2016 г., регистрационный № 43303);

от 14 февраля 2017 г. № 49 «О внесении изменений в Федеральные авиационные правила «Организация воздушного движения в Российской Федерации», утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 25 ноября 2011 г. № 293» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 13 марта 2017 г., регистрационный № 45926).

3. Настоящий приказ действует до 1 марта 2032 г.

Министр А.С. Никитин

УТВЕРЖДЕНЫ
приказом Минтранса России
от 28 января 2026 г. № 37

Федеральные авиационные правила «Правила организации воздушного движения в Российской Федерации»

I. Общие положения

1. Федеральные авиационные правила «Правила организации воздушного движения в Российской Федерации» (далее – Федеральные авиационные правила) обязательны для исполнения в Российской Федерации органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) (далее – орган ОВД), осуществляющими обслуживание воздушного движения в установленных для них зонах и районах, иными органами и организациями, участвующими в обеспечении полетов воздушных судов, пользователями воздушного пространства Российской Федерации (далее – воздушное пространство), а также органами управления полетами государственной авиации и экспериментальной авиации в воздушном пространстве, выделенном для этих видов авиации, где Федеральные авиационные правила применяются для обслуживания воздушного движения гражданских воздушных судов.

2. Организация воздушного движения (применяемые в Федеральных авиационных правилах термины и определения приведены в приложении № 1 к Федеральным авиационным правилам) при полетах гражданских воздушных судов на аэродромах совместного базирования и аэродромах совместного использования[1] осуществляется в соответствии с настоящими Федеральными авиационными правилами.

3. Федеральные авиационные правила определяют[2]:

обслуживание (управление) воздушного движения;

организацию потоков воздушного движения;

организацию воздушного пространства в целях обеспечения обслуживания (управления) воздушного движения и организации потоков воздушного движения.

II. Организация воздушного движения

4. Организация воздушного пространства, осуществляемая органами ОВД в пределах их зоны ответственности, включает определение либо согласование границ элементов структуры воздушного пространства по географическим координатам и

[1] Статья 44 Воздушного кодекса Российской Федерации.
[2] Подпункт 4 пункта 1 статьи 14 Воздушного кодекса Российской Федерации.

высотам с иными органами ОВД и пользователями воздушного пространства, а также классификацию воздушного пространства[3].

5. Определение границ элементов структуры воздушного пространства должно осуществляться органами ОВД исходя из:

государственных приоритетов в использовании воздушного пространства[4];

возможностей органа ОВД по обеспечению приемлемого уровня безопасности полетов[5] при предоставлении обслуживания воздушного движения и безопасности использования воздушного пространства пользователями воздушного пространства[6].

6. Элементы структуры воздушного пространства, предусматривающие запрет или ограничение движения потока воздушных судов, а также период их действия используются органом ОВД при организации воздушного движения.

7. Меры по регулированию организации потоков воздушного движения[7] не применяются:

к воздушным судам, подвергшимся актам незаконного вмешательства;

к воздушным судам, выполняющим поисково-спасательные полеты, полеты с целью оказания помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера, а также в медицинских целях;

к воздушным судам, выполняющим полеты под литерами «А» и «К»[8].

8. Расчет пропускной способности должен осуществляться в том числе исходя из:

а) уровня и типа предоставляемого обслуживания воздушного движения;

б) сложности структуры воздушного пространства зоны ответственности диспетчерского пункта (сектора);

в) рабочей нагрузки на диспетчера при выполнении им задач по обслуживанию воздушного движения и координации со смежными органами ОВД;

г) типов используемых систем связи, навигации и наблюдения, степени их технической надежности и готовности, а также готовности резервных систем;

д) наличия автоматизированных систем и комплексов обслуживания воздушного движения и их технических возможностей.

9. Количество воздушных судов, обслуживаемых органом ОВД, не должно превышать максимальное количество воздушных судов, которое может быть обслужено органом ОВД с обеспечением приемлемого уровня безопасности[9] полетов.

Для определения максимального количества воздушных судов, которое может безопасно обслуживаться, орган ОВД должен оценить (рассчитать) и представить органу планирования пропускную способность своих диспетчерских пунктов (секторов).

---

[3] Пункт 10 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138 (далее – ФП ИВП). В соответствии с пунктом 3 постановления Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138 данный акт действует до 1 ноября 2026 г.

[4] Статья 13 Воздушного кодекса Российской Федерации.

[5] Пункт 1 статьи 24[1] Воздушного кодекса Российской Федерации.

[6] Пункт 2 статьи 11 Воздушного кодекса Российской Федерации.

[7] Подпункт «б» пункта 128 ФП ИВП.

[8] Подпункт «а» пункта 1 Указа Президента Российской Федерации от 21 мая 2011 г. № 658 «Об организации и обеспечении выполнения особо важных, специальных и подконтрольных рейсов (полетов) воздушных судов и контроле за их осуществлением»; подпункт «а» пункта 137 ФП ИВП.

[9] Распоряжение Правительства Российской Федерации от 23 декабря 2025 г. № 3994-р.

10. Пропускная способность определяется нормативами пропускной способности диспетчерских пунктов (секторов), которые рассчитываются по методике определения нормативов пропускной способности диспетчерских пунктов (секторов), утверждаемой руководящим органом Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (далее – ЕС ОрВД).

11. Органы ОВД должны проводить оценку пропускной способности своих диспетчерских пунктов (секторов). Нормативы пропускной способности диспетчерских пунктов (секторов) используются на этапах стратегического, предтактического и тактического планирования[10], а также при обслуживании воздушного движения для принятия оперативных решений по устранению потенциальных перегрузок органов ОВД.

12. В случае если потребности воздушного движения систематически превышают пропускную способность, орган ОВД должен:

принять меры по повышению пропускной способности исходя из возможностей структуры воздушного пространства и возможностей организации работы диспетчерских пунктов (секторов);

разработать планы по повышению пропускной способности, рассчитанные на фактические и (или) прогнозируемые потребности в использовании воздушного пространства Российской Федерации.

13. При фактическом превышении пропускной способности орган ОВД имеет право ограничить вход воздушных судов в воздушное пространство (часть воздушного пространства) диспетчерского пункта (сектора), за исключением случаев, указанных в пункте 7 Федеральных авиационных правил.

14. В целях обеспечения безопасности полетов при обслуживании воздушного движения не допускается планирование использования воздушного пространства Российской Федерации с превышением значений пропускной способности диспетчерского пункта (сектора).

III. Порядок обслуживания воздушного движения. Порядок определения организационной структуры органа ОВД (управления полетами)

15. Обслуживание воздушного движения осуществляется по всемирному координированному времени (coordinated universal time).

16. Обслуживание воздушного движения осуществляется посредством передачи органами ОВД экипажам воздушных судов диспетчерских указаний, разрешений, рекомендаций и информации.

17. Обслуживание воздушного движения обеспечивается следующими органами ОВД:

а) органами диспетчерского обслуживания – для предоставления диспетчерского обслуживания, полетно-информационного обслуживания и обеспечения аварийного оповещения в пределах диспетчерских районов, узловых диспетчерских районов, диспетчерских зон и на контролируемых аэродромов;

б) органами полетно-информационного обслуживания – для предоставления полетно-информационного обслуживания и обеспечения аварийного оповещения

[10] Абзац второй пункта 132 ФП ИВП.

в пределах районов полетной информации, если предоставление полетно-информационного обслуживания воздушного движения и обеспечение аварийного оповещения не возлагается на орган диспетчерского обслуживания воздушного движения.

18. С целью равномерного распределения нагрузки на диспетчеров воздушное пространство, в котором орган ОВД предоставляет диспетчерское обслуживание, разделяется на диспетчерские пункты (секторы), при этом:

а) для каждого диспетчерского пункта (сектора) определяется своя зона ответственности по обслуживанию воздушного движения;

б) диспетчерский пункт (сектор) может состоять из одного или нескольких рабочих мест диспетчеров.

19. Организационная структура органа ОВД определяется органом ОВД, при этом количество диспетчерских пунктов (секторов) и рабочих мест в организационной структуре оперативного органа ОВД определяется исходя из необходимости обеспечения приемлемого уровня безопасности полетов при предоставлении обслуживания воздушного движения по согласованию с руководящими органами ЕС ОрВД[11].

20. Структура органа ОВД по количеству диспетчерских пунктов (секторов) и рабочих мест, а также численность персонала органа ОВД должны определяться исходя из необходимости выполнения задач обслуживания воздушного движения в зоне ответственности органа ОВД с соблюдением приемлемого уровня безопасности полетов при предоставлении обслуживания воздушного движения, особенностей режима рабочего времени и времени отдыха специалистов авиационного персонала гражданской авиации, труд которых непосредственно связан с движением гражданских воздушных судов[12], методики определения нормативной численности руководящего и диспетчерского персонала органов ОВД, приведенной в приложении № 2 к Федеральным авиационным правилам.

21. Временное объединение зон ответственности диспетчерских пунктов (секторов) в период работы дежурной диспетчерской смены допускается по решению руководителя полетов при условии, что зоны ответственности диспетчерских пунктов (секторов) являются смежными.

22. Особенности обслуживания воздушного движения и взаимодействия со смежными диспетчерскими пунктами на временно объединенном диспетчерском пункте (секторе) должны содержаться в технологии работы диспетчера управления воздушным движением в Российской Федерации (далее – диспетчер УВД) на диспетчерском пункте (секторе).

23. Не допускается возложение на обладателей свидетельства диспетчера УВД, занятых районным диспетчерским обслуживанием, и (или) диспетчерским обслуживанием подхода, и (или) аэродромным диспетчерским обслуживанием,

---

[11] Пункт 2 статьи 14 Воздушного кодекса Российской Федерации.

[12] Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 10 ноября 2025 г. № 381 «Об установлении Особенностей режима рабочего времени и времени отдыха специалистов авиационного персонала гражданской авиации, труд которых непосредственно связан с движением гражданских воздушных судов» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 28 ноября 2025 г., регистрационный № 84348) (далее – Приказ № 381). В соответствии с пунктом 4 Приказа № 381 данный акт действует до 1 марта 2032 года.

функциональных обязанностей, не имеющих отношения к обслуживанию воздушного движения и решаемым ими при этом задачам.

24. Режим работы органов ОВД на аэродромах, вертодромах, посадочных площадках должен обеспечивать постоянно действующий регламент работы данного аэродрома, вертодрома, посадочной площадки, опубликованный в Сборнике аэронавигационной информации Российской Федерации[13].

25. В органе ОВД должна быть разработана технология работы диспетчеров УВД на конкретных диспетчерских пунктах (секторах) (далее – технология работы органа ОВД), рабочих местах диспетчеров в соответствии с Федеральными авиационными правилами, исходя из местных условий и местных особенностей обслуживания воздушного движения, эксплуатационной документации технических средств и возможности обмена данными о движении воздушных судов в режиме реального времени.

Структура технологии работы и ее состав определяются органом ОВД.

26. Дополнительно к технологии работы органа ОВД разрабатываются технологии работы органа ОВД на диспетчерских пунктах при объединении зон ответственности диспетчерских пунктов (секторов).

27. Обслуживание воздушного движения (управление полетами) при одновременных полетах государственных (экспериментальных) и гражданских воздушных судов на аэродроме совместного базирования или аэродроме совместного использования должна осуществлять объединенная группа обслуживания воздушного движения (управления полетами), состоящая из группы руководства полетами государственной (экспериментальной) авиации и дежурной смены диспетчеров УВД гражданской авиации[14].

В случае если все должностные лица группы руководства полетами государственной (экспериментальной) авиации допущены к обслуживанию воздушного движения гражданских воздушных судов в соответствии с требованиями, установленными для гражданской авиации, а должностные лица дежурной смены диспетчеров УВД гражданской авиации – к управлению государственными (экспериментальными) воздушными судами в соответствии с требованиями, установленными для государственной (экспериментальной) авиации, на аэродроме совместного базирования или аэродроме совместного использования объединенная группа обслуживания воздушного движения (управления полетами) может не создаваться.

---

[13] Пункт 10 Порядка разработки и применения аэронавигационного паспорта аэродрома (вертодрома, посадочной площадки) гражданской авиации, аэронавигационная информация о котором публикуется в Сборнике аэронавигационной информации Российской Федерации, утвержденного приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 5 ноября 2020 г. № 449 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 4 декабря 2020 г., регистрационный № 61270). В соответствии с пунктом 5 приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 5 ноября 2020 г. № 449 данный акт действует до 1 января 2027 г.

[14] Пункт 231 Федеральных авиационных правил подготовки к полетам воздушных судов экспериментальной авиации и их экипажей, осуществления контроля за их готовностью и выполнения полетов, утвержденных приказом Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 5 декабря 2018 г. № 4855 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 13 июня 2019 г., регистрационный № 54916), с изменениями, внесенными приказом Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 7 ноября 2022 г. № 4640 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 28 ноября 2022 г., регистрационный № 71176). В соответствии с пунктом 3 приказа Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 5 декабря 2018 г. № 4855 данный акт действует до 1 марта 2029 г.

Требование о необходимости наличия допуска должностных лиц дежурной смены диспетчеров УВД гражданской авиации к управлению государственными (экспериментальными) воздушными судами не распространяется на персонал дежурной смены диспетчеров УВД гражданского аэродрома совместного базирования или гражданского аэродрома совместного использования.

28. Диспетчерским обслуживанием воздушного движения обеспечиваются:

а) все полеты по правилам полетов по приборам (далее – ППП) в воздушном пространстве классов А и С[15];

б) все полеты по правилам визуальных полетов (далее – ПВП) в воздушном пространстве класса С;

в) все виды аэродромного движения на контролируемых аэродромах.

29. Районное диспетчерское обслуживание обеспечивается:

а) районным диспетчерским центром (далее – РДЦ);

б) местным диспетчерским пунктом (далее – МДП).

30. Районный диспетчерский центр должен осуществлять обслуживание в границах диспетчерского района РДЦ и состоять из одного или нескольких секторов. Функции каждого отдельного сектора РДЦ могут выполняться на одном или нескольких рабочих местах диспетчеров УВД в зависимости от рабочей загрузки сектора.

31. Диспетчерское обслуживание подхода обеспечивается:

а) диспетчерским пунктом подхода;

б) диспетчерским пунктом, осуществляющим аэродромное диспетчерское обслуживание в случае объединения функции диспетчерского обслуживания подхода с функциями аэродромного диспетчерского обслуживания.

32. Аэродромное диспетчерское обслуживание обеспечивается:

а) одним или несколькими диспетчерскими пунктами, осуществляющими аэродромное диспетчерское обслуживание;

б) диспетчерским пунктом подхода, если объединены функции диспетчерского обслуживания подхода и аэродромного диспетчерского обслуживания в общем воздушном пространстве диспетчерской зоны и узлового диспетчерского района.

33. Диспетчерский пункт подхода должен осуществлять обслуживание воздушного движения в границах узлового диспетчерского района. Диспетчерский пункт подхода должен состоять из одного или нескольких секторов. Функции каждого отдельного сектора могут выполняться на одном или нескольких рабочих местах диспетчеров УВД в зависимости от рабочей загрузки на диспетчера УВД.

34. Аэродромное диспетчерское обслуживание осуществляется на аэродроме и в границах диспетчерской зоны.

35. Аэродромное диспетчерское обслуживание осуществляется одним или несколькими диспетчерскими пунктами, в организационной структуре которых могут находиться секторы с определенной для каждого из них зоной ответственности:

диспетчерским пунктом «Вышка» (командным диспетчерским пунктом);

диспетчерским пунктом «Круг» (далее – ДПК);

---

[15] Подпункты «а» и «б» пункта 10 ФП ИВП.

стартовым (вспомогательным стартовым) диспетчерским пунктом (далее соответственно – СДП, ВСДП);

пунктом диспетчера посадки (далее – ПДП);

диспетчерским пунктом руления (далее – ДПР);

пунктом диспетчера старта и руления (далее – ПДСР), объединяющим зоны ответственности СДП и ДПР;

диспетчерским пунктом системы посадки (далее – ДПСП), объединяющим зоны ответственности ДПК и ПДП (без посадочного локатора);

командным диспетчерским пунктом местных воздушных линий;

стартовым диспетчерским пунктом местных воздушных линий (далее – СДП МВЛ), диспетчерским пунктом круга местных воздушных линий (далее – ДПК МВЛ).

Диспетчерский пункт круга может входить в состав аэроузлового или аэродромного диспетчерского центра.

36. В случае одновременного использования нескольких взлетно-посадочных полос (далее – ВПП) на аэродроме допускается организовывать рабочие места диспетчеров УВД на каждую ВПП.

37. Диспетчер УВД, осуществляющий обслуживание воздушного движения на ВПП, при выполнении работ на летной полосе должен:

давать разрешение на выезд технических и других автотранспортных средств на ВПП с разрешения руководителя полетов;

информировать руководителя полетов и при наличии отдельного диспетчера УВД, осуществляющего обслуживание воздушного движения на конечном этапе захода на посадку, о начале и окончании работ на летной полосе;

давать указание на освобождение ВПП от технических и других автотранспортных средств до расчетного (уточненного) времени посадки воздушного судна, а также непосредственно перед взлетом воздушного судна и контролировать выполнение указания;

незамедлительно докладывать руководителю полетов о прекращении (неустойчивой связи) с руководителем работ на летной полосе и о недостатках в работе светосигнального оборудования ВПП.

38. На аэродромах, где орган ОВД, предоставляющий аэродромное диспетчерское обслуживание, может вести наблюдение за всем перроном, организация управления на перроне осуществляется этим органом ОВД.

39. На аэродромах с площадью перрона, не позволяющей органу ОВД, предоставляющему аэродромное диспетчерское обслуживание на данном аэродроме, наблюдать за всей площадью из-за сложности его конфигурации по решению оператора аэродрома гражданской авиации может дополнительно создаваться специальное подразделение по обеспечению управления на перроне.

По согласованию с органом ОВД специальному подразделению оператора аэродрома по обеспечению управления на перроне:

устанавливается зона ответственности на аэродроме;

определяются процедуры координации и взаимодействия органа ОВД и специального подразделение оператора аэродрома по обеспечению управления на перроне.

40. Исходя из интенсивности полетов и сложности структуры воздушного пространства в районе аэродрома (аэроузла) может быть дополнительно организован пункт обслуживания вылета с выделением отдельной частоты радиосвязи и возложением функциональных обязанностей по выдаче диспетчерского разрешения на вылет, информации о стандартном маршруте вылета по приборам (условиям вылета), кода индивидуального опознавания вторичного обзорного радиолокатора, а также информации, связанной с выполнением полета.

41. Предоставление полетно-информационного обслуживания воздушного движения и обеспечение аварийного оповещения организуется:

а) в пределах района полетной информации (далее – РПИ) центром полетной информации и (или) иной службой (пунктом) полетной информации, если ответственность за обеспечение такого обслуживания не возложена на орган диспетчерского обслуживания воздушного движения, а также на неконтролируемых аэродромах, вертодромах, посадочных площадках;

б) в пределах контролируемого воздушного пространства и на контролируемых аэродромах – органами диспетчерского обслуживания воздушного движения.

42. Границы зоны ответственности для каждого органа ОВД устанавливаются руководящим органом ЕС ОрВД.

43. Границы зон ответственности отдельных диспетчерских пунктов (секторов) в структуре одного органа ОВД устанавливаются органом ОВД.

В тех случаях, когда в одном органе ОВД или диспетчерском пункте (секторе) имеется несколько рабочих мест диспетчеров УВД, определяются обязанности диспетчера УВД на каждом рабочем месте.

44. Рубежи передачи обслуживания воздушного движения устанавливаются на границах зон ответственности отдельных диспетчерских пунктов (секторов) органов ОВД и указываются в технологиях работы органа ОВД.

45. Обслуживание воздушного движения начинается при входе воздушного судна в закрепленное за органом ОВД воздушное пространство и заканчивается при выходе воздушного судна из него.

Передача воздушного судна на связь от передающего к принимающему органу ОВД осуществляется на рубежах передачи ОВД за исключением случаев, когда передача связи может быть смещена по времени или в точку (место), которая была согласована между двумя смежными органами ОВД, или смежными диспетчерскими пунктами (секторами). Порядок такого согласования указывается в технологиях работы органа ОВД.

46. Рубежи передачи обслуживания воздушного движения между смежными органами районного диспетчерского обслуживания, а также между районными диспетчерскими центрами ЕС ОрВД сопредельных государств должны определятся в соглашениях о процедурах взаимодействия между этими органами.

47. Диспетчерское обслуживание воздушного движения передается:

а) между двумя органами, обеспечивающими районное диспетчерское обслуживание воздушного движения, – органом районного диспетчерского

обслуживания в одном диспетчерском районе органу районного диспетчерского обслуживания в соседнем диспетчерском районе при пересечении общей границы диспетчерских районов в точке (пункте), на уровне или в момент времени, которые согласованы между этими двумя органами;

б) между органом ОВД, обеспечивающим районное диспетчерское обслуживание, и органом ОВД, обеспечивающим диспетчерское обслуживание подхода, а также между органом ОВД, обеспечивающим диспетчерское обслуживание подхода и органом ОВД, обеспечивающим районное диспетчерское обслуживание, – в точке, на уровне или в момент времени, которые согласованы между этими двумя органами;

в) между органом, обеспечивающим диспетчерское обслуживание подхода, и органом, обеспечивающим аэродромное диспетчерское обслуживание воздушного движения прибывающего воздушного судна, – органом диспетчерского обслуживания подхода органу аэродромного диспетчерского обслуживания, когда это воздушное судно находится на рубеже передачи обслуживания воздушного движения, и орган ОВД предполагает, что оно сможет завершить заход на посадку и выполнить посадку визуально по наземным ориентирам или находится в установленной (согласованной) основной точке (предписанном пункте) или на предписанном уровне.

48. Обслуживание воздушного движения вылетающего воздушного судна передается органом аэродромного диспетчерского обслуживания органу диспетчерского обслуживания подхода:

если в районе аэродрома преобладают визуальные метеорологические условия – перед выходом воздушного судна из района аэродрома, перед переходом воздушного судна к полету в метеорологических условиях полета по приборам или, когда воздушное судно находится в установленной (согласованной) основной точке (в предписанном пункте) или на предписанном уровне, как это указано в технологии работы органа ОВД;

если на аэродроме преобладают метеорологические условия полета по приборам – непосредственно после отрыва воздушного судна от поверхности ВПП или когда воздушное судно находится в предписанном пункте или на предписанном уровне, как это указано в технологии работы органа ОВД.

49. Между диспетчерскими пунктами (секторами) или рабочими местами диспетчеров УВД в одном органе ОВД обслуживание воздушного движения передается от одного диспетчерского пункта (сектора) (с одного рабочего места диспетчера УВД) в другой диспетчерский пункт (сектор) (на другое рабочее место диспетчера УВД) в одном органе ОВД в пункте, на уровне или в момент времени, определяемые технологией работы органа ОВД.

Передача обслуживания воздушного движения должна осуществляться так, чтобы орган ОВД мог выдать необходимые разрешения (в том числе разрешение на посадку) или дать другие указания, а также информацию о воздушном движении.

50. Диспетчерское обслуживание воздушного движения не передается одним органом ОВД другому органу ОВД без согласия принимающего органа ОВД, которое получают в соответствии с пунктами 51–54, 56 Федеральных авиационных правил.

51. Передающий орган ОВД должен направить по каналам связи принимающему органу ОВД части текущего плана полета воздушного судна и любую диспетчерскую информацию, относящуюся к запрошенной передаче диспетчерского контроля за полетом воздушного судна.

52. При осуществлении передачи органом ОВД диспетчерского обслуживания воздушного движения с использованием данных системы наблюдения ОВД диспетчерская информация, относящаяся к данной передаче, должна включать информацию, касающуюся положения, линии пути и скорости воздушного судна в соответствии с данными системы наблюдения ОВД, полученными непосредственно перед передачей диспетчерского обслуживания воздушного движения.

53. При осуществлении передачи органом ОВД диспетчерского обслуживания воздушного движения за полетом воздушного судна с использованием данных контрактного автоматического зависимого наблюдения (далее – АЗН-К) диспетчерская информация, относящаяся к данной передаче, должна включать данные о местоположении воздушного судна (включая информацию о времени передачи).

54. Принимающий орган ОВД должен:

а) заявить о своей способности принять диспетчерское обслуживание воздушного судна на условиях, указанных передающим органом ОВД, если заключенным ранее между двумя смежными органами ОВД соглашением не предусматривается, что отсутствие любого такого заявления рассматривается как согласие с условиями передающего органа ОВД, либо принимающий орган ОВД сообщает о любых необходимых изменениях к этим условиям;

б) указать необходимую иную информацию или разрешение в отношении последующей части полета воздушного судна в момент передачи контроля за полетом воздушного судна.

55. Когда принимающий орган ОВД устанавливает двустороннюю речевую связь и (или) связь по линии передачи данных с экипажем воздушного судна и берет на себя контроль за полетом воздушного судна, ему не требуется уведомлять передающий орган ОВД об установлении связи и (или) связи для передачи данных с передаваемым на ОВД воздушным судном и о принятии диспетчерского обслуживания воздушного судна, если между двумя смежными органами ОВД иное не предусмотрено в соглашениях о процедурах взаимодействия между этими органами. Принимающий орган ОВД должен уведомить передающий орган ОВД в том случае, когда связь с воздушным судном, не установлена.

56. В тех случаях, когда часть зоны ответственности расположена таким образом, что время, затрачиваемое на его пролет воздушными судами ограничено, возможно использование прямой передачи связи между органами ОВД при условии, что промежуточный орган ОВД полностью информируется о таком движении и выдает согласие на такую передачу. Порядок координации указывается в соглашениях о взаимодействиях смежных центров ОВД (технологии работы органа ОВД).

57. В органах ОВД устанавливается сменная работа персонала обслуживания воздушного движения (далее – смена) с заступлением на дежурство в соответствии с графиками сменности исходя из требований, изложенных в пункте 20 Федеральных

авиационных правил. При составлении графиков сменности количество случаев, когда продолжительность ежедневного (междусменного) отдыха диспетчера УВД может быть уменьшена до продолжительности предшествующей рабочей смены, должно быть не более шести раз в месяц[16].

58. Смены диспетчеров УВД возглавляются руководителями полетов, которые исполняют свои функциональные обязанности в соответствии с должностными инструкциями органа ОВД.

59. Руководителям полетов в оперативном отношении подчиняются старшие должностные лица подразделений и служб аэропортов, обеспечивающие производство полетов и обслуживание воздушного движения по вопросам, связанным с обеспечением безопасности полетов воздушных судов.

60. В целях подготовки к диспетчерскому обслуживанию, принимая дежурство на рабочем месте, диспетчер УВД должен получить от сдающего дежурство диспетчера УВД всю информацию о воздушной, метеорологической, аэронавигационной обстановке, работе радиотехнических средств обеспечения полетов, наличии режимов, ограничений, запретов, использовании маршрутов обслуживания воздушного движения (части маршрутов) и воздушного пространства свободной маршрутизации, литерных рейсов, работоспособности оборудования, особенностях работы по обслуживанию воздушного движения на момент заступления на дежурство.

61. Диспетчерское обслуживание в период сдачи-приема дежурства должен осуществлять диспетчер УВД, сдающий дежурство, до момента записи на магнитофон доклада заступающего диспетчера УВД о приеме дежурства: «Фамилия (принимающего дежурство диспетчера УВД) дежурство принял», и (или) до ввода личных кодов в автоматизированное рабочее место.

62. Радиообмен между диспетчерами УВД и экипажами воздушных судов, переговоры между диспетчерами УВД, метеорологическая информация, передаваемая по радиоканалам, а также радиолокационная и плановая информации должны регистрироваться специальной аппаратурой средств объективного контроля.

63. В целях осуществления обслуживания средства радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи включаются в следующем порядке:

системы посадки (радиомаячная система посадки, иное оборудование системы посадки) – не позднее чем за 15 минут до расчетного времени посадки воздушного судна;

остальные средства радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи аэродрома – не позднее чем за 30 минут до расчетного времени посадки (пролета) воздушного судна.

По требованию экипажей воздушных судов средства радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи включаются независимо от метеорологических условий.

64. При включении средств радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи, в том числе в случае изменения рабочего направления ВПП, уполномоченные лица службы эксплуатации средств радиотехнического

---

[16] Пункт 70 Приказа № 381.

обеспечения полетов и авиационной электросвязи должны доложить о готовности радиотехнических средств к работе руководителю полетов.

65. Средства радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи могут быть выключены по решению руководителя полетов в следующих случаях:

при отсутствии прилетов и вылетов воздушных судов;

по окончании руления прибывшего на аэродром воздушного судна;

по окончании связи вылетевшего воздушного судна с органом диспетчерского обслуживания подхода.

66. В целях информирования экипажей воздушных судов о неисправностях или отказах средств радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи, а также их выключении по этой причине, уполномоченные лица службы эксплуатации средств радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи обязаны незамедлительно сообщить об этом руководителю полетов.

67. С целью обеспечения диспетчерским и (или) полетно-информационном обслуживанием, аварийным оповещением план полета[17] должен быть представлен пользователем воздушного пространства или его представителем в органы ОВД в соответствии с табелем сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации[18].

68. В случае задержки на 30 минут после расчетного времени выполнения контролируемого полета или на один час выполнения неконтролируемого полета, в отношении которых представлен план полета, этот план полета пользователем воздушного пространства или его представителем в органы ОВД должен быть изменен или представлен новый план полета, а прежний план полета – аннулирован[19].

69. При подаче плана полета в ходе полета он должен передаваться органу ОВД, контролирующему данное воздушное пространство, или на его станцию авиационной электросвязи. При невозможности осуществления подобной подачи план полета должен передаваться другому органу ОВД или на другую станцию авиационной электросвязи для ретрансляции органу ОВД, контролирующему данное воздушное пространство. В целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов орган ОВД вправе вводить условия и (или) ограничения в отношении представления органам ОВД планов полета в ходе полета.

70. Если план полета представляется в целях получения диспетчерского обслуживания, экипажу воздушного судна необходимо получение диспетчерского разрешения до осуществления перехода к получению диспетчерского обслуживания контролируемого полета.

71. При первичном установлении радиотелефонной связи между экипажами воздушных судов, выполняющими полет на воздушном судне, относящегося

---

[17] Подпункт 23 пункта 2^4 статьи 69 Воздушного кодекса Российской Федерации.

[18] Пункт 3 статьи 70 Воздушного кодекса Российской Федерации.

[19] Приложение 11 «Обслуживание воздушного движения» к Конвенции о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 г. (ратифицирована Указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 октября 1970 г., вступила в силу 14 ноября 1970 г.) (далее – Конвенция).

к категориям «сверхтяжелых» или «тяжелых» по турбулентности в следе[20], в соответствии с пунктом 126 Федеральных авиационных правил, и органами ОВД к позывному воздушного судна добавляется слово «сверхтяжелый» или слово «тяжелый» соответственно.

72. Для регулирования воздушного движения устанавливаются зоны ожидания[21].

73. Полет в зоне ожидания разрешается по опубликованным в документах аэронавигационной информации схемам и на уровнях в соответствии с правилами эшелонирования[22], если нет других указаний органа ОВД.

74. Правила полетов в зоне ожидания публикуются в документах аэронавигационной информации.

75. Значение высоты перехода[23] публикуется в документах аэронавигационной информации.

76. Орган ОВД на основании данных об атмосферном давлении должен определить эшелон перехода, используемый в районе аэродрома, а также общий эшелон перехода, используемый в диспетчерской зоне над несколькими аэродромами или в узловом диспетчерском районе.

77. В случаях, где для двух или более аэродромов требуется координация действий по управлению воздушным движением в Российской Федерации, устанавливается общая высота перехода, а органами ОВД определяется общий эшелон перехода[24], используемый в любой момент времени вблизи аэродрома или в узловом диспетчерском районе.

78. Самым нижним используемым эшелоном устанавливается тот эшелон, который соответствует минимальной безопасной абсолютной высоте полета или находится непосредственно над ней.

79. Часть диспетчерского района, в котором применяется конкретный самый нижний используемый эшелон, определяется в соответствии с потребностями органа ОВД по обслуживанию воздушного движения.

80. Когда осуществляется векторение воздушного судна, которое выполняет полет по ППП, или ему указывается маршрут, предусматривающий уход воздушного судна с маршрута ОВД, применяются правила, изложенные в пункте 342 Федеральных авиационных правил.

81. Органы ОВД должны иметь в распоряжении для передачи на борт воздушных судов текущие значения атмосферного давления для установки высотомера, а РДЦ и центры полетной информации – дополнительно прогнозы атмосферного давления в своем районе и в соседних районах.

82. Эшелон перехода сообщается органом ОВД экипажу воздушного судна до достижения им этого эшелона перехода во время снижения. Эшелон перехода может передаваться с помощью речевой связи, автоматических радиовещательных

---

[20] Пункт 6.3.2.3 Doc 4444 «Правила аэронавигационного обслуживания «Организация воздушного движения» инструктивный материал в развитие приложения 2 «Правила полетов» и приложения 11 «Обслуживание воздушного движения» к Конвенции (далее – Doc 4444).

[21] Подпункт 25 пункта 2^4 статьи 69 Воздушного кодекса Российской Федерации.

[22] Пункт 68 ФП ИВП.

[23] Абзац девятый пункта 2 ФП ИВП.

[24] Абзац девятый пункта 2 ФП ИВП.

передач (automatic terminal information service; далее – ATIS) или по линии передачи данных (digital-automatic terminal information service; далее – D – ATIS), формирование которых осуществляется в соответствии с приложением № 3 к Федеральным авиационным правилам.

83. В разрешение на заход на посадку или разрешение на вход в аэродромный круг полетов, а также в разрешение на руление, выдаваемое диспетчером УВД экипажам вылетающих воздушных судов, включаются данные для установки высотомера, за исключением тех случаев, когда известно, что экипаж воздушного судна уже получил эту информацию.

84. В первое разрешение на снижение до высоты ниже эшелона перехода необходимо включение данных для установки высотомера (значение атмосферного давления) и уровень отсчета высоты.

85. На маршрутах, определяемых основными точками, донесения воздушного судна о его местоположении допускается передавать непосредственно при пролете или незамедлительно после пролета каждого установленного пункта обязательных донесений, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 87 Федеральных авиационных правил.

Диспетчеру органа ОВД допускается требовать передачу дополнительных донесений при пролете воздушными судами других точек.

86. На маршрутах, не определяемых основными точками, донесения экипажа воздушного судна о его местоположении передаются по истечении первых 30 минут полета, а затем через каждый час полета, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 87 Федеральных авиационных правил. В целях обеспечения диспетчерского обслуживания контролируемого полета орган ОВД вправе требовать от экипажа воздушного судна передачи дополнительных донесений с сокращенными временными интервалами.

87. В тех случаях, когда у органа ОВД имеется достаточная информация о ходе выполнения полета от используемой системы наблюдения обслуживания воздушного движения (далее – система наблюдения ОВД), экипаж воздушного судна может быть освобожден от передачи донесений о местоположении в каждом установленном пункте обязательной передачи донесений или через установленные промежутки времени.

88. С целью возобновления экипажем воздушного судна передачи информации о своем местоположении орган ОВД должен назначить ему очередной контрольный пункт для доклада о местоположении.

89. При использовании наземной станции АЗН-К донесения о местоположении воздушного судна передаются автоматически органу ОВД в контролируемом им воздушном пространстве, в котором воздушное судно выполняет полет. Характеристики к передаче и содержанию донесений АЗН-К устанавливаются органом ОВД на основе действующих условий эксплуатации, сообщаются на борт воздушного судна и подтверждаются посредством плана передачи донесений АЗН-К.

90. Донесения АЗН-К составляются из блоков данных, выбранных из следующих элементов:

а) опознавательный индекс воздушного судна;

б) основное донесение АЗН-К, включающее широту, долготу, высоту, время, а также показатель качества;

в) вектор путевой скорости, включающий путевую скорость и скорость набора высоты или снижения;

г) вектор воздушной скорости, включающий курс, число Маха или приборную скорость, скорость набора высоты или снижения;

д) прогнозируемый профиль, включающий текущую и последующие точки пути маршрута (четыре и более) с указанием расчетных высот и времени их пролета;

е) метеорологическая информация, включающая данные о скорости и направлении ветра, температуре, влажности и турбулентности;

ж) другие дополнительные данные, необходимые для осуществления обслуживании воздушного движения.

91. Всем экипажам воздушных судов, оборудованных средствами АЗН-К, необходимо передавать органам ОВД блоки данных основного донесения АЗН-К. В дополнение к запросам, касающимся передачи блоков данных в целях обслуживания воздушного движения, блок подпункта «е» пункта 90 Федеральных авиационных правил передается в соответствии с пунктом 5.3.1 приложения 3 «Метеорологическое обеспечение международной аэронавигации» к Конвенции. В аварийных и (или) срочных донесениях АЗН-К в дополнение к существующей информации донесений АЗН-К указывается статус аварийности и (или) срочности.

92. Донесения вещательного автоматического зависимого наблюдения (далее – АЗН-В) должны включать следующие блоки данных:

а) идентификационной информации, состоящей из позывного, 24-битного кода и категории воздушного судна;

б) вектора состояния, состоящего из трехмерных координат, горизонтальной и вертикальной скоростей воздушного судна, времени измерения этих параметров, признака наличия разворота;

в) статуса, определяемого состоянием аварийности или наличием приоритета в обслуживании воздушного движения;

г) намерения, которое определяется последующими (четырьмя и более) точками изменения траектории полета воздушного судна.

93. Органы ОВД при получении специальных донесений с борта воздушного судна по каналам речевой связи или специальных донесений с борта воздушного судна по линии передачи данных, которые содержат блок метеорологической информации, должны передать ее в органы метеорологического обеспечения.

94. При получении специальных донесений с борта воздушного судна по каналам речевой связи о фактической эффективности торможения, которая хуже, чем сообщалось, органы ОВД должны информировать об этом оператора аэродрома гражданской авиации.

95. Диспетчерские разрешения выдаются органом ОВД в целях эшелонирования воздушных судов и ускорения потока воздушного движения исходя из известных условий движения, которые влияют на безопасность полетов воздушных судов, включая находящиеся в воздухе и (или) на площади маневрирования аэродрома воздушные суда, движение которых контролируется, а

также движение наземных транспортных средств или иные препятствия, не размещенные постоянно на площади маневрирования аэродрома.

96. Граница действия диспетчерского разрешения должна указываться названием контрольной точки, аэродрома или границы контролируемого воздушного пространства.

97. Органы ОВД должны информировать пользователей воздушного пространства и уполномоченные службы о любом отказе или неполадках средств радиотехнического обеспечения полетов, значимых для обеспечения безопасности и (или) эффективности производства полетов и (или) предоставления диспетчерского обслуживания воздушного движения.

98. Органы ОВД должны располагать точной информацией о наличии у экипажа воздушного судна допуска к полетам[25] в условиях сокращенных интервалов вертикального эшелонирования (reduced vertical separation minimum; далее – RVSM). В случае отсутствия такой информации диспетчер УВД обязан запросить у экипажа воздушного судна наличие допуска к полетам в воздушном пространстве с RVSM. Если экипаж подтверждает наличие допуска к полетам в воздушном пространстве с RVSM диспетчер УВД должен выдать разрешение на вход экипажа воздушного судна в воздушное пространство с RVSM.

99. Для экипажей воздушных судов, не допущенных к полетам в воздушном пространстве Российской Федерации с RVSM, и не являющихся воздушными судами государственной авиации и воздушными судами экспериментальной авиации, органы ОВД должны дать разрешение на полет на эшелонах ниже воздушного пространства с RVSM.

100. В случае возникновения непредвиденных обстоятельств, связанных с ухудшением работы оборудования воздушного судна, позволяющего выдерживать заданный эшелон, или наличием метеорологических явлений, вызывающих турбулентность в атмосфере и непосредственно влияющих на способность экипажа воздушного судна выдерживать заданный эшелон, экипаж воздушного судна должен проинформировать орган ОВД о потере статуса RVSM.

Диспетчер УВД при получении от экипажа воздушного судна информации о потере статуса RVSM должен обеспечить горизонтальное эшелонирование либо вертикальное эшелонирование, применяемое между воздушным судном, внезапное ухудшение работы оборудования которого позволяет выдерживать заданный эшелон, и любыми другими воздушными судами между данным воздушным судном и всеми остальными воздушными судами, выполняющими полеты в воздушном пространстве с RVSM, а также должен ввести обозначения статуса потери RVSM данного воздушного судна на индикаторе воздушной обстановки.

101. До пролета воздушным судном, экипаж которого потерял статус RVSM вследствие ухудшения работы оборудования, позволяющего выдерживать заданный эшелон, следующего пункта передачи управления между смежными органами ОВД, диспетчер УВД должен задать экипажу такого воздушному судна эшелон ниже эшелона 290.

102. В случаях, когда экипаж воздушного судна докладывает органу ОВД о потере статуса RVSM вследствие турбулентности в атмосфере, не позволяющей

---

[25] Статья 66 Воздушного кодекса Российской Федерации.

занять заданный эшелон, диспетчер УВД при обеспечении безопасного эшелонирования между воздушными судами в данных обстоятельствах, должен планировать, что аналогичные запросы могут поступить от экипажей других воздушных судов.

103. При поступлении информации от экипажа воздушного судна о возобновлении функционирования оборудования воздушного судна, позволяющего выдерживать заданный эшелон, диспетчер УВД должен рассмотреть возможность обеспечения дальнейшего полета данного воздушного судна в воздушном пространстве с RVSM и осуществить ручную отмену обозначения статуса потери RVSM данного воздушного судна на индикаторе воздушной обстановки.

104. При получении предупреждения о наличии сильной турбулентности в воздушном пространстве с RVSM диспетчер УВД должен запросить у экипажей воздушных судов дополнительную информацию относительно наличия турбулентности для того, чтобы совместно с руководителем полетов определить необходимость прекращения применения RVSM в полном объеме или для специального диапазона эшелонов и (или) района, в котором фиксируется турбулентность.

105. Переход от полета по ППП к полету по ПВП разрешается в том случае, когда орган ОВД получает составленное командиром воздушного судна сообщение, которое однозначно указывает на изменение правил полетов с ППП на ПВП и любые изменения, подлежащие внесению в его текущий план полета.

Орган ОВД должен сообщить о получении информации о переходе от полета по ППП к полету по ПВП фразой: «Полет ППП отменен (время)».

106. В том случае, когда орган ОВД имеет информацию о вероятности встречи на маршруте полета с метеорологическими условиями ППП, экипаж воздушного судна, переходящего от полета по ППП к полету по ПВП, необходимо уведомлять о такой вероятности.

107. При получении органом ОВД сообщения от экипажа воздушного судна о намерении перейти от полета по ППП к полету по ПВП, информация доводится до органов ОВД, которым был адресован план полета по ППП, за исключением тех органов ОВД, через диспетчерские районы и (или) диспетчерские зоны которых данное воздушное судно уже пролетело.

108. Использование экипажем воздушного судна процедуры оперативного бокового смещения не должно оказывать влияния на применение установленных минимумов эшелонирования.

109. Оперативные боковые смещения разрешается выполнять в воздушном пространстве на маршруте ОВД следующим образом:

а) при минимуме бокового эшелонирования или расстоянии между осевыми линиями маршрутов, составляющем 28 километров (15 морских миль) или более, смещения вправо от осевой линии относительно направления полета выполняются с приростом в 0,1 морской мили максимум на 3,7 километра (2 морских мили);

б) при минимуме бокового эшелонирования или расстоянии между осевыми линиями маршрутов ОВД, составляющем 11,1 километров (6 морских миль) или более, но менее 28 километров (15 морских миль), смещения вправо от осевой линии

относительно направления полета выполняется с приростом в 0,1 морской мили максимум на 0,9 километра (0,5 морской мили);

в) при минимуме бокового эшелонирования или расстоянии между осевыми линиями маршрутов ОВД, составляющем 19 километров (10 морских миль) или более, но менее 28 километров (15 морских миль), когда одно воздушное судно набирает высоту, снижается с пересечением уровня полета другого воздушного судна, смещения вправо от осевой линии относительно направления полета выполняются с приростом в 0,1 морской мили максимум на 3,7 километра (2 морских мили).

110. Для согласования оперативного бокового смещения экипажи воздушных судов могут выходить на связь с экипажами других воздушных судов на частоте, предназначенной для связи между экипажами воздушных судов.

111. Процедура полета с оперативным боковым смещением может применяться в целях уменьшения последствий попадания в турбулентность в следе от следующего впереди воздушного судна. Если необходимо избежать турбулентности в следе, допускается использовать смещение вправо в соответствии с пунктом 109 Федеральных авиационных правил.

112. Экипажам воздушных судов не требуется информировать орган ОВД о том, что полет выполняется с оперативным боковым смещением.

113. Окончательное решение о производстве взлета принимается командиром воздушного судна. Диспетчерское разрешение на взлет не является принуждением экипажа воздушного судна к его совершению.

Окончательное решение о производстве посадки принимается командиром воздушного судна. Диспетчерское разрешение на посадку не является принуждением к ее совершению.

IV. Порядок диспетчерского обслуживания

114. Диспетчерское обслуживание осуществляется органами ОВД в установленных для них диспетчерских районах, узловых диспетчерских районах, диспетчерских зонах и на контролируемых аэродромах в координации и взаимодействии между смежными органами ОВД и (или) соседними диспетчерскими пунктами (секторами).

115. Координация и взаимодействие между смежными органами ОВД районного диспетчерского обслуживания устанавливается между ними двусторонними соглашениями о процедурах взаимодействия между ними[26] исходя из особенностей структуры воздушного пространства в соответствии с возможностью использования обмена данными в режиме реального времени и (или) применения автоматизированного информационного сопровождения полетов воздушных судов.

116. Районное диспетчерское обслуживание предоставляется круглосуточно.

117. Координация и взаимодействие между соседними диспетчерскими пунктами (секторами) органа ОВД определяются посредством технологий работы органов ОВД в соответствии с особенностями структуры воздушного пространства и

[26] Подпункт 26 пункта 2^4 статьи 69 Воздушного кодекса Российской Федерации.

возможности обмена данными в режиме реального времени и (или) применения автоматизированного информационного сопровождения полетов воздушных судов.

118. Передача, прием диспетчерского обслуживания между смежными органами ОВД и или соседними диспетчерскими пунктами (секторами) осуществляются на установленных (согласованных) рубежах передачи обслуживания воздушного движения. Перед этим должно быть проведено согласование условий передачи диспетчерского обслуживания конкретного воздушного судна в соответствии с процедурами, предусмотренными в главе X Федеральных авиационных правил.

119. Диспетчерское обслуживание считается принятым, когда принимающий орган ОВД установил двустороннюю радиосвязь с экипажем воздушного судна и при использовании систем наблюдения ОВД выполнил опознавание воздушного судна.

120. В процессе диспетчерского обслуживания орган ОВД обязан выполнять установленные Федеральными авиационными правилами правила и процедуры диспетчерского обслуживания, давать необходимые диспетчерские указания и (или) диспетчерские разрешения, предоставлять экипажам воздушных судов имеющуюся у него информацию об условиях выполнения полетов в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов и соблюдения установленных интервалов эшелонирования.

121. Орган ОВД, осуществляющий диспетчерское обслуживание, должен располагать информацией о предполагаемом движении каждого воздушного судна или его изменениях, а также актуальной информацией о фактическом ходе полета каждого воздушного судна, в соответствии с которой органом ОВД:

а) определяется местоположение воздушных судов (о которых оповещен орган ОВД) относительно друг друга;

б) принимаются решения для выдерживания по обеспечению интервалов эшелонирования и предотвращению столкновений воздушных судов в воздухе и на земле;

в) осуществляется согласование своих действий с диспетчерами смежных органов ОВД в случаях, когда обслуживаемое воздушное судно может повлечь конфликтную ситуацию с другими воздушными судами, выполняющими полет под контролем диспетчеров смежных органов ОВД, а также перед передачей воздушного судна им на обслуживание воздушного движения при отсутствии автоматизированных средств связи.

122. По запросу экипажа воздушного судна органом ОВД принимаются меры для получения и последующего предоставления экипажу воздушного судна метеорологической информации, а также информации о техническом состоянии аэродромов назначения и запасных аэродромов.

123. Органом ОВД информируются экипажи воздушных судов о взаимном местоположении воздушных судов, когда в соответствии с классом воздушного пространства требуется передавать такую информацию либо когда заданные траектории воздушных судов непосредственно приведут к возникновению конфликтной ситуации (нарушению интервалов эшелонирования).

124. При получении сведений о прекращении приема воздушных судов на аэродроме назначения (запасном аэродроме) орган ОВД должен информировать об этом экипажи воздушных судов, принятые на диспетчерское обслуживание.

125. После принятия командиром воздушного судна решения о следовании на выбранный запасной аэродром орган ОВД должен:

а) сообщить маршрут, уровень, погоду по маршруту и другие необходимые данные по запросу экипажа воздушного судна;

б) передать смежному органу ОВД по маршруту полета или запасного аэродрома данные о воздушном судне, следующем на запасной аэродром;

в) контролировать полет воздушного судна до момента передачи диспетчерского обслуживания органу ОВД по маршруту полета или запасного аэродрома;

г) обеспечивать полет воздушного судна на запасной аэродром по кратчайшему расстоянию.

126. Минимумы эшелонирования воздушных судов при наличии турбулентности в следе применяются исходя из группировки типов воздушных судов по категориям в соответствии с максимальной сертифицированной взлетной массой[27]:

«сверхтяжелые» (J) – типы воздушных судов, указанные в качестве таковых в Doc 8643 «Условные обозначения типов воздушных судов» инструктивный материал в развитие приложения 6 «Эксплуатация воздушных судов» к Конвенции (далее – Doc 8643);

«тяжелые» (H) – типы воздушных судов массой 136000 килограмм или более, за исключением типов воздушных судов, перечисленных в Doc 8643, в категории «сверхтяжелые» (J);

«средние» (M) – типы воздушных судов массой менее 136000 килограмм, но более 7000 килограмм;

«легкие» (L) – типы воздушных судов массой 7000 килограмм или менее.

127. Для обеспечения безопасности и эффективности воздушного движения, установления или выдерживания безопасных интервалов эшелонирования органом ОВД могут быть даны экипажам воздушных судов указания скорректировать скорость полета.

128. Управление скоростью не применяется в отношении воздушных судов, входящих в зону ожидания или находящихся в ней.

129. На высотах 7600 метров (эшелон 250) или выше корректировка скорости должна выражаться в величинах, кратных 0,01 Маха, а на высотах ниже 7600 метров (эшелон 250) – величинами приборной скорости, кратными 10 километров в час (5 узлов).

130. 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 диспетчерское указание о снятии ограничения по скорости.

---

[27] Пункт 4.9.1.1 Doc 4444.

131. Экипажи воздушных судов должны выдерживать установленное органом ОВД число Маха и запрашивать у него разрешение на любое изменение этой скорости.

132. Если экипаж воздушного судна временно изменил число Маха, он должен незамедлительно сообщить об этом органу ОВД.

133. При отсутствии необходимости в дальнейших ограничениях в отношении управления скоростью, орган ОВД должен информировать экипажи воздушных судов об этом.

134. Орган ОВД должен ограничивать корректировку скорости пределами, необходимыми для установления и (или) выдерживания требуемого минимума или интервала эшелонирования.

135. При невозможности выдерживания заданной скорости экипажем воздушного судна незамедлительно информируется об этом орган ОВД, который в данном случае должен применить другие методы эшелонирования.

136. Орган ОВД должен давать указание экипажам прибывающих воздушных судов выдерживать максимальную скорость, минимальную скорость чистого крыла[28], минимальную скорость захода или заданную скорость.

137. Органом ОВД регулируются скорости полета прибывающих воздушных судов таким образом, чтобы выполнение полета с убранными механизацией и шасси происходило в течение максимально возможного времени.

138. На промежуточном и конечном этапах захода на посадку органу ОВД допускается использовать изменение скорости, не превышающее 40 километров в час (20 узлов).

139. Управление скоростью не применяется в отношении воздушных судов, находящихся на удалении 7 километров и менее от начала ВПП на конечном этапе захода на посадку.

Экипажем воздушного судна на удалении 7 километров и менее самостоятельно устанавливается скорость воздушного судна, необходимая для выполнения захода на посадку.

140. Для обеспечения безопасного и упорядоченного потока воздушного движения органом ОВД могут даваться экипажам воздушных судов указания скорректировать скорость набора высоты или скорость снижения.

141. Органом ОВД могут даваться экипажам воздушных судов указания ускорить набор высоты или ускорить снижение для достижения или пересечения установленного уровня или же уменьшить скорость набора высоты или снижения.

142. Органом ОВД могут даваться экипажам воздушных судов, осуществляющим набор высоты (выполняющим снижение), указания выдерживать установленную скорость набора высоты (снижения), скорость набора высоты (снижения), равную или превышающую установленное значение, или скорость набора высоты (снижения), равную или меньшую, чем установленное значение.

---

[28] Пункт 62 раздела VI приложения к Федеральным авиационным правилам «Порядок осуществления радиосвязи при обслуживании воздушного движения в пределах территории Российской Федерации», утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 25 ноября 2025 г. № 414 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 3 февраля 2026 г., регистрационный № 85196; далее – ФАП-414). В соответствии с пунктом 3 приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 25 ноября 2025 г. № 414 данный акт действует до 1 марта 2032 г.

143. При невозможности обеспечить заданную скорость набора высоты или снижения экипаж воздушного судна обязан незамедлительно доложить об этом органу ОВД, который в данном случае должен применить другие методы эшелонирования. Орган ОВД должен быть готов обеспечить эшелонирование другими методами, если экипаж воздушного судна не сможет поддерживать заданную органом ОВД скорость набора высоты или снижения.

144. При отсутствии необходимости в дальнейшем ограничении скорости набора высоты или снижения орган ОВД должен при первой возможности информировать об этом экипаж воздушного судна.

145. Полеты по маршрутам ОВД выполняются на заданных уровнях (эшелонах (высотах) полета).

146. Воздушное судно, уже находящееся на крейсерском эшелоне, пользуется преимуществом по отношению к другим воздушным судам, запрашивающим тот же крейсерский эшелон.

147. В случае, когда на одном крейсерском эшелоне находятся несколько воздушных судов, преимуществом пользуется воздушное судно, следующее впереди.

148. Орган ОВД, в зоне ответственности которого меняется направление полета, должен сообщить экипажу воздушного судна о необходимости смены эшелона и согласовать с экипажем воздушного судна новый эшелон. Органом ОВД самостоятельно или по запросу экипажа воздушного судна дается диспетчерское указание на смену эшелона.

149. Вертикальное эшелонирование применяется между воздушными судами, выполняющими полет по единому значению атмосферного давления и совершающими полет на различных уровнях, выражаемых в эшелонах (высотах).

150. В целях предупреждения конфликтных ситуаций органу ОВД исходя из воздушной обстановки разрешается использовать уровень независимо от его направления.

151. Органом ОВД принимаются меры по сохранению установленных вертикальных норм эшелонирования между воздушными судами при переменном профиле полета в случае отсутствия горизонтального (продольного и (или) бокового) эшелонирования.

152. Органом ОВД разрешается экипажу воздушного судна занятие уровня, который ранее был занят другим воздушным судном, после того, как экипаж другого воздушного судна доложил об освобождении этого уровня, за исключением случаев, когда:

а) известно о наличии сильной турбулентности;

б) находящимся выше воздушным судном выполняется набор высоты в крейсерском режиме;

в) различия в летно-технических характеристиках воздушных судов могут привести к уменьшению применяемого минимума эшелонирования.

153. Выдача органом ОВД разрешения задерживается до тех пор, пока экипаж другого воздушного судна, освобождающий уровень, не сообщит о занятии им или пересечении им другого уровня.

154. Для обеспечения горизонтального эшелонирования может потребоваться, чтобы воздушные суда вылетали в конкретное время, прибывали

к определенному географическому месту или точке маршрута в конкретное время или выполняли полет в режиме ожидания над определенным географическим местом, точкой до наступления конкретного времени.

155. Регулирование интервалов горизонтального эшелонирования между воздушными судами, следующими по одним и тем же линиям пути, орган ОВД может осуществлять путем управления скоростью в пределах летно-технических характеристик этих воздушных судов.

156. Орган ОВД должен обеспечивать эшелонирование воздушных судов путем применения конкретного вида эшелонирования[29] (вертикального эшелонирования, горизонтального (продольного, бокового) эшелонирования).

157. Эшелонирование, основанное на использовании АЗН-К и связи «диспетчер – пилот» по линии передачи данных, применяется таким образом, чтобы расстояние между рассчитанными местоположениями воздушных судов никогда не было бы менее установленного минимального интервала продольного эшелонирования[30].

158. Рассчитанное местоположение воздушных судов при эшелонировании, основанном на использовании АЗН-К, определяется как:

между воздушными судами, следующими на одном уровне в попутном направлении или при пересечении уровня, занятого попутным воздушным судном, как расстояние между рассчитанными местоположениями воздушных судов;

при пересечении уровня, занятого встречным воздушным судном, как расстояние между рассчитанными местоположениями воздушных судов;

между воздушными судами, следующими по пересекающимся маршрутам (при углах пересечения от 0° до 45° и от 315° до 360°) на одном уровне, как разность между расстояниями воздушных судов до точки пересечения маршрутов, пока оба не достигли этой точки, и как сумма расстояний воздушных судов до точки пересечения маршрутов, когда хотя бы одно из воздушных судов общую точку пролетело;

между воздушными судами, следующими по пересекающимся маршрутам (при углах пересечения от 45° до 135° и от 225° до 315°) на одном уровне, как разность между расстояниями воздушных судов до точки пересечения маршрутов, пока оба не достигли этой точки, и как сумма расстояний воздушных судов до точки пересечения маршрутов, когда хотя бы одно из воздушных судов общую точку пролетело.

159. Органом ОВД при эшелонировании, основанном на использовании АЗН-К, может разрешаться экипажам воздушных судов набор высоты или снижение только после обеспечения установленного минимального интервала продольного эшелонирования при наличии минимального интервала вертикального эшелонирования для полетов на расходящихся курсах или будет обеспечен установленный минимальный интервал продольного эшелонирования при наличии минимального интервала вертикального эшелонирования для полетов на сходящихся курсах.

160. При эшелонировании, основанном на использовании АЗН-К, орган ОВД должен в пределах 4 минут передать указания для разрешения потенциальных конфликтных ситуаций посредством установления связи с экипажем воздушного

---

[29] Абзацы девятый, десятый, восемнадцатый, пятидесятый пункта 2 ФП ИВП.
[30] Пункт 77(1) ФП ИВП.

судна с использованием средств радиосвязи. В случае отказа средств радиосвязи связи у органа ОВД должны быть альтернативные средства связи, позволяющие ему передать указания для разрешения потенциальных конфликтных ситуаций в пределах 10 минут 30 секунд.

161. Если периодическое донесение АЗН-К о местоположении или изменении точки пути не получено через 3 минуты с момента, когда оно должно быть передано, орган ОВД должен предпринять действия по получению донесения с использованием АЗН-К или связи «диспетчер – пилот» по линии передачи данных.

162. Если донесение не получено в течение 6 минут после первоначального донесения и возможна потеря эшелонирования относительно других воздушных судов, орган ОВД должен предпринять действия по разрешению любой потенциальной конфликтной ситуации. После истечения 6 минут с момента неполучения первоначального донесения орган ОВД должен обеспечить применение альтернативного эшелонирования через 7 минут 30 секунд, используя имеющиеся средства связи.

163. Если экипажу воздушного судна, находящемуся в зоне ожидания, требуется немедленная посадка, экипажем воздушного судна незамедлительно сообщается об этом органу ОВД, который в соответствии с воздушной обстановкой должен обеспечить воздушному судну внеочередной заход на посадку.

164. Для упорядочения потока воздушного движения органом ОВД может даваться экипажу воздушного судна диспетчерское указание о выполнении полета над точкой его текущего местоположения или над любой другой точкой при условии сохранения требуемого запаса высоты над препятствиями.

165. При направлении экипажа воздушного судна в зону ожидания по причинам, не связанным с организацией очередности заходящих на посадку воздушных судов, орган ОВД должен информировать экипаж воздушного судна о предполагаемом времени задержки, времени захода на посадку или времени разрешения на выход из зоны ожидания.

166. Если правила входа и полета в зоне ожидания неизвестны экипажу воздушного судна, орган ОВД должен сообщить ему:

а) наименование места или навигационного средства, над которым установлена зона ожидания;

б) направление разворотов в зоне ожидания;

в) время на участке удаления или расстояние, в пределах которого осуществляется ожидание.

167. Органом ОВД по запросу экипажа воздушного судна дополнительно сообщается следующая информация:

а) уровень в зоне ожидания;

б) линия пути приближения к зоне ожидания;

в) магнитные путевые углы зоны ожидания.

168. Уровни в зоне ожидания назначаются с таким расчетом, чтобы обеспечить выдачу каждому воздушному судну разрешение на заход на посадку с соблюдением очередности.

169. В зоне ожидания вертикальное эшелонирование устанавливается независимо от направления полета воздушного судна.

170. Орган ОВД должен обеспечить нахождение не более одного воздушного судна в зоне ожидания на одном уровне.

171. Орган ОВД, при использовании системы наблюдения ОВД, может потребовать от экипажа воздушного судна выполнения полета по смещенной траектории полета с использованием зональной навигации посредством полета воздушного судна по линии пути параллельной оси маршрута ОВД (на всем протяжении маршрута или временно на определенном участке маршрута ОВД) на заданном расстоянии слева или справа до 35 километров (20 морских миль). Выполнение полета по смещенной траектории может быть назначено на всем маршруте ОВД или на его части.

172. Тактическое управление траекторией полета воздушного судна может осуществляться векторением или применением указания о следовании прямо на точку пути, которая относятся к текущему (активному) маршруту полета воздушного судна, с дальнейшим самостоятельным возобновлением следования по маршруту.

173. При получении органом ОВД доклада от экипажа воздушного судна о возникновении неисправности или отказе бортового оборудования зональной навигации и невозможности продолжения полета по маршруту зональной навигации органом ОВД предпринимаются меры по обеспечению продолжения полета без использования маршрута зональной навигации.

V. Прибывающие и вылетающие воздушные суда, аэродромное диспетчерское обслуживание

174. Орган ОВД должен устанавливать очередность захода на посадку так, чтобы обеспечить прибытие максимального числа воздушных судов с наименьшей средней задержкой прибывающих воздушных судов.

175. При определении очередности посадки орган ОВД должен исходить из необходимости предоставления приоритета посадки следующим воздушным судам:

а) экипажи которых сообщили, что предполагается выполнение посадки по причинам, влияющим на безопасность полета данного воздушного судна (в том числе экстренная посадка, отказ двигателя, нехватка топлива);

б) на борту которых находятся лица, нуждающиеся в срочной медицинской помощи;

в) занятым в поисково-спасательных операциях;

г) выполняющим полет в составе группы;

д) с пассажирами.

176. Экипажу воздушного судна, который должен соблюдать очередность захода на посадку, заявившему о своем намерении дождаться улучшения метеорологических условий или выполнять полет в режиме ожидания по другим причинам, разрешается это сделать.

177. При распределении заходов на посадку по времени с целью ускорения захода на посадку прибывающих воздушных судов орган ОВД должен:

а) установить пункт обязательного донесения в качестве ориентации при распределении по времени воздушных судов, следующих один за другим на траектории захода на посадку;

б) сообщить экипажам воздушных судов время, в которое они должны пройти установленный пункт обязательного донесения при полете по линии пути приближения, определенное с целью обеспечения необходимого интервала между посадками воздушных судов на ВПП.

178. Время, когда воздушное судно должно пройти установленный пункт, определяется органом ОВД, осуществляющим диспетчерское обслуживание подхода, и сообщается экипажу этого воздушного судна, для обеспечения экипажем возможности прохождения установленного пункта в заданное время.

179. Каждому экипажу воздушного судна, соблюдающему очередность захода на посадку, выдается диспетчерское разрешение на пролет установленного пункта, находящегося на линии пути приближения, в указанное время или в другое измененное время после того, как экипаж предшествующего воздушного судна сообщит о пролете этого пункта обязательного донесения при движении по линии пути приближения.

180. Орган ОВД должен определять временной интервал или горизонтальное расстояние, подлежащее использованию между воздушными судами, выполняющими заход на посадку одного за другим, исходя из относительных скоростей этих воздушных судов, расстояний до ВПП, необходимости применения эшелонирования при наличии турбулентности в следе, времени занятости ВПП, фактических метеорологических условий.

181. В случае получения информации о предполагаемой задержке по времени прибытия воздушного судна на 10 минут и более экипаж воздушного судна информируется об этом органом ОВД не позднее времени начала снижения с крейсерского эшелона.

182. При обеспечении аэродромного диспетчерского обслуживания органом ОВД предоставляется информация и выдаются диспетчерские разрешения обслуживаемым экипажам воздушных судов для обеспечения безопасного, упорядоченного и быстрого потока воздушного движения на аэродроме или вблизи аэродрома в целях предотвращения столкновения между:

а) воздушными судами, выполняющими полет в зоне ответственности диспетчерского пункта (сектора);

б) воздушными судами, движущимися по площади маневрирования аэродрома;

в) выполняющими посадку и взлетающими воздушными судами;

г) воздушными судами и транспортными средствами, движущимися по площади маневрирования аэродрома;

д) воздушными судами на площади маневрирования аэродрома и находящимися на этой площади препятствиями.

183. За полетами воздушных судов, выполняемыми в зоне ответственности органа аэродромного диспетчерского обслуживания, включая движение воздушных судов и транспортных средств на площади маневрирования аэродрома, осуществляется визуальное наблюдение с использованием (при наличии) системы наблюдения ОВД.

184. Визуальное наблюдение осуществляется непосредственно из смотрового окна диспетчерского пункта, в том числе посредством использования системы визуального наблюдения (электрооптической системы), посредством применения

которой обеспечивается электронное визуальное отображение движения и любой другой информации, необходимой для поддержания ситуационной осведомленности на аэродроме или в его окрестностях.

185. Для обеспечения максимального количества вылетов воздушных судов с минимальной средней задержкой орган ОВД может не придерживаться очередности вылетов, основанной на расчетном времени вылета воздушного судна.

186. Если ожидаемая задержка взлета может превысить 30 минут, орган ОВД должен проинформировать об этом экипаж воздушного судна.

187. Органом ОВД обеспечивается приоритет в наземном движении расчета аварийно-спасательной команды, следующей для оказания помощи на аэродроме, перед остальными участниками движения на площади маневрирования аэродрома и вблизи нее.

188. При аэродромном диспетчерском обслуживании орган ОВД должен:

а) обеспечивать соблюдение безопасных интервалов между воздушными судами при взлете и посадке;

б) вести визуальное наблюдение за воздушными судами в пределах видимости и в случае обнаружения внешних признаков неисправности немедленно информировать об этом экипаж воздушного судна;

в) контролировать санкционированное занятие ВПП и площади маневрирования аэродрома;

г) знать фактическую погоду на аэродроме;

д) информировать о состоянии ВПП (код состояния ВПП либо состояние поверхности ВПП и расчетное (оценочное) сцепление), работоспособности средств посадки, навигации, связи, светотехнического оборудования при отсутствии на аэродроме радиовещательных передач ATIS или если эта информация (часть информации) не включена в информационную передачу ATIS.

189. Если органом ОВД устанавливается факт отклонения воздушного судна от траектории захода на посадку на используемую ВПП, то предпринимаются следующие действия:

экипаж воздушного судна информируется об отклонении от траектории захода на посадку;

у экипажа воздушного судна запрашивается подтверждение готовности к продолжению захода на посадку;

дается диспетчерское указание об уходе на второй круг в случае неисправления отклонения.

190. Не применяются минимумы эшелонирования при наличии турбулентности в следе:

а) в отношении прибывающих воздушных судов, выполняющих полет по ПВП с посадкой на одну и ту же ВПП, что и следующие впереди «сверхтяжелые», «тяжелые» и «средние» воздушные суда;

б) между прибывающими воздушными судами по ППП, когда экипаж воздушного судна, следующего вторым и выполняющий визуальный заход на посадку сообщил о том, что наблюдает следующее впереди воздушное судно и получил диспетчерское указание о продолжении захода на посадку

и самостоятельного выдерживания эшелонирования относительно следующего впереди воздушного судна.

191. Орган ОВД в отношении воздушных судов, указанных в подпунктах «а» и «б» пункта 190 Федеральных авиационных правил, должен выдать предупреждение о возможной турбулентности в следе. Экипаж воздушного судна должен самостоятельно определять и выдерживать интервал относительно предшествующего воздушного судна, по причине турбулентности в следе. Если необходимо увеличить интервал эшелонирования, экипаж воздушного судна должен проинформировать об этом орган ОВД.

192. За исключением случаев, предусмотренных подпунктами «а» и «б» пункта 190 Федеральных авиационных правил, к воздушным судам, производящим посадку вслед за «сверхтяжелым», «тяжелым» или «средним» воздушным судном, применяются следующие минимумы эшелонирования:

а) «тяжелые» воздушные суда, производящие посадку вслед за «сверхтяжелыми» воздушными судами, – 2 минуты;

б) «средние» воздушные суда, производящие посадку вслед за «сверхтяжелыми» воздушными судами, – 3 минуты;

в) «средние» воздушные суда, производящие посадку вслед за «тяжелыми» воздушными судами, – 2 минуты;

г) «легкие» воздушные суда, производящие посадку вслед за «сверхтяжелыми» воздушными судами, – 4 минуты;

д) «легкие» воздушные суда, производящие посадку вслед за «тяжелыми» или «средними» воздушными судами, – 3 минуты.

193. При последовательных взлетах воздушных судов применяются следующие минимумы эшелонирования при наличии турбулентности в следе:

а) «тяжелое» воздушное судно, взлетающее за «сверхтяжелым» воздушным судном, – 2 минуты;

б) «легкое» или «среднее» воздушное судно, взлетающее за «сверхтяжелым» воздушным судном, – 3 минуты;

в) «легкое» или «среднее» воздушное судно, взлетающее за «тяжелым» воздушным судном, – 2 минуты;

г) «легкое» воздушное судно, взлетающее за «средним» воздушным судном, – 2 минуты.

194. Минимумы эшелонирования, указанные в пункте 193 Федеральных авиационных правил, применяются, когда последовательно взлетающие воздушные суда используют:

а) одну и туже ВПП;

б) параллельные ВПП, разделяемые расстоянием менее 1000 метров;

в) пересекающиеся ВПП, если расчетная траектория полета второго воздушного судна будет пересекать расчетную траекторию полета первого воздушного судна на той же абсолютной высоте или менее чем на 300 метров (1000 футов) ниже;

г) параллельные ВПП, разделенные расстоянием 1000 метров или более, если расчетная траектория полета второго воздушного судна будет пересекать расчетную

траекторию полета первого воздушного судна на той же абсолютной высоте или менее чем на 300 метров (1000 футов) ниже.

195. При последовательных взлетах воздушных судов со средней части одной и той же ВПП или со средней части параллельных ВПП, расположенных на расстоянии менее 1000 метров одна от другой, применяются следующие основанные на времени минимумы эшелонирования при наличии турбулентности в следе:

а) «тяжелое» воздушное судно, взлетающее за «сверхтяжелым» воздушным судном, – 3 минуты;

б) «легкое» или «среднее» воздушное судно, взлетающее за «сверхтяжелым» воздушным судном, – 4 минуты;

в) «легкое» или «среднее» воздушное судно, взлетающее за «тяжелым» воздушным, – 3 минуты;

г) «легкое» воздушное судно, взлетающее за «средним» воздушным судном, – 3 минуты.

196. При вылете воздушного судна вслед за прибытием другого воздушного судна, при использовании ВПП со смещенным порогом в случае ожидания пересечения расчетных траекторий полетов воздушных судов применяются следующие основанные на времени минимумы эшелонирования при наличии турбулентности в следе:

а) вылет «тяжелого» воздушного судна следует за прибытием «сверхтяжелого» воздушного судна – 2 минуты;

б) вылет «легкого» или «среднего» воздушного судна следует за прибытием «сверхтяжелого» воздушного судна – 3 минуты;

в) вылет «легкого» или «среднего» воздушного судна следует за прибытием «тяжелого» воздушного судна – 2 минуты;

г) вылет «легкого» воздушного судна следует за прибытием «среднего» воздушного судна – 2 минуты.

197. При прибытии воздушного судна вслед за вылетом другого воздушного судна, при использовании ВПП со смещенным порогом в случае ожидания пересечения расчетных траекторий полетов воздушных судов применяются следующие основанные на времени минимумы эшелонирования при наличии турбулентности в следе:

а) прибытие «тяжелого» воздушного судна следует за вылетом «сверхтяжелого» воздушного судна – 2 минуты;

б) прибытие «легкого» или «среднего» воздушного судна следует за вылетом «сверхтяжелого» воздушного судна – 3 минуты;

в) прибытие «легкого» или «среднего» воздушного судна следует за вылетом «тяжелого» воздушного судна – 2 минуты;

г) прибытие «легкого» воздушного судна следует за вылетом «среднего» воздушного судна – 2 минуты.

198. При заходе на посадку более тяжелого воздушного судна на малой высоте или при уходе на второй круг более тяжелого воздушного судна применяются следующие основанные на времени минимумы эшелонирования при наличии турбулентности в следе:

а) между «тяжелым» воздушным и «сверхтяжелым» воздушным судном – 3 минуты;

б) между «легким» или «средним» воздушным судном и «сверхтяжелым» воздушным судном – 4 минуты;

в) между «легким» или «средним» воздушным судном и «тяжелым» воздушным судном – 3 минуты;

г) между «легким» воздушным судном и «средним» воздушным судном – 3 минуты.

199. Минимумы эшелонирования, указанные в пункте 198 Федеральных авиационных правил, применяются, когда менее тяжелое воздушное судно:

а) использует для взлета ВПП в противоположном направлении;

б) выполняет посадку с противоположного направления на туже ВПП или с противоположного направления на параллельную ВПП, расположенную на расстоянии менее 1000 метров.

200. Орган аэродромного диспетчерского обслуживания должен всегда информировать орган диспетчерского обслуживания подхода о порядке вылета воздушных судов и используемой ВПП.

201. Орган ОВД в диспетчерском разрешении на вылет воздушного судна должен указывать: индекс рабочей ВПП, порядок маневрирования после взлета, первоначально разрешенный уровень, необходимый после взлета маневр.

202. На аэродромах, где установлены стандартные маршруты вылета, экипажам воздушных судов выдается диспетчерское разрешение выдерживать стандартные маршруты вылета.

203. В технологии работы органа ОВД устанавливаются стандартные правила координации и процедуры передачи диспетчерского ОВД между смежными органами ОВД и (или) соседними диспетчерскими пунктами (секторами) и используются стандартные диспетчерские разрешения для экипажей вылетающих воздушных судов.

204. Если установлены и согласованы стандартные диспетчерские разрешения на вылет, орган ОВД, осуществляющий аэродромное диспетчерское обслуживание, должен выдавать стандартные диспетчерские разрешения без предварительной координации с органами диспетчерского обслуживания подхода или органом районного диспетчерского обслуживания или получения от них подтверждения.

205. Предварительная координация между смежными органами ОВД и (или) соседними диспетчерскими пунктами (секторами) диспетчерских разрешений производится, когда необходимо внести изменение в стандартное диспетчерские разрешение или стандартные процедуры передачи контроля управления воздушным движением в Российской Федерации.

206. Орган ОВД в стандартном диспетчерском разрешении для экипажей вылетающих воздушных судов должен указывать в том числе следующие элементы:

а) опознавательный индекс воздушного судна;

б) пределы действия диспетчерского разрешений (аэродром назначения);

в) обозначение назначенного стандартного маршрута вылета;

г) разрешенный уровень;

д) назначенный код вторичного обзорного радиолокатора.

207. Орган ОВД должен назначать экипажу воздушного судна выход из диспетчерской зоны по стандартному маршруту вылета или по назначенным траекториям, в том числе с применением векторения.

208. По запросу экипажа воздушного судна орган ОВД должен выдавать диспетчерское разрешение на буксировку, запуск двигателей и руление на предварительный старт (место ожидания у ВПП) и сообщать экипажу воздушного судна индекс ВПП взлета (номер ВПП), маршрут и условия руления.

209. Орган ОВД должен передать экипажу воздушного судна информацию, отличающуюся от передаваемой ATIS или по каналу радиосвязи очень высокого частотного диапазона (далее – МВ–канал)[31], и не должен дублировать без необходимости информацию, передаваемую ATIS или по МВ–каналу.

210. По запросу экипажа воздушного судна органом ОВД сообщается предполагаемое время взлета.

211. При задержке вылетающего воздушного судна органом ОВД назначается его экипажу, запрашивающему запуск двигателей, новое время запуска двигателей.

212. При отказе в диспетчерском разрешении на запуск двигателей орган ОВД должен информировать экипаж воздушного судна о причине отказа.

213. Перед выдачей диспетчерского разрешения на руление органом ОВД определяется место стоянки воздушного судна. Орган ОВД должен выдавать диспетчерское разрешение на руление, содержащее информацию, позволяющую экипажу воздушного судна придерживаться установленного маршрута руления и свести к минимуму риск непреднамеренного выезда воздушного судна на используемую ВПП.

214. Орган ОВД для обозначения границы руления, расположенной за ВПП, должен указывать разрешение на пересечение ВПП или давать указание ожидать перед конкретной ВПП.

215. При отсутствии на аэродроме информационной передачи ATIS или вещания по МВ–каналу перед началом руления орган ОВД должен сообщить экипажу воздушного судна номер используемой ВПП для взлета, состояние поверхности ВПП, необходимую метеорологическую информацию на аэродроме и по курсу взлета.

216. Орган ОВД должен информировать экипаж воздушного судна о движении других воздушных судов, технических автотранспортных средств, в том числе по площади маневрирования аэродрома и непосредственно вблизи нее.

217. При получении от экипажа воздушного судна информации о наличии препятствий на площади маневрирования аэродрома органом ОВД принимаются меры для обеспечения безопасности движения воздушного судна и удаления препятствий.

218. Орган ОВД должен использовать в диспетчерском разрешении на руление обозначения стандартных маршрутов руления.

219. Если стандартные маршруты руления не используются, органом ОВД должен указываться маршрут руления с использованием обозначений рулежных дорожек и номера ВПП.

220. Органом ОВД сообщаются экипажу воздушного судна условия взлета (обозначение стандартного маршрута вылета), выполнения маневра выхода.

---

[31] Пункт 6 ФАП-414.

При наличии информационной передачи ATIS условия взлета и выполнения маневра выхода не указываются.

221. Органом ОВД выдается диспетчерское разрешение экипажу воздушного судна на выруливание на исполнительный старт (или выруливание и взлет без остановки на исполнительном старте) исходя из оценки воздушной обстановки в диспетчерской зоне (секторе).

222. Перед взлетом экипажу воздушного судна сообщается информация, если она отличается от информационной передачи ATIS или вещаемой по МВ-каналу об изменениях направления или скорости приземного ветра, видимости, дальности видимости на ВПП или температуры воздуха (для воздушных судов с газотурбинными двигателями), о наличии грозы или кучево-дождевой облачности, умеренной или сильной турбулентности, сдвига ветра, града, умеренного или сильного обледенения, линии сильных шквалов, переохлажденных осадков, сильных горных волн, песчаных или пыльных бурь, общей метели, торнадо или смерча в диспетчерской зоне аэродрома (аэроузла), за исключением случаев, когда известно, что экипаж воздушного судна уже получил такую информацию.

223. Орган ОВД должен опубликовать информацию о возможности взлета не от начала ВПП.

224. При одновременных полетах с нескольких ВПП занятие их воздушными судами и диспетчерское разрешение на взлет производятся по согласованию между соседними диспетчерскими пунктами (секторами) направлений ВПП, задействованных в одновременных полетах.

225. Орган ОВД должен выдать диспетчерское разрешение на взлет воздушного судна, если:

а) безопасный интервал для вылетающего воздушного судна обеспечен;

б) препятствия, угрожающие безопасности полетов, на ВПП отсутствуют;

в) экипаж воздушного судна имеет информацию о состоянии ВПП (коде состояния ВПП либо состоянии поверхности ВПП и расчетном (оценочном) сцеплении), направлении и скорости ветра у земли и его порывов, фактической погоде, если она отличается от информации передачи ATIS или погоды, вещаемой по МВ-каналу, скоплению и перелету птиц по курсу взлета, а также о неблагоприятных атмосферных явлениях, угрожающих безопасности взлета;

г) экипажу воздушного судна разрешено занять уровень, предусмотренный стандартным маршрутом вылета по приборам или уровень, заданный органом ОВД.

226. При необходимости соблюдения ограничений по уровню и (или) скорости на стандартном маршруте вылета орган ОВД должен выдать экипажу воздушного судна диспетчерские разрешения, указывающие на необходимость придерживаться таких ограничений. Если орган ОВД указывает вылетающему воздушному судну следовать прямо на точку пути, принадлежащую назначенному стандартному маршруту вылета, то ограничения по высоте и скорости, связанные с пропускаемыми точками, отменяются.

227. Диспетчерское указание экипажу воздушного судна возобновить полет по стандартному маршруту вылета должно включать:

обозначение стандартного маршрута вылета, по которому должен быть возобновлен полет, если ранее не было представлено предварительного уведомления о возобновлении полета;

местоположение, в котором предполагается возобновить полет по стандартному маршруту вылета.

228. За исключением случаев, предусмотренных пунктами 192–199 и 289–295 Федеральных авиационных правил, экипажу вылетающего воздушного судна не разрешается приступать к выполнению взлета до тех пор, пока следующее впереди вылетающее воздушное судно не пересечет конец используемой ВПП, или не приступит к выполнению разворота, или до тех пор, пока следующие впереди воздушные суда, выполняющие посадку, не освободят используемую ВПП.

229. Диспетчерское разрешение на взлет может выдаваться экипажу воздушного судна в том случае, если в момент выполнения взлета этим воздушном судном будет обеспечиваться эшелонирование, указанное в пунктах 228, 289–295 Федеральных авиационных правил.

230. Диспетчерское разрешение на взлет выдается, когда экипаж воздушного судна готов выполнить взлет и находится на ВПП вылета или приближается к ней и условия движения позволяют выполнить взлет. Орган ОВД должен включать обозначение ВПП в диспетчерское разрешение на взлет.

231. Орган ОВД в целях ускорения движения может выдавать диспетчерское разрешение на немедленный взлет экипажу воздушного судна до выхода воздушного судна на ВПП.

При получении диспетчерского разрешения, указанного в абзаце первом настоящего пункта, экипаж воздушного судна должен вырулить на ВПП и, не прерывая движения, выполнить взлет.

232. В случаях необходимости длительного занятия ВПП (более 1 минуты) экипаж воздушного судна должен сообщить об этом органу ОВД о необходимом времени для подготовки к взлету до занятия ВПП. Если после выдачи разрешения на взлет прошло более одной минуты, то экипаж воздушного судна обязан запросить повторное диспетчерское разрешение на взлет.

233. В случае невозможности выполнения взлета органом ОВД передается экипажу воздушного судна указание об ожидании диспетчерского разрешения.

234. В целях сохранения безопасных интервалов эшелонирования при взлетах и посадках воздушных судов органом ОВД рассчитывается и указывается в технологиях работы диспетчеров УВД расчетная позиция заходящего воздушного судна, при достижении которой в случае, если вылетающие воздушное судно не приступило к ускоренному движению для взлета, взлетающему воздушному судну должно быть отменено разрешение на взлет, а заходящему воздушному судну не разрешается посадка.

235. Орган ОВД должен информировать экипаж воздушного судна, если наблюдает или получает сообщение о нештатной конфигурации или состоянии воздушного судна, в том числе такими, как:

невыпущенное шасси (частичный его выпуск);

наличие дыма из какой-либо части воздушного судна.

236. При получении органом ОВД информации от экипажа воздушного судна, произведшего взлет и предполагающего наличие повреждения данного воздушного судна, незамедлительно проверяется ВПП, а экипаж воздушного судна информируется о наличии на ВПП каких-либо деталей воздушного судна, или останков птиц, или животных.

237. Отсутствие препятствий на ВПП определяется визуальным осмотром и (или) при помощи технических средств либо по докладам экипажей воздушных судов или руководителя (ответственного лица) проведения работ на ВПП.

238. Экипажу воздушного судна, выполняющему полет по ППП, не выдается разрешение на полет в пределах начального участка захода на посадку ниже минимальной высоты или на снижение до высоты, меньшей этой высоты, если не соблюдается одно из следующих условий:

а) экипаж воздушного судна не доложил о пролете контрольной точки начального этапа захода на посадку, определяемой навигационным средством или точкой пути;

б) экипаж воздушного судна не сообщает, что он видит аэродром и может сохранить его в поле зрения;

в) экипаж воздушного судна не выполняет визуальный заход на посадку;

г) диспетчер УВД не установил местоположение воздушного судна с помощью системы наблюдения ОВД, если при предоставлении обслуживания на основе системы наблюдения ОВД не установлена меньшая минимальная высота.

239. На аэродромах, где установлены стандартные маршруты прибытия по приборам, экипажам прибывающих воздушных судов необходимо выдавать диспетчерское разрешение на выдерживание установленных маршрутов прибытия по приборам. Экипаж воздушного судна информируется о применяемой схеме захода на посадку и используемой ВПП. Данная информация может быть отражена в информационной передаче ATIS.

240. В целях обеспечения порядка обслуживания воздушного движения в технологии работы органа ОВД устанавливаются стандартные процедуры приема и передачи обслуживания воздушного движения между смежными органами ОВД и (или) соседними диспетчерскими пунктами (секторами) и подлежащие использованию стандартные диспетчерские разрешения для прибывающих воздушных судов.

241. Разрешение на следование по маршруту прибытия по приборам в соответствии со стандартными процедурами приема и передачи обслуживания воздушного движения и стандартными разрешениями для прибывающих воздушных судов выдается органом районного диспетчерского обслуживания без согласования с органом диспетчерского обслуживания подхода или с органом аэродромного диспетчерского обслуживания, если иное не указано принимающим органом ОВД.

242. Координация разрешений требуется в случае, если необходимо внесение изменений в стандартное диспетчерское разрешение или в стандартные процедуры передачи управления воздушным движением.

243. Орган ОВД выдает стандартные диспетчерские разрешения для экипажа прибывающих воздушных судов, которые должны содержать в том числе следующие элементы:

а) опознавательный индекс воздушного судна;

б) обозначение заданного стандартного маршрута прибытия;

в) используемая ВПП, если эта информация отсутствует в описании маршрута прибытия по приборам;

г) разрешенный уровень.

244. При необходимости соблюдения ограничений по уровню и (или) скорости на стандартном маршруте прибытия экипажу воздушного судна органом ОВД должны выдаваться диспетчерские разрешения, указывающие на необходимость придерживаться таких ограничений.

245. Если экипажу прибывающего воздушного судна выдано диспетчерское указание следовать прямо на точку пути назначенного стандартного маршрута прибытия или схемы захода на посадку, то ограничения по скорости и высоте, связанные с пропускаемыми точками, отменяются. Орган ОВД может выдавать указания следовать прямо на точку пути до контрольной точки промежуточного этапа захода на посадку при условии, что угол разворота между линией пути на точку промежуточного этапа захода на посадку и конечным этапом захода на посадку не будет превышать 45°. Указание о следовании прямо на контрольную точку пути конечного этапа захода на посадку не допускается.

246. Диспетчерское указания экипажу воздушного судна возобновить полет по стандартному маршруту прибытия должно включать:

обозначение стандартного маршрута прибытия, по которому должен быть возобновлен полет, если не было представлено предварительного уведомления о возобновлении полета;

местоположение, в котором предполагается возобновить полет по стандартному маршруту прибытия.

247. Орган ОВД при первой возможности должен информировать экипажи воздушных судов об изменении используемой ВПП.

248. Орган ОВД должен выдавать диспетчерское разрешение на снижение воздушного судна с крейсерского эшелона (высоты) по маршруту полета, стандартному маршруту прибытия, установленной схеме захода на посадку или по траекториям, задаваемым органом ОВД, в том числе с применением векторения.

249. Экипажу воздушного судна, которому требуется немедленная посадка, обеспечивается внеочередной заход на посадку.

250. Орган ОВД после установления связи с экипажем воздушного судна должен передать ему следующую информацию:

а) тип (схему) захода на посадку и используемую ВПП;

б) направление и скорость приземного ветра с учетом порывов;

в) видимость и (или) дальность видимости на ВПП;

г) наблюдаемые метеорологические явления (облачность ниже 1500 метров или ниже наибольшей минимальной абсолютной высоты в секторе, в зависимости от того, какое значение больше, кучево-дождевая облачность (при наличии данных);

д) температуру воздуха;

е) давление для установки высотомера;

ж) сведения о неблагоприятных атмосферных условиях в зоне захода на посадку (при наличии);

з) код состояния ВПП либо текущие данные о состоянии поверхности ВПП и расчетном (оценочном) сцеплении;

и) данные об изменении эксплуатационного состояния визуальных и не визуальных средств, влияющие на выполнение захода на посадку и посадку.

251. Перечисленная в пункте 250 Федеральных авиационных правил информация передается при отсутствии на аэродроме информационной передачи ATIS или если информация (часть информации) не включена в передачу ATIS.

252. До выхода на конечный этап захода на посадку экипажу воздушного судна передается следующая информация:

а) изменения состояния поверхности ВПП;

б) изменения видимости на ВПП (видимости) в соответствии с критериями, определенными органом ОВД;

в) изменения направления и скорости ветра у земли, его порывов, в соответствии с критериями, определенными органом ОВД;

г) последняя информация о сдвиге ветра и (или) турбулентности в зоне конечного участка захода на посадку (при наличии).

253. На конечном участке захода на посадку незамедлительно передается следующая информация:

а) внезапное возникновение опасностей, включая не разрешенное движение на ВПП;

б) изменения направления скорости ветра у земли, его порывов в соответствии с критериями, определенными органом ОВД;

в) изменения видимости на ВПП (видимости) в соответствии с критериями, определенными органом ОВД;

г) изменение кода состояния ВПП либо состояния поверхности ВПП и расчетного (оценочного) сцепления;

д) изменение эксплуатационного состояния необходимых визуальных и невизуальных средств.

254. За исключением случаев, предусмотренных пунктами 192–199 и 289–295 Федеральных авиационных правил, выполняющему посадку экипажу воздушного судна не разрешается пересекать входной порог ВПП на конечном участке захода на посадку до тех пор, пока следующее впереди вылетающее воздушное судно не пересечет конца используемой ВПП или не приступит к выполнению разворота либо пока все следующие впереди воздушные суда, выполняющие посадку, не освободят используемую ВПП.

255. Разрешение на посадку может выдаваться экипажу воздушного судна при условии, что в момент пересечения воздушным судном входного порога ВПП будет обеспечиваться эшелонирование, указанное в пункте 254 Федеральных авиационных правил или предписываемое в соответствии с пунктами 289–295 Федеральных авиационных правил, при условии, что диспетчерское разрешение на посадку не выдается до тех пор, пока предшествующее воздушное судно, выполняющее посадку, не пересечет входной порог ВПП. Для уменьшения риска недопонимания разрешение на посадку должно включать обозначение ВПП для посадки.

256. Если требуется ускорить движение воздушного судна на ВПП, выполняющему посадку экипажу воздушного судна может быть дано диспетчерское указание:

а) ожидать при пробеге после посадки у пересекающей ВПП;

б) выполнить посадку за пределами зоны приземления ВПП;

в) освободить ВПП через указанную примыкающую рулежную дорожку;

г) ускорить освобождение ВПП.

257. Орган ОВД должен выдавать диспетчерское указание экипажу воздушного судна, осуществляющего посадку о выполнении конкретного маневра посадки и (или) послепосадочного пробега, исходя из:

типа воздушного судна;

длины ВПП;

месторасположения рулежных дорожек, примыкающих к ВПП;

эффективности торможения на ВПП и состояния поверхности на рулежных дорожках;

метеорологических условий на аэродроме.

258. Воздушному судну категории «сверхтяжелое» или «тяжелое» не дается диспетчерское указание о выполнении посадки за пределами зоны приземления ВПП.

259. Если командир воздушного судна считает, что он не может выполнить указание органа ОВД, он должен проинформировать об этом орган ОВД.

260. После посадки воздушного судна орган ОВД обязан убедиться в освобождении воздушным судном ВПП, используя доклад экипажа воздушного судна либо систему наблюдения ОВД, либо визуально.

261. Если орган ОВД не может визуально или с помощью системы наблюдения ОВД определить, освободило ли или пересекло ли воздушное судно ВПП, орган ОВД должен потребовать от экипажа воздушного судна доложить об этом, когда оно освободило ВПП. Экипаж воздушного судна должен сообщить об освобождении ВПП, когда воздушное судно полностью находится за пределами места ожидания у ВПП.

262. При заходе на посадку по приборам орган ОВД должен сообщить экипажу прибывающего воздушного судна используемую схему захода на посадку по приборам. Данная информация может быть доведена посредством ATIS.

263. По запросу экипажа воздушного судна орган ОВД должен информировать его о порядке захода на посадку по приборам, сообщить высоту полета на начальном участке захода на посадку, пункт (в минутах полета от соответствующей контрольной точки), в котором будет начат стандартный разворот, высоту, на которой стандартный разворот будет завершен, или линию пути на конечном участке захода на посадку. По запросу экипажа воздушного судна органом ОВД указываются частота (частоты) навигационного (навигационных) средства (средств), а также порядок ухода на второй круг.

264. Если визуальный контакт с местностью устанавливается экипажем воздушного судна до окончания захода на посадку по приборам, вся схема должна быть соблюдена, за исключением случая, когда экипаж воздушного судна запросил и получил диспетчерское разрешение на визуальный заход на посадку.

265. При заходе экипажей воздушных судов на посадку по системе захода на посадку по приборам, диспетчер УВД должен разрешать экипажам воздушных судов заход на посадку:

при подходе воздушного судна к контрольной точке промежуточного (конечного) этапа захода на посадку;

до выхода воздушного судна на конечный этап захода на посадку (до входа в установленную или номинальную глиссаду схемы захода на посадку при нахождении воздушного судна на линии пути конечного этапа захода на посадку), если осуществляется векторение.

Для передачи экипажу указания о следовании по схеме захода на посадку с соблюдением ограничений диспетчер УВД должен использовать фразу «выполняйте (наименование схемы), снижайтесь, как опубликовано» («follow (approach procedure designator), descend as published»).

266. Если экипажем воздушного судна запрошен заход на посадку по системе, отличающейся от указанной в информационной передаче ATIS, экипаж воздушного судна информируется о возможности (невозможности) выполнения такого захода на посадку.

267. О неисправностях и отказах средств радиотехнического обеспечения полетов (наземных и (или) спутниковых), систем посадки орган ОВД обязан немедленно информировать экипаж воздушного судна и выдавать ему диспетчерские рекомендации по использованию других систем обеспечения захода на посадку или выполнению повторного захода.

268. Диспетчерское разрешение экипажу воздушного судна, выполняющему полет по ППП, на выполнение визуального захода на посадку запрашивается экипажем воздушного судна или инициируется органом ОВД. При инициировании визуального захода на посадку органом ОВД требуется согласование с экипажем воздушного судна.

269. Орган ОВД может инициировать визуальный заход на посадку, если метеорологические условия соответствуют подпункту «а» пункта 270 Федеральных авиационных правил.

270. Экипажу воздушного судна, выполняющему полет по ППП выдается диспетчерское разрешение на выполнение визуального захода на посадку при условии, что экипаж воздушного судна имеет возможность поддерживать визуальный контакт с наземными ориентирами и выполняется хотя бы одно из следующих условий:

а) сообщаемая нижняя граница облаков соответствует или превышает высоту, на которой начинается начальный участок захода на посадку экипажа воздушного судна, получившего такое разрешение;

б) экипаж воздушного судна сообщает, что метеорологические условия позволяют выполнять визуальный заход на посадку и посадку.

271. Орган ОВД должен обеспечивать эшелонирование между воздушными судами, получившими разрешение на выполнение визуального захода на посадку, и другими прибывающими и вылетающими воздушными судами.

272. Эшелонирование следующих одного за другим на посадку воздушных судов при выполнении последующим воздушным судном визуального захода на

посадку обеспечивается органом ОВД до того момента, когда экипаж следующего позади воздушного судна докладывает о том, что он видит находящееся впереди воздушное судно. В случае получения доклада о видимости находящегося впереди воздушного судна для обеспечения выдерживания самостоятельного эшелонирования орган ОВД может выдать экипажу воздушного судна диспетчерское указание продолжать заход на посадку и самостоятельно выдерживать эшелонирование относительно находящегося впереди воздушного судна.

273. При выполнении требований пункта 272 Федеральных авиационных правил в случае, если оба воздушных судна относятся к категории «тяжелых» по турбулентности в следе или находящееся впереди воздушное судно относится к категории более тяжелого по турбулентности в следе, чем следующее за ним воздушное судно, и дистанция между воздушными судами меньше минимума эшелонирования при наличии турбулентности в следе, орган ОВД должен выдать предупреждение о возможной турбулентности в следе.

274. При выполнении требований пункта 272 Федеральных авиационных правил экипаж последующего воздушного судна при выполнении визуального захода на посадку должен самостоятельно определять и выдерживать интервал эшелонирования относительно предшествующего воздушного судна, относящегося к категории более тяжелого по турбулентности в следе.

275. Если экипаж воздушного судна при выполнении визуального захода на посадку считает необходимым увеличить интервал эшелонирования, то он должен проинформировать об этом орган ОВД.

276. На контролируемых аэродромах с параллельными ВПП, органом ОВД могут обеспечиваться следующие виды операций:

а) раздельные параллельные операции;

б) одновременные независимые параллельные вылеты;

в) зависимые параллельные заходы на посадку;

г) независимые параллельные заходы на посадку.

277. Раздельные параллельные операции могут выполняться на параллельных ВПП при соблюдении следующих условий:

а) расстояние между осевыми линиями ВПП составляет не менее 1000 метров либо, если задокументированная оценка безопасности полетов свидетельствует о возможности соблюдения установленного приемлемого уровня безопасности полетов[32], при выполнении полетов только в период, начинающийся через 30 минут после восхода солнца и заканчивающийся за 30 минут до захода солнца по местному времени, когда видимость составляет минимум 5 километров и высота нижней границы облаков не менее 300 метров (1000 футов), допускается выполнение раздельных параллельных операций при расстоянии между осевыми линиями ВПП менее 1000 метров, но не менее 280 метров. В этом случае поддерживается минимум горизонтального эшелонирования не менее 3 километра между взлетающим и заходящим на посадку (выполняющим уход на второй круг) на соседнюю параллельную ВПП воздушным судном;

б) номинальная линия пути вылетающего воздушного судна сразу же после взлета отклоняется по крайней мере на 30° от линии пути ухода на второй круг

[32] Распоряжение Правительства Российской Федерации от 23 декабря 2025 г. № 3994-р.

при заходе на посадку на соседнюю ВПП до момента достижения минимума горизонтального эшелонирования при аэродромном диспетчерском обслуживании;

в) имеется система наблюдения ОВД с минимальной точностью ВОРЛ по азимуту 0,3° и периодом обновления информации 5 секунд или менее;

г) выполняются точные инструментальные заходы на посадку (instrument landing system; далее – ILS);

278. Одновременные независимые параллельные вылеты могут выполняться с параллельных ВПП при условии, если:

а) расстояние между осевыми линиями ВПП 1000 метров и более;

б) номинальные линии пути при вылете расходятся не менее чем на 15° непосредственно после взлета;

в) диспетчер УВД может опознать взлетевшие воздушные суда с использованием системы наблюдения ОВД на расстоянии 2 километра от конца ВПП;

г) необходимое расхождение линии пути воздушных судов обеспечивается разработанными схемами маневрирования.

279. Зависимые параллельные заходы на посадку могут выполняться на параллельные ВПП при соблюдении следующих условий:

а) расстояние между осевыми линиями ВПП составляет более 1100 метров;

б) для выхода на линию курса или линию пути конечного этапа захода на посадку применяется векторение или схема захода на посадку, предусматривающая выход в контрольную точку начального этапа захода на посадку или в контрольную точку промежуточного этапа захода на посадку;

в) орган ОВД использует систему наблюдения ОВД с минимальной точностью ВОРЛ по азимуту 0,3° и периодом обновления информации 5 секунд или менее;

г) заходы на посадку выполняются по точным системам захода на посадку;

д) номинальные линии пути в схемах ухода на второй круг должны расходиться не менее чем на 30°;

е) орган ОВД передает экипажам воздушных судов информацию о выполнении зависимых заходов на посадку на параллельные ВПП (в том числе посредством передачи информации ATIS);

ж) до выхода на линии курса или линии пути конечного этапа захода на посадку при выполнении зависимых параллельных заходов на посадку между воздушными судами обеспечивается минимум вертикального эшелонирования 300 метров (1000 футов) или минимум горизонтального эшелонирования, установленный для аэродромного диспетчерского обслуживания;

з) между воздушными судами, находящимися на одной линии курса или линии пути конечного этапа захода на посадку, обеспечивается минимум горизонтального эшелонирования, установленный для аэродромного диспетчерского обслуживания, за исключением случаев, когда требуется эшелонирование воздушных судов по причине турбулентности в следе;

и) орган ОВД поддерживает минимум горизонтального эшелонирования не менее 3 километров (при расстоянии между осями параллельных ВПП более 2500 метров поддерживается минимум горизонтального эшелонирования 4 километра) между воздушными судами, следующими по соседним линиям курса или линиям пути конечного этапа захода на посадку.

280. Независимые параллельные заходы на посадку могут выполняться на параллельные ВПП при соблюдении следующих условий:

а) расстояние между осями параллельных ВПП 1600 м и более либо если оценка безопасности полетов свидетельствует о возможности соблюдения установленного приемлемого уровня безопасности полетов расстояние между осями параллельных ВПП 1400 метров и более;

б) орган ОВД использует систему наблюдения ОВД с минимальной точностью ВОРЛ по азимуту 0,3° и периодом обновления информации 5 секунд или менее;

в) заходы на посадку на обе ВПП выполняются по ILS, а траектории ухода на второй круг расходятся не менее чем на 30°;

г) в процессе разворота на параллельные линии курса курсовых радиомаяков системы посадки по ILS соседних ВПП обеспечивается (обеспечиваются) минимум вертикального эшелонирования в 300 м (1000 футов) или горизонтальные интервалы, установленные для аэродромного диспетчерского обслуживания, с углом приближения к предпосадочной прямой не более 45°;

д) орган ОВД посредством сообщения АТИС информирует о работе аэродрома в режиме независимых параллельных заходов на посадку, в том числе с информацией о частоте работы курсовых радиомаяков системы посадки по ILS;

е) диспетчер УВД использует установленную органом ОВД и нанесенную на индикатор воздушной обстановки промежуточную защитную зону шириной не менее 610 м, границы которой находятся на одинаковом удалении от продолженных осевых линий ВПП;

ж) заходы на посадку на каждую ВПП контролируют отдельные диспетчеры УВД, которые при уменьшении интервала вертикального эшелонирования между воздушными судами менее 300 метров (1000 футов) обеспечивают недопущение захода воздушных судов в установленную в соответствии с подпунктом «е» настоящего пункта промежуточную защитную зону[33], а также соблюдение применяемых минимумов горизонтального эшелонирования воздушных судов, находящихся на одной линии курса курсового радиомаяка системы посадки по приборам;

з) при векторении для захвата линии курса курсового радиомаяка системы посадки по ILS последний вектор должен позволять воздушному судну выйти на линию курса курсового радиомаяка системы посадки по ILS под углом, не превышающим 30°, а протяженность участка прямолинейного и горизонтального полета до захвата линии курса курсового радиомаяка системы посадки по ILS должна составлять не менее 2 км. Кроме того, этот вектор должен позволять воздушному судну стабилизироваться на линии курса курсового радиомаяка системы посадки по ILS в горизонтальном полете по крайней мере за 4 км до захвата глиссады системы посадки по ILS;

и) минимальное вертикальное эшелонирование в 300 м (1000 футов) или горизонтальные интервалы, установленные для аэродромного диспетчерского обслуживания, обеспечиваются до тех пор, пока воздушные суда не стабилизируются на линии курса приближения курсового радиомаяка системы посадки по ILS и ни

---

[33] Подпункт «d» пункта 6.7.3.2.1 Doc 4444.

одно из этих воздушных судов не будет находиться в отображенной на индикаторе воздушной обстановки промежуточной защитной зоне;

к) при выполнении независимых параллельных заходов на посадку, если наблюдаемое воздушное судно пролетает точку разворота без выполнения маневра или находится на линии пути, выводящей его в промежуточную защитную зону, воздушному судну предписывается немедленно возвратиться на правильную линию пути;

л) если отсутствует интервал вертикального или горизонтального эшелонирования, установленного для аэродромного диспетчерского обслуживания, и одно наблюдаемое воздушное судно входит в промежуточную защитную зону, то воздушному судну, находящемуся на линии курса курсового радиомаяка соседней системы посадки по ILS, передаются указания немедленно набрать заданную абсолютную (относительную) высоту и выполнить разворот на заданный курс, чтобы избежать столкновения с отклонившимся воздушным судном.

281. При получении доклада от экипажа воздушного судна о невозможности выполнять полет по стандартному маршруту вылета зональной навигации и принятии экипажем воздушного судна решения продолжать выполнение полета орган ОВД обязан принять меры к назначению маршрута без применения зональной навигации.

282. Если органом ОВД после выдачи диспетчерского разрешения на взлет или посадку устанавливается факт несанкционированного выезда на ВПП, или его неизбежность, или наличие какого-либо препятствия на ВПП или вблизи нее, что может создать угрозу безопасности взлетающему или выполняющему посадку воздушному судну, орган ОВД должен предпринять следующие действия:

а) аннулировать выданное диспетчерское разрешение на взлет вылетающего воздушного судна;

б) дать указание совершающему посадку воздушному судну уйти на второй круг;

в) информировать экипаж воздушного судна о несанкционированном выезде на ВПП или наличии препятствия и его местонахождении относительно ВПП.

283. Если органу ОВД становится известно о том, что экипаж воздушного судна или водитель транспортного средства потерял ориентировку или не уверен в своем местоположении на ВПП, органом ОВД немедленно предпринимаются меры по прекращению операций на ВПП и оказанию помощи экипажу воздушного судна или водителю транспортного средства в определении его местоположения.

284. В случае обнаружения внешних признаков неисправности воздушного судна органом ОВД при первой возможности об этом информируется экипаж воздушного судна.

285. При получении сообщения от экипажа вылетающего воздушного судна о получении повреждений при взлете орган ОВД должен информировать оператора аэродрома.

286. В целях обеспечения безопасности воздушного движения полеты по ПВП могут временно приостанавливаться:

а) органом диспетчерского обслуживания подхода;

б) органом аэродромного диспетчерского обслуживания.

287. Временное приостановление полетов по ПВП осуществляется диспетчерским пунктом от аэродрома или об этом сообщается такому диспетчерскому пункту.

288. Во всех случаях временного приостановления полетов по ПВП диспетчерским пунктом аэродрома соблюдаются следующие правила:

а) задерживаются все вылеты по ПВП;

б) уведомляется диспетчерский орган подхода или РДЦ о предпринятых действиях;

в) уведомляются эксплуатанты или назначенные ими представители о причине временного приостановления полетов по ПВП (по их запросу).

289. Если задокументированная оценка безопасности полетов свидетельствует о возможности соблюдения установленного приемлемого уровня безопасности полетов при предоставлении обслуживания воздушного движения, орган ОВД после консультации с эксплуатантами может использовать уменьшенные минимумы эшелонирования на ВПП по сравнению с теми, которые указаны в пунктах 228 и 254 Федеральных авиационных правил.

290. Орган ОВД должен провести оценку безопасности полетов для каждой ВПП, на которой планируется применять сокращенные минимумы эшелонирования на ВПП, исходя из:

а) длины ВПП;

б) планировки аэродрома;

в) типов, категорий воздушных судов, указанных в пункте 293 Федеральных авиационных правил.

291. Сокращенные минимумы эшелонирования на ВПП применяются в период, начинающийся через 30 минут после восхода солнца и заканчивающийся за 30 минут до захода солнца по местному времени.

292. Сокращенные минимумы эшелонирования на ВПП применяются при соблюдении следующих условий:

а) обеспечены минимумы эшелонирования при наличии турбулентности в следе;

б) обеспечена видимость не менее 5 километров при высоте нижней границы облаков не менее 300 метров;

в) обеспечено ограничение составляющей попутного ветра не более 3 метров в секунду;

г) обеспечена возможность для диспетчера УВД оценивать расстояния между воздушными судами, используя наземные ориентиры или применяя систему наблюдения за наземным движением;

д) обеспечено минимальное эшелонирование между двумя последовательно вылетающими воздушными судами сразу же после взлета второго воздушного судна;

е) обеспечено отсутствие влияния состояния поверхности ВПП на эффективность торможения.

293. Сокращенный минимум эшелонирования на ВПП может применяться для следующих воздушных судов[34]:

---

[34] Пункт 7.11.4 Doc 4444.

а) однодвигательное винтовое воздушное судно с максимальной сертифицированной взлетной массой 2000 килограмм или менее (воздушное судно категории 1);

б) однодвигательное винтовое воздушное судно с максимальной сертифицированной взлетной массой более 2000 килограмм, но менее 7000 килограмм, и двухдвигательное винтовое воздушное судно с максимальной сертифицированной взлетной массой менее 7000 килограмм (воздушное судно категории 2);

в) воздушные суда, не указанные в подпунктах «а» и «б» настоящего пункта (воздушное судно категории 3).

294. Сокращенные минимумы эшелонирования на ВПП не применяются между вылетающим воздушным судном и предшествующим или последующим воздушным судном, выполняющим посадку.

295. Сокращенные минимумы эшелонирования на ВПП, которые могут применяться на аэродроме, определяются для каждой отдельной ВПП. Применяемые сокращенные минимумы эшелонирования на ВПП должны составлять не менее:

а) для выполняющих посадку воздушных судов:

600 метров – между последующим выполняющим посадку воздушным судном категории 1 в момент пересечения порога ВПП и предшествующим выполняющим посадку воздушным судном категории 1 или 2, которое выполнило посадку, находится в движении и освободит ВПП без разворота в обратном направлении либо находится в воздухе;

1500 метров – между последующим выполняющим посадку воздушным судном категории 2 в момент пересечения порога ВПП и предшествующим выполняющим посадку воздушным судном категории 1 или 2, которое выполнило посадку, находится в движении и освободит ВПП без разворота в обратном направлении либо находится в воздухе;

2400 метров – между последующим выполняющим посадку воздушным судном в момент пересечения порога ВПП и предшествующим выполняющим посадку воздушным судном категории 3, которое выполнило посадку, находится в движении и освободит ВПП без разворота в обратном направлении либо находится в воздухе;

б) для вылетающих воздушных судов:

600 метров – между последующим вылетающим воздушным судном категории 1 в момент выдачи разрешения на взлет и предшествующим вылетающим воздушным судном категории 1 или 2, которое находится в воздухе;

1500 метров – между последующим вылетающим воздушным судном категории 2 в момент выдачи разрешения на взлет и предшествующим вылетающим воздушным судном категории 1 или 2, которое находится в воздухе;

2400 метров – между последующим вылетающим воздушным судном в момент выдачи разрешения на взлет и предшествующим вылетающим воздушным судном категории 3, которое находится в воздухе.

296. Если требуется осуществлять движение на площади маневрирования аэродрома в условиях видимости, которые не позволяют органу ОВД, предоставляющему аэродромное диспетчерское обслуживание, применять

визуальное эшелонирование воздушных судов, а также воздушных судов и транспортных средств, применяется следующий порядок:

а) на пересечении рулежных дорожек находящемуся на рулежной дорожке воздушному судну или транспортному средству не разрешается ожидать в месте, находящемся ближе к другой рулежной дорожке, чем граница места ожидания, обозначенная огнями предупреждающей линии, огнями линии «стоп» или маркировкой мест пересечения рулежных дорожек;

б) на рулежных дорожках выдерживается продольный интервал, установленный для каждого конкретного аэродрома органом ОВД, исходя из технических характеристик средств наблюдения и управления наземным движением, сложности планировки аэродрома и характеристик воздушных судов, использующих данный аэродром.

297. Орган ОВД должен разработать правила[35], касающиеся начала и продолжения точных заходов на посадку по категориям II/III[36], а также вылетов в условиях дальности видимости на ВПП менее 550 метров.

298. Операции в условиях ограниченной видимости инициируются органом аэродромного диспетчерского обслуживания или через него.

299. Органом аэродромного диспетчерского обслуживания информируется орган диспетчерского обслуживания подхода о начале и прекращении действия правил, связанных с выполнением точных заходов на посадку по категориям II/III и операций в условиях ограниченной видимости.

300. Перед введением в действие правил, предусмотренных на случай ограниченной видимости, орган аэродромного диспетчерского обслуживания должен начать вести учет транспортных средств и лиц, находящихся в данный момент на площади маневрирования, и продолжать вести этот учет в течение всего периода действия этих правил для содействия обеспечению безопасности деятельности на этой площади.

---

[35] Пункт 7.12.2.1 Doc 4444.

[36] Пункт 3.89 Федеральных авиационных правил ««Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2009 г. № 128 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 31 августа 2009 г., регистрационный № 14645), с изменениями, внесенными приказами Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2009 г. № 242 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 2 февраля 2010 г., регистрационный № 16191), от 22 ноября 2010 г. № 263 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 20 декабря 2010 г., регистрационный № 19244), от 16 ноября 2011 г. № 284 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 21 декабря 2011 г., регистрационный № 22723), от 27 декабря 2012 г. № 453 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 18 февраля 2013 г., регистрационный № 27176), от 25 ноября 2013 г. № 362 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 19 февраля 2014 г., регистрационный № 31356), от 10 февраля 2014 г. № 32 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 19 февраля 2014 г., регистрационный № 31362), от 26 февраля 2015 г. № 34 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 1 апреля 2015 г., регистрационный № 36663), от 15 июня 2015 г. № 187 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 22 июля 2015 г., регистрационный № 38147), от 18 июля 2017 г. № 263 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 8 августа 2017 г., регистрационный № 47712), от 18 сентября 2018 г. № 333 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 12 ноября 2018 г., регистрационный № 52652), от 14 июня 2019 г. № 183 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 26 июля 2019 г., регистрационный № 55416), от 22 апреля 2020 г. № 138 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 26 июня 2020 г., регистрационный № 58784), от 29 мая 2023 г. № 195 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 2 июня 2023 г., регистрационный № 73717) (далее – ФАП-128). В соответствии с пунктом 5 приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2009 г. № 128 данный акт действует до 1 сентября 2029 г.

VI. Порядок обслуживания воздушного движения с использованием систем наблюдения ОВД

301. Системы наблюдения ОВД, в том числе первичный обзорный радиолокатор, вторичный обзорный радиолокатор, АЗН-В и МПСН (далее – система наблюдения ОВД), применяются при обслуживании воздушного движения (в том числе для обеспечения эшелонирования воздушных судов) при условии, что:

а) в пределах конкретного района обеспечивается непрерывное наблюдение с использованием системы наблюдения ОВД;

б) вероятность обнаружения, точность и целостность системы наблюдения ОВД позволяют применять минимумы эшелонирования с использованием системы наблюдения ОВД для диспетчерского обслуживания;

в) посредством использования АЗН-В обеспечивается непрерывность и достоверность данных.

302. Система наблюдения ОВД может использоваться самостоятельно (в том числе для обеспечения эшелонирования воздушных судов) при условии, что:

а) наличие на борту приемоответчиков вторичного обзорного радиолокатора является обязательным в пределах зоны действия вторичного радиолокатора и (или) МПСН;

б) устанавливается и сохраняется опознавание воздушных судов.

303. В целях индивидуального опознавания воздушного судна органом ОВД каждому воздушному судну присваивается код вторичного обзорного радиолокатора, который должен сохраняться в течение всего полета.

304. Экипаж воздушного судна должен использовать следующие коды вторичного обзорного радиолокатора:

«7500» – в случае незаконного вмешательства;

«7600» – в случае отказа радиосвязи;

«7700» – в случае аварийной ситуации.

305. При назначении кода вторичного обзорного радиолокатора исключается возможность использования такого кода другим воздушным судном в пределах зоны полетов.

306. Если после установки экипажем воздушного судна на бортовом приемоответчике заданного органом ОВД кода вторичного обзорного радиолокатора на индикаторе воздушной обстановки наблюдается код, отличный от заданного, экипажу воздушного судна дается указание повторно установить заданный код и подтвердить правильность его установки.

307. Если указанные в пункте 306 Федеральных авиационных правил меры не принесли результата, экипажу воздушного судна дается указание прекратить работу бортового приемоответчика. Информация об ограничении работы приемоответчика передается смежному органу ОВД по направлению полета воздушного судна.

308. Воздушные суда, оборудованные приемоответчиками режима «S» или передатчиками АЗН-В и имеющие возможность передавать опознавательный индекс воздушного судна, должны передавать опознавательные индексы воздушных судов в

соответствии с опознавательным индексом, указанным в плане полета[37], или должны передавать регистрационный номер воздушного судна, когда план полета не представлен.

309. Если отображаемый на индикаторе воздушной обстановки опознавательный индекс воздушного судна, переданный с борта воздушного судна, оснащенного оборудованием, работающим в режиме «S», или передатчиками АЗН-В, отличается от индекса данного воздушного судна в соответствии с представленным планом полета или в соответствии с регистрационным номером воздушного судна, орган ОВД должен запросить у экипажа воздушного судна подтверждение опознавательного индекса воздушного судна.

310. Если подтверждаемый экипажем опознавательный индекс воздушного судна соответствует представленному плану полета или регистрационному номеру воздушного судна, а на индикаторе воздушной обстановки отображается другой индекс, переданный с борта воздушного судна, оснащенного оборудованием, работающим в режиме «S», или передатчиками АЗН-В, орган ОВД должен предпринять следующие меры:

а) информировать экипаж воздушного судна о сохраняющемся несоответствии;

б) исправить формуляр, отображающий опознавательный индекс воздушного судна на индикаторе воздушной обстановки;

в) уведомить смежный орган ОВД по направлению полета воздушного судна, использующий режим «S» или средства АЗН-В, об ошибке в опознавательном индексе воздушного судна, переданном с борта воздушного судна.

311. До принятия воздушного судна на обслуживание на основе системы наблюдения ОВД диспетчером УВД осуществляется его опознавание.

312. При районном диспетчерском обслуживании диспетчер УВД должен информировать экипаж воздушного судна об опознавании. При аэродромном диспетчерском обслуживании и диспетчерском обслуживании подхода диспетчер УВД может не информировать экипаж воздушного судна об опознавании. Необходимость информирования экипажа воздушного судна об опознавании при аэродромном диспетчерском обслуживании и диспетчерском обслуживании подхода определяется органом ОВД и указывается в технологиях работы органа ОВД.

313. В случае потери ранее установленного опознавания воздушного судна орган ОВД должен проинформировать об этом экипаж воздушного судна.

314. При использовании первичного обзорного радиолокатора опознавание воздушного судна осуществляется одним из следующих способов:

а) посредством установления взаимосвязи между конкретным радиолокационным отображением местоположения и воздушным судном, которое сообщает о своем местоположении над точкой, отображенной на индикаторе воздушной обстановки, или о пеленге и расстоянии от этой точки, и посредством установления факта совпадения линии пути конкретного радиолокационного

---

[37] Приложение № 3 к Табелю сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации, утвержденному приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 15 января 2026 г. № 15 «Об утверждении Табеля сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 27 февраля 2026 г., регистрационный № 85512). В соответствии с пунктом 3 приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 15 января 2026 г. № 15 данный акт действует до 1 марта 2032 г.

отображения местоположения с траекторией полета или сообщаемым курсом воздушного судна;

б) посредством установления взаимосвязи между наблюдаемым радиолокационным отображением местоположения и воздушным судном, в отношении которого известно, что оно только что вылетело, при условии, что опознавание устанавливается в пределах 2 километра от конца используемой ВПП. Орган ОВД должен уточнить местоположение воздушных судов, которые выполняют полет в зоне ожидания над аэродромом или пролетают над ним, а также воздушных судов, вылетающих с соседних ВПП или выполняющими уход на второй круг, с целью исключения ошибочного опознавания (перепутывания радиолокационного отображения местоположения от разных воздушных судов);

в) путем передачи опознавания;

г) путем определения курса воздушного судна и наблюдения в течение определенного периода времени за линией пути, давая экипажу воздушного судна указание выполнить одно или несколько изменений курса в пределах 30° или более и устанавливая взаимосвязь между изменениями одного конкретного радиолокационного отображения местоположения и подтвержденным выполнением воздушным судном данных ему указаний, или устанавливая взаимосвязь между изменениями конкретного радиолокационного отображения местоположения и только что выполненными воздушным судном маневрами, о которых было доложено.

315. При использовании методов опознавания, указанных в пункте 314 Федеральных авиационных правил, диспетчер УВД должен убедиться, что изменения не более чем одного радиолокационного отображения местоположения соответствуют перемещению воздушного судна.

316. При использовании вторичного обзорного радиолокатора, МПСН опознавание воздушного судна осуществляется одним из следующих способов:

а) распознаванием позывного воздушного судна или дискретного кода вторичного обзорного радиолокатора, включая режим «S» по данным вторичного обзорного радиолокатора и (или) МПСН;

б) передачей опознавания воздушного судна;

в) контролем за выполнением указания об установлении конкретного кода вторичного обзорного радиолокатора;

г) определением включения экипажем воздушного судна режима «опознавание» на приемоответчике воздушного судна.

317. Орган ОВД должен осуществлять проверку того, чтобы установленный экипажем воздушного судна код вторичного обзорного радиолокатора соответствовал коду вторичного обзорного радиолокатора, присвоенному данному воздушному судну по информации полученной от экипажа или из других источников. Код вторичного обзорного радиолокатора используется для опознавания после проведения такой проверки.

318. При использовании АЗН-В опознавание воздушных судов осуществляется одним из следующих способов:

а) распознавание опознавательного индекса воздушного судна в формуляре АЗН-В;

б) передача опознавания АЗН-В;

в) определением включения экипажем воздушного судна режима «опознавание» с использованием передатчика АЗН-В.

319. Передача опознавания одним органом ОВД другому осуществляется, когда воздушное судно находится в зоне действия системы наблюдения ОВД принимающего органа ОВД.

320. Передача опознавания осуществляется одним из следующих способов:

а) обозначение отображения местоположения с помощью автоматизированных средств при условии, что таким образом обозначается только одно отображение местоположения воздушного судна и исключен риск ошибочного опознавания (перепутывания) обозначаемого отображения с отображением от другого воздушного судна;

б) уведомление о дискретном коде вторичного обзорного радиолокатора;

в) уведомление о том, что воздушное судно, находящееся в зоне действия режима «S» вторичного обзорного радиолокатора, оборудовано устройством опознавания воздушных судов, работающим в режиме «S» вторичного обзорного радиолокатора;

г) уведомление о том, что воздушное судно, находящееся в зоне действия совместимого АЗН-В, оборудовано системой АЗН-В с функцией опознавания воздушных судов;

д) обозначение отображения местоположения посредством соотношения его с географическим местом, навигационным средством или точкой пути, указанным (указанной) на обоих индикаторах воздушной обстановки, либо посредством использования данных о пеленге и расстоянии от географического места, навигационного средства или точки пути вместе с данными о линии пути наблюдаемого отображения местоположения, если маршрут воздушного судна неизвестен обоим органам ОВД;

е) выдачей указания передающим органом ОВД воздушному судну изменить код вторичного обзорного радиолокатора и наблюдением принимающим органом ОВД за этим изменением;

ж) выдачей передающим органом ОВД указания воздушному судну включить режим приемоответчика «опознавание», передать сигнал «опознавание» и последующего наблюдения принимающим органом ОВД за исполнением данного указания.

321. Если используется вторичный обзорный радиолокатор и (или) АЗН-В, и (или) МПСН и обеспечивается отображение на индикаторе воздушной обстановки формуляров сопровождения воздушных судов, передача обслуживания воздушного движения может осуществляться между соседними диспетчерскими пунктами (секторами) или между смежными органами ОВД без предварительной координации при условии, что:

а) принимающему органу ОВД до передачи обслуживания воздушного движения предоставляется обновленная информация о плане полета воздушного судна, управление которым подлежит передаче, включая присвоенный дискретный код вторичного обзорного радиолокатора или опознавательный индекс воздушного судна в случае использования режима «S» или АЗН-В;

б) зона действия системы наблюдения ОВД, имеющейся в распоряжении принимающего органа ОВД, позволяет ему видеть воздушное судно на индикаторе воздушной обстановки до передачи обслуживания воздушного движения и опознавать его по получении первоначального вызова экипажа воздушного судна;

в) в технологиях работы органа ОВД и в соглашениях о процедурах взаимодействия между смежными органами ОВД (при наличии соглашений) предусмотрены точка или точки передачи обслуживания воздушного движения и иные подлежащие соблюдению условия: направление полета, установленные уровни, пункты передачи связи, допустимость указаний об изменении скорости и векторов наведения воздушного судна, согласованный минимум эшелонирования воздушных судов, в том числе следующих одно за другим воздушных судов, управление которыми подлежит передаче и которые наблюдаются на индикаторе воздушной обстановки;

г) с принимающим органом ОВД согласуются все отличные от подлежащих соблюдению условия, включающие указания в отношении уровня, скорости или векторов наведения, которые даются экипажу воздушного судна перед передачей обслуживания воздушного движения;

д) если диспетчеры физически не находятся рядом, они обладают средствами постоянной двусторонней прямой речевой связи, позволяющими им немедленно установить связь между собой.

322. Если используется первичный радиолокатор, передача обслуживания воздушного движения может осуществляться между соседними диспетчерскими пунктами (секторами) или между смежными органами ОВД без прекращения обслуживания с использованием системы наблюдения ОВД при условии, что:

а) принимающему диспетчеру УВД передано опознавание или оно установлено непосредственно им самим;

б) когда диспетчеры УВД не находятся физически рядом, для них постоянно доступны средства двусторонней прямой речевой связи, позволяющие устанавливать между ними такую связь немедленно;

в) минимумы эшелонирования с другими находящимися на обслуживании воздушными судами соответствуют минимумам, разрешенным для использования во время передачи обслуживания воздушного движения между секторами;

г) принимающий диспетчер УВД информируется о любых указаниях в отношении уровня, скорости или наведения, действующих в отношении воздушного судна в точке передачи обслуживания воздушного движения;

д) передающий диспетчер УВД не передает обслуживание воздушного движения воздушного судна до тех пор, пока принимающий диспетчер УВД не согласится взять на себя ответственность за обеспечение обслуживания воздушного движения на основе наблюдения этого воздушного судна.

323. Если обслуживание воздушного движения опознанного воздушного судна передается на диспетчерский пункт (сектор), на котором применительно к данному воздушному судну будет обеспечиваться эшелонирование без использования системы наблюдения ОВД, перед передачей обслуживания воздушного движения передающий диспетчер УВД должен обеспечить между этим

воздушным судном и любыми другими контролируемыми воздушными судами эшелонирование, применяемое без использования системы наблюдения ОВД.

324. Проверка информации о высоте полета, получаемой на основе данных о барометрической высоте и выводимой на индикатор воздушной обстановки диспетчера УВД, осуществляется органом ОВД, оснащенным оборудованием системы наблюдения ОВД, при первоначальном установлении радиосвязи с экипажем воздушного судна.

325. Проверка осуществляется посредством одновременного сравнения с данными о высоте полета по показаниям высотомера, получаемым по каналу радиосвязи от экипажа воздушного судна. О проверке не требуется информировать экипаж воздушного судна, если информация о высоте полета, полученная на основе данных о барометрической высоте, находится в пределах установленного допустимого значения.

326. Проверка считается пройденной, если информация о высоте полета, отображаемая в формуляре сопровождения воздушного судна на индикаторе воздушной обстановки, полученная на основе данных о барометрической высоте отличается не более чем на 90 метров (300 футов), а в воздушном пространстве с применением RVSM не более чем на 60 метров (200 футов).

327. Если отображаемая информация о высоте полета выходит за пределы установленного допустимого значения или в ходе проверки выявляется несоответствие, превышающее установленные допустимые значения, экипаж воздушного судна ставится об этом в известность и ему дается указание проверить установку величины давления и подтвердить высоту полета воздушного судна.

328. Если после проверки правильности установки величины давления и подтверждения высоты полета несоответствие сохраняется, в зависимости от обстоятельств должно предприниматься одно из следующих действий:

а) экипажу воздушного судна дается указание прекратить передачу данных о высоте в режиме «С» или АЗН-В при условии, что это не приведет к потере информации о местоположении и опознавании;

б) экипаж воздушного судна информируется о несоответствии и ему дается указание продолжать передачу информации о высоте полета с целью недопущения потери информации о местоположении и опознавательного индекса воздушного судна;

в) соседние диспетчерские пункты (секторы) и (или) смежные органы ОВД, имеющие отношение к управлению движением данного воздушного судна, информируются о предпринятых действиях.

329. Органом ОВД конкретный уровень определяется как занятый воздушным судном, если полученная информация об уровне полета, передаваемая воздушным судном находится в пределах 60 метров (200 футов) в воздушном пространстве с RVSM или в пределах 90 метров (300 футов) в воздушном пространстве без применения RVSM.

330. Если полученная на основе данных о барометрической высоте информация о высоте полета свидетельствует о том, что воздушное судно находится относительно заданного уровня в пределах, указанных в пункте 329 Федеральных авиационных правил, оно рассматривается как выдерживающее заданный уровень.

331. Экипаж воздушного судна, получивший диспетчерское разрешение на освобождение занятого им уровня, рассматривается как приступившее к выполнению этого маневра и освободившее занимавшийся им ранее уровень, когда полученная на основе данных о барометрической высоте информация о его высоте полета свидетельствует о перемещении данного воздушного судна в ожидаемом направлении более чем на 90 метров (300 футов) по отношению к ранее заданному уровню.

332. Набирающее высоту или снижающееся воздушное судно рассматривается как пересекшее уровень, когда получаемая на основе данных о барометрической высоте информация о его высоте полета свидетельствует о том, что оно прошло этот уровень в нужном направлении и удалилось от него более чем на 90 метров (300 футов).

333. Воздушное судно рассматривается как занявшее указанный в диспетчерском разрешении уровень, если после получения основанной на данных о барометрической высоте информации о высоте полета, свидетельствующей о том, что оно находится относительно заданного уровня в пределах, указанных в пункте 329 Федеральных авиационных правил, прошло три обновления отображаемой на индикаторе воздушной обстановке информации о высоте полета, три обновления данных датчика или 15 секунд (в зависимости от того, какая из величин больше).

334. Вмешательство диспетчера УВД необходимо только в том случае, если расхождение между данными о высоте полета на индикаторе воздушной обстановки и данными, используемыми в целях контроля за движением конкретного воздушного судна, превышает указанные выше значения.

335. Экипаж воздушного судна, которому предоставляется обслуживание воздушного движения на основе системы наблюдения ОВД, информируется органом ОВД о местоположении при следующих обстоятельствах:

а) после опознавания воздушного судна органом ОВД, за исключением случаев, когда опознавание устанавливается:

на основе донесения экипажа о местоположении воздушного судна или в пределах 2 километров от ВПП после вылета и наблюдаемое на индикаторе воздушной обстановки местоположение соответствует времени вылета воздушного судна;

посредством использования функции «опознавание» приемоответчика воздушного судна, обеспечиваемой АЗН-В, режимом «S»;

посредством использования присвоенных дискретных кодов вторичного обзорного радиолокатора, когда позиция наблюдаемого отображения местоположения соответствует текущему плану полета воздушного судна;

посредством передачи опознавания;

б) когда экипаж воздушного судна запрашивает информацию о своем местоположении;

в) когда расчетные данные экипажа воздушного судна отличаются от расчетных данных органа ОВД, основанных на наблюдаемом на индикаторе воздушной обстановки местоположении, настолько, что это может повлиять на предоставляемое обслуживание;

г) когда экипажу воздушного судна дается указание перейти к самостоятельному самолетовождению после векторения, если воздушное судно не использует зональную навигацию;

д) непосредственно перед прекращением обслуживания ОВД на основе системы наблюдения ОВД, если воздушное судно отклонилось от заданного маршрута.

336. Информация о местоположении воздушного судна передается органом ОВД экипажу воздушного судна в одном из следующих видов:

а) указание на известный географический объект, в том числе населенный пункт или наземный географический ориентир;

б) магнитный путевой угол и расстояние до основной точки (точки пути), навигационного средства или средства захода на посадку;

в) направление (по компасу) и расстояние от известного географического объекта;

г) расстояние от начала ВПП, если воздушное судно находится на конечном этапе захода на посадку;

д) расстояние и направление от осевой линии маршрута ОВД.

337. Информация о местоположении воздушного судна передается органом ОВД относительно основных точек (точек пути) или маршрутов, имеющих отношение к навигации конкретного воздушного судна и отображаемых на индикаторе воздушной обстановки.

338. Получив разрешение (указание) от органа ОВД, экипаж воздушного судна может не передавать донесения о местоположении в пунктах обязательной передачи донесений или передавать донесения только при пролете пунктов передачи донесений, указанных органом ОВД, включая пункты, в которых необходимо передавать донесения с борта о фактических метеорологических условиях полета. Если не задействована функция передачи донесения о местоположении в автоматическом режиме, экипажи воздушных должны возобновить передачу донесений о местоположении с использованием средств речевой связи или связи с использованием линии передачи данных диспетчер-пилот (controller-pilot data link communication; далее – CPDLC)[38]:

а) когда органом ОВД дается указание о возобновлении передачи местоположения;

б) когда органом ОВД сообщается о прекращении обслуживания воздушного движения на основе системы наблюдения ОВД;

в) когда органом ОВД сообщается о потере опознавания.

339. Векторение обеспечивается посредством указания экипажу воздушного судна конкретных курсов, которые позволят экипажу воздушного судна выдерживать необходимую линию пути. Необходимость векторения определяется органом ОВД из анализа воздушной обстановки. Векторение применяется для обеспечения установленных интервалов эшелонирования, упорядочения потока воздушных судов, регулирования очередности захода на посадку, оказания навигационной помощи экипажу воздушного судна.

---

[38] Раздел V приложения к ФАП-414.

340. При векторении воздушного судна диспетчер УВД придерживается следующих правил:

а) диспетчер УВД осуществляет векторение воздушного судна по линиям пути, на которых экипаж воздушного судна может следить за местоположением воздушного судна, используя для данной цели показания навигационных средств, интерпретируемые пилотом;

б) когда экипаж воздушного судна наводится путем векторения с отклонением от ранее заданного маршрута, экипажу воздушного судна сообщается о целях такого наведения, если информация о планируемом векторении не была представлена ранее;

в) векторение не выполняется на удалении менее половины установленного интервала эшелонирования от границы зоны ответственности, если в технологиях работы органа ОВД не определено иное, за исключением случаев, когда воздушное судно будет передаваться смежному диспетчерскому пункту (сектору) или органу ОВД;

г) экипажи воздушных судов, выполняющие контролируемые полеты, не наводятся посредством векторения в неконтролируемое воздушное пространство, за исключением случаев, когда возникает аварийная обстановка, или необходимо обойти район с неблагоприятными метеорологическими условиями[39], или имеется запрос экипажа воздушного судна.

341. Если экипаж воздушного судна, выполняющий полет по ППП, наводится посредством векторения или когда экипажу воздушного судна, выполняющему полет по ППП, органом ОВД указывается спрямленный маршрут, который предусматривает уход воздушного судна с маршрута ОВД, диспетчер УВД должен выдавать такие диспетчерские разрешения, чтобы всегда сохранялся предписанный запас высоты над препятствиями до тех пор, пока воздушное судно не достигнет точки, где экипаж воздушного судна перейдет к самостоятельному самолетовождению. При фактической температуре менее 0 градусов цельсия минимальная абсолютная высота векторения должна включать поправку на влияние низких температур.

342. Векторение в районе аэродрома (аэроузла) разрешается на уровнях не ниже минимальных, исходя из минимальных уровней[40], указанных в документах аэронавигационной информации. Зона векторения может делиться на секторы, в каждом из которых устанавливается минимальный уровень векторения. При фактической температуре менее 0 градусов Цельсия минимальная абсолютная высота векторения должна включать поправку на влияние низких температур.

343. При прекращении векторения воздушного судна орган ОВД должен дать указание его экипажу возобновить самостоятельное самолетовождение, в том числе используя указание следовать прямо на основную точку (точку пути), навигационное средство. При запросе экипажа воздушного судна орган ОВД должен сообщить ему местоположение воздушного судна в виде магнитного путевого угла и расстояния до

---

[39] Пункт 3.116 ФАП-128.

[40] Пункт 3 приложения № 12 к Федеральным авиационным правилам «Порядок разработки и предоставления аэронавигационной информации», утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 5 февраля 2026 г. № 50 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 7 апреля 2026 г., регистрационный № 85934). В соответствии с пунктом 3 приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 5 февраля 2026 г. № 50 данный акт действует до 1 марта 2032 г.

основной точки (точки пути), навигационного средства или средства захода на посадку.

Опознанному воздушному судну, полет которого наблюдается с отклонением от заданного маршрута или заданной схемы ожидания, передается информация об отклонении, если такое отклонение может повлиять на предоставляемое обслуживание воздушного движения. По запросу экипажа воздушного судна органом ОВД осуществляется векторение в целях оказания ему навигационной помощи.

344. Экипаж воздушного судна, обращающийся в орган ОВД, обеспечивающий обслуживание на основе системы наблюдения ОВД за содействием в навигации, должен указать причину, из-за которой потребовалось содействие в навигации.

345. Орган ОВД должен немедленно информировать экипаж воздушного судна, которое обслуживается на основе систем наблюдения ОВД, если такое обслуживание прервано или прекращено.

346. Если обслуживание опознанного воздушного судна передается органу ОВД, который применительно к данному воздушному судну будет обеспечивать процедурное эшелонирование, перед передачей управления передающий орган ОВД должен обеспечить между этим воздушным судном и любыми другими контролируемыми воздушными судами процедурное эшелонирование.

347. При векторении для захода на посадку по приборам орган ОВД должен задавать экипажу воздушного судна курс или несколько курсов для вывода воздушного судна на линию пути конечного этапа захода на посадку. Последнее задаваемое направление должно дать возможность экипажу воздушного судна выйти на линию пути конечного участка захода на посадку до входа снизу в установленную или номинальную глиссаду схемы захода на посадку и обеспечить выход на линию пути конечного участка захода на посадку под углом 45° или меньше.

348. Если экипажу воздушного судна задается курс для пересечения линии пути конечного этапа захода на посадку, орган ОВД должен информировать экипаж воздушного судна об этом с указанием причин такого маневра. Последующий вывод экипажа воздушного судна на линию пути конечного этапа захода на посадку выполняется с соблюдением требований пункта 347 Федеральных авиационных правил.

349. При наведении посредством векторения на радиотехническое средство обеспечения конечного этапа захода на посадку орган ОВД должен дать экипажу воздушного судна указание доложить о выходе (указание доложить о захвате курсового или указание захватить курсовой при заходе по ILS) на линию пути конечного участка захода на посадку до того, как воздушное судно окажется на линии пути конечного этапа захода на посадку.

350. Векторение прекращается в тот момент, когда воздушное судно отклоняется от последнего заданного экипажу воздушного судна курса с тем, чтобы выйти на линию пути конечного этапа захода на посадку.

351. При выдаче разрешения на выполнение захода на посадку экипажи воздушных судов должны выдерживать последнюю назначенную органом ОВД высоту полета до захвата установленной или номинальной глиссады схемы захода на

посадку. Орган ОВД может дать экипажу воздушного судна указания выдерживать конкретную высоту до тех пор, пока воздушное судно не войдет в глиссаду.

352. Интервалы эшелонирования между воздушными судами на конечном этапе захода на посадку должен обеспечивать орган диспетчерского обслуживания подхода, за исключением случаев, когда эти функции возложены на орган аэродромного диспетчерского обслуживания, при условии, что орган аэродромного диспетчерского обслуживания использует систему наблюдения ОВД.

353. Орган ОВД может начать наведение экипажа воздушного судна путем векторения для выполнения визуального захода на посадку при условии, что сообщаемая нижняя граница облачности выше установленной минимальной высоты векторения и метеорологические условия позволяют полагать, что визуальный заход на посадку и посадка могут быть выполнены.

354. Диспетчерское разрешение на выполнение визуального захода на посадку выдается органом ОВД после доклада экипажа воздушного судна об установлении визуального контакта с ВПП и (или) ее ориентирами, после чего векторение прекращается.

355. Системы наблюдения ОВД используются при аэродромном диспетчерском обслуживании для выполнения следующих функций:

а) контроля за траекторией полета воздушных судов на конечном участке захода на посадку;

б) контроля за траекторией полета других воздушных судов, находящихся в диспетчерской зоне, и установлением эшелонирования;

в) оказания помощи в навигации экипажам воздушных судов, выполняющим полет по ПВП.

356. Орган ОВД должен осуществлять векторение воздушных судов, выполняющих полет по ПВП, исходя из необходимости продолжения полета в визуальных метеорологических условиях.

357. Орган ОВД при предоставлении аэродромного диспетчерского обслуживания в первую очередь должен использовать визуальное наблюдение.

358. Орган ОВД может использовать радиолокатор управления наземным движением в дополнение к визуальному наблюдению за движением на площади маневрирования и для обеспечения наблюдения за движением на тех участках площади маневрирования, которые не могут просматриваться визуально.

359. Орган ОВД может использовать информацию, отображаемую на индикаторе радиолокатора управления наземным движением для:

а) обеспечения контроля за воздушными судами и транспортными средствами на площади маневрирования в части выполнения ими разрешений и указаний;

б) определения незанятости ВПП перед посадкой или взлетом;

в) получения информации о движении на площади маневрирования или вблизи нее;

г) определения местоположения воздушных судов и транспортных средств на площади маневрирования;

д) передачи воздушным судам информации о направлении руления по запросу экипажа воздушного судна или по решению органа ОВД;

е) предоставления помощи и выдачи рекомендаций аварийно-спасательным транспортным средствам.

360. Орган ОВД может использовать отображаемую на индикаторе воздушной обстановки информацию для предоставления опознанным воздушным судам:

а) информации о любых наблюдаемых воздушных судах, которые следуют по траектории, ведущей к возникновению конфликтной ситуации с другими опознанными воздушными судами, а также предложений или рекомендаций в отношении действий по предотвращению столкновения;

б) информации о местоположении неблагоприятных атмосферных условий, рекомендаций экипажам воздушных судов в отношении вариантов зон с неблагоприятными атмосферными условиями;

в) помощи экипажу воздушного судна в самолетовождении.

361. Орган ОВД может применять систему наблюдения ОВД при предоставлении полетно-информационного обслуживания, при этом командир воздушного судна не освобождается от обязанностей, в том числе принятия окончательного решения по какому-либо предлагаемому изменению плана полета.

362. При использовании категорий турбулентности в следе, содержащихся в пункте 126 Федеральных авиационных правил, к воздушным судам, которым предоставляется обслуживание воздушного движения на основе системы наблюдения ОВД, применяются следующие минимумы эшелонирования воздушных судов при наличии турбулентности в следе:

а) при следовании впереди воздушного судна категории «СВЕРХТЯЖЕЛОЕ», следующее позади воздушное судно любой категории, – не менее 15 километров;

б) при следовании впереди воздушного судна категории «ТЯЖЕЛОЕ», следующее позади воздушное судно любой категории, – не менее 10 километров.

363. Указанные в пункте 362 Федеральных авиационных правил минимумы применяются органом ОВД, когда:

воздушное судно следует непосредственно за другим воздушным судном на том же уровне или менее чем на 300 метров (1000 фут) ниже;

оба воздушных судна находятся на конечном этапе захода на посадку и используют одну и ту же ВПП или параллельные ВПП, расположенные на расстоянии менее 1000 метров одна от другой;

воздушное судно пересекает след другого воздушного судна на том же уровне или менее чем на 300 метров (1000 фут) ниже.

364. Если в соответствии с пунктами 276–280, 362, 367 Федеральных авиационных правил не предусмотрено иное, при аэродромном диспетчерском обслуживании применяется минимум горизонтального эшелонирования при использовании систем наблюдения ОВД – 5 километров.

365. При районном диспетчерском обслуживания и диспетчерском обслуживании подхода применяется минимум горизонтального эшелонирования при использовании систем наблюдения ОВД – 10 километров.

366. Минимумы эшелонирования, основанные на применении системы наблюдения ОВД, установленные для аэродромного диспетчерского обслуживания, могут применяться между вылетающим воздушным судном и предшествующим

вылетевшим воздушным судном или другими опознанными воздушными судами при условии, что вылетающее воздушное судно будет опознано в пределах 2 километров от конца ВПП.

367. Процедуры выполнения взлетов, посадок воздушных судов, в том числе прерванных заходов на посадку (операции на параллельных ВПП), применяются в соответствии с положениями пунктов 276–280 Федеральных авиационных правил для уменьшения интервала горизонтального эшелонирования, в целях повышения пропускной способности и могут применяться на аэродромах, имеющих две или более параллельные ВПП, между воздушными судами, использующими разные ВПП.

VII. Обслуживание средствами АЗН-К и CPDLC

368. Для осуществления обслуживания воздушного движения с использованием для наблюдения средств АЗН-К органом ОВД устанавливается план передачи донесений, в котором определяются условия передачи донесений АЗН-К воздушным судном. План передачи донесений с воздушным судном устанавливается до достижения пункта передачи обслуживания воздушного движения. Последующие изменения в отдельные планы передачи донесений вносятся органом ОВД.

369. Если применение норм эшелонирования зависит от интервала передачи периодических донесений о местоположении, орган ОВД не должен устанавливать периодические планы передачи донесений с интервалом передачи донесений, превышающим интервал передачи донесений, определенный для норм эшелонирования[41].

370. Воздушное судно АЗН-К информируется об отклонении от разрешенного профиля полета, которое может повлиять на предоставляемое обслуживание. Органом ОВД предпринимаются действия для того, чтобы установить местоположение воздушного судна и намерения экипажа воздушного судна.

371. При передаче обслуживания воздушного движения между смежными органами ОВД или соседними диспетчерскими пунктами (секторами), предоставляющими обслуживание АЗН-К, органами ОВД обеспечивается непрерывность обслуживания. Если принимающий орган ОВД не может установить план передачи донесений, передающий орган ОВД информируется об этом.

372. Отображение отметок о местоположении воздушного судна обозначается различными символами в зависимости от вида источника получения информации о местоположении:

а) донесений АЗН-К о местоположении;

б) комбинированных данных донесений АЗН-К с информацией из других источников наблюдения (или);

в) экстраполяции данных АЗН-К.

373. Донесения АЗН-К передаются в следующей очередности:

а) аварийные и (или) срочные донесения АЗН-К;

б) нерегулярные АЗН-К или донесения АЗН-К по запросу;

в) периодические донесения АЗН-К.

---

[41] Пункт 77(1) ФП ИВП.

374. Наземная система АЗН-К, используемая органом ОВД, должна автоматически определять возможности АЗН-К воздушных судов и обеспечивать возможность автоматического или ручного установления плана передачи донесений с воздушными судами, оснащенными средствами АЗН-К.

375. План передачи донесений АЗН-К должен предусматривать представление на периодической основе базовых донесений АЗН-К, а также предоставление других донесений с иной периодичностью, установленной органом ОВД.

376. Если ожидаемое донесение о местоположении не получено в течение предписанного времени, орган ОВД должен предпринимать меры по установлению местоположения воздушного судна посредством использования плана передачи донесений АЗН-К по запросу, средств CPDLC, речевой связи.

377. Информация АЗН-К не используется для векторения воздушного судна.

378. При запланированном выключении наземной системы АЗН-К:

а) публикуется NOTAM для информирования всех заинтересованных сторон о продолжительности нерабочего состояния;

б) оговаривается передача донесений о местоположении с использованием речевой связи или CPDLC;

в) устанавливается альтернативное эшелонирование.

379. В случае незапланированного выключения наземной системы АЗН-К орган ОВД должен:

а) информировать об этом воздушные суда и дать указание воздушным судам о необходимости передачи донесений о местоположении с использованием речевой связи или CPDLC;

б) предпринять действия по установлению альтернативного эшелонирования;

в) информировать об этом смежный орган ОВД или соседние диспетчерские пункты (секторы);

г) информировать об этом все другие заинтересованные стороны посредством публикаций NOTAM.

380. Информация о возобновлении нормального использования CPDLC передается посредством речевой связи.

381. В воздушном пространстве, где применяется процедурное эшелонирование, планы передачи донесений АЗН-К должны предусматривать следующие необходимые сообщения АЗН-К:

а) периодические донесения через интервалы, соответствующие требованиям, действующим в данном воздушном пространстве;

б) донесения по событию изменения точки пути;

в) донесения по событию бокового отклонения;

г) донесения по событию отклонения по дальности на уровне полета.

382. Частота передачи периодических донесений может быть увеличена после получения донесения о событии бокового отклонения[42] или донесения об отклонения по дальности на уровне полета.

---

[42] Приложение А к Doc 4444.

383. Орган ОВД может рассматривать донесение по событию изменения вертикальной скорости при отрицательной вертикальной скорости (снижение), превышающей 27 метров в секунду (5000 футов в минуту), как нештатную ситуацию.

384. Орган ОВД и экипаж воздушного судна для связи по CPDLC должны использовать набор элементов сообщений, содержащих диспетчерское разрешение, информацию, запрос, соответствующие элементам, используемым при ведении радиотелефонной связи.

385. Орган ОВД при использовании CPDLC может отвечать на сообщения, включая аварийные, выдавать диспетчерские разрешения, указания и рекомендации, а также запрашивать и передавать информацию.

386. Экипаж воздушного судна при использовании CPDLC может отвечать на сообщения, запрашивать диспетчерские разрешения и информацию, предоставлять информацию и объявлять о возникновении или аннулировании аварийной ситуации.

387. Экипаж воздушного судна и орган ОВД, использующие CPDLC, могут вести обмен сообщениями, содержащими произвольный текст.

388. Экипаж воздушного судна и органы ОВД, использующие наземные и бортовые системы CPDLC, должны иметь возможность отображать и распечатывать сообщения, а также хранить их способом, позволяющим незамедлительно восстановить такие сообщения.

389. Связь между экипажем воздушного судна и органом ОВД устанавливается до входа воздушного судна в воздушное пространство, где органом ОВД требуется применение CPDLC.

390. Экипаж воздушного судна должен инициировать процедуру установления связи по CPDLC, а орган ОВД должен получить сообщение об инициировании.

В том случае, когда орган ОВД отклоняет запрос CPDLC, он должен сообщить экипажу воздушного судна о причине отказа, используя передачу сообщения CPDLC. Орган ОВД должен иметь возможность установить связь CPDLC.

391. В случае отказа в инициировании связи по CPDLC система CPDLC в автоматическом режиме должна передавать органу ОВД и экипажу воздушного судна данные об этом отказе.

392. Орган ОВД должен установить порядок устранения отказа в инициировании связи по CPDLC в кратчайший срок. Этот порядок должен предусматривать следующие действия:

а) при наличии плана полета – проверку соответствия опознавательного индекса воздушного судна, регистрационных данных воздушного судна и других сведений, содержащихся в запросе на инициирование линии передачи данных, сведениям, указанным в плане полета, а при обнаружении расхождений – внесение необходимых изменений;

б) при отсутствии плана полета – составление план полета с использованием информации, имеющейся в системе обработки полетных данных, достаточной для обеспечения инициирования линии передачи данных;

в) принятие меры к повторному инициированию линии передачи данных.

393. За исключением случаев аварийного сообщения CPDLC, если орган ОВД или экипаж воздушного судна осуществляет связь с использованием CPDLC, ответ

передается с помощью CPDLC. В тех случаях, когда орган ОВД или экипаж воздушного судна осуществляет связь с использованием речевой связи, ответ передается с помощью речевой связи.

394. При получении сообщения CPDLC, требующего немедленного ответа, допускается использование речевой связи.

395. При передаче связи CPDLC между органами ОВД передача речевой связи и связи CPDLC осуществляется одновременно. Если обслуживание воздушного движения передается органом ОВД, имеющим CPDLC, органу ОВД, не имеющему CPDLC, то CPDLC завершается одновременно с передачей речевой связи.

396. При приеме аварийного сообщения CPDLC орган ОВД должен подтверждать получение сообщения, используя имеющиеся средства. При передаче ответа с использованием CPDLC на донесение о незаконном вмешательстве, на все аварийные или срочные сообщения используется сообщение «ROGER»[43].

397. Если сообщение CPDLC требует подтверждения и (или) немедленного ответа и такой ответ не получен, отправивший такое сообщение экипаж воздушного судна или орган ОВД предупреждается об этом.

398. Орган ОВД и экипаж воздушного судна предупреждаются системой CPDLC об отказе CPDLC после его обнаружения.

399. Экипажи воздушных судов, находящиеся на связи с органом ОВД, информируются с использованием речевой связи или с использованием CPDLC о любом предстоящем прерывании обслуживания CPDLC.

400. Орган ОВД должен использовать речевую связь, если предлагает всем экипажам воздушных судов или конкретному экипажу воздушного судна избегать передачи запросов CPDLC в течение ограниченного периода времени.

VIII. Полетно-информационное обслуживание

401. Полетно-информационное обслуживание предоставляется экипажам воздушных судов, которые:

а) обеспечиваются диспетчерским обслуживанием воздушного движения;

б) подали уведомление (план полета);

в) сообщили о своем полете органу ОВД.

402. Если органы ОВД обеспечивают одновременно полетно-информационное обслуживание и диспетчерское обслуживание, предоставление диспетчерского обслуживания должно иметь приоритет по отношению к предоставлению полетно-информационного обслуживания.

403. Полетно-информационное обслуживание включает предоставление:

а) информации о фактическом или ожидаемом возникновении неблагоприятных атмосферных условий по маршруту полета и других явлений в атмосфере, которые могут повлиять на безопасность полетов воздушных судов (significant meteorological information; далее – SIGMET), а также о фактическом или ожидаемом возникновении неблагоприятных атмосферных условий по маршруту полета, которые могут повлиять на безопасность полетов воздушных судов на малых высотах и которые не были включены в прогноз, составленный для полетов на малых

[43] Глава 1 Doc 4444.

высотах в районе полетной информации или его части (air meteorological information report; далее – AIRMET);

б) информации относительно вулканической деятельности, вулканических извержений, а также облаков вулканического пепла;

в) информации относительно выбросов в атмосферу радиоактивных веществ или токсических химических веществ;

г) информации об изменении эксплуатационного состояния навигационных средств;

д) информации об изменении состояния аэродромов и связанных с ними средств, включая информацию о состоянии рабочих площадей аэродрома, когда они покрыты снегом, льдом или слоем воды;

е) информации о беспилотных неуправляемых аэростатах;

ж) иной информации, которая может повлиять на безопасность полетов.

404. При полетно-информационном обслуживании экипажам воздушных судов предоставляется дополнительная информация:

а) о действующих или прогнозируемых погодных условиях на аэродромах вылета, назначения и запасных аэродромах;

б) при полетах по ПВП в контролируемом воздушном пространстве – о движении в отношении других известных органу ОВД воздушных судах, выполняющих полет по ПВП;

в) по запросу экипажа при полетах вне контролируемого воздушного пространства – о движении других известных органу ОВД воздушных судах;

г) по запросу экипажа – для выполнения полета над водной поверхностью.

405. Полетно-информационное обслуживание, предоставляемое экипажам воздушных судов, выполняющим полеты по ПВП, должно включать предоставление информации относительно движения и погодных условий по маршруту полета, в которых полет по ПВП может оказаться невыполнимым.

406. При полетно-информационном обслуживании информация, отображаемая на индикаторе воздушной обстановки органа ОВД, может быть использована для предоставления опознанным воздушным судам сведений:

а) о любых других наблюдаемых воздушных судах, которые следуют по траектории, ведущей к возникновению конфликтной ситуации с ними, а также предложений или рекомендаций в отношении действий по предотвращению столкновения;

б) о местоположении неблагоприятных атмосферных условий и по запросу экипажей рекомендаций экипажам воздушных судов в отношении вариантов обхода любых таких районов с неблагоприятными погодными условиями;

в) которые могут помочь экипажу воздушного судна в выполнении его функций по самолетовождению.

407. Органом ОВД, предоставляющим обслуживание в районе полетной информации, регистрируется информация о фактическом ходе полетов воздушных судов, беспилотных неуправляемых аэростатах, которые не обеспечиваются диспетчерским обслуживанием, в справочных целях для:

а) поиска и спасания;

б) передачи другим органам ОВД.

408. Орган, обеспечивающий полетно-информационное обслуживание, должен передавать на борт воздушных судов информацию с использованием одного или нескольких определяемых им способов:

а) передача информации воздушному судну по инициативе органа полетно-информационного обслуживания с обязательным подтверждением приема;

б) передача информации всем воздушным судам, которым необходима информация, с подтверждением приема;

в) передача информации по радиовещательным каналам;

г) передача информации по линии передачи данных.

409. Общие вызовы могут использоваться, когда до нескольких экипажей воздушных судов необходимо довести информацию о возникновении неблагоприятных атмосферных условий, изменении используемой ВПП или отказе основного средства захода на посадку.

410. Специальные донесения, полученные с бортов воздушных судов, передаются воздушным судам, полет которых может проходить через зону с неблагоприятными метеорологическими условиями, в течение 60 минут после получения специального донесения, если не будет получена информация от других воздушных судов об отсутствии неблагоприятных метеорологических условий, полученных в специальном донесении.

411. В целях предупреждения столкновения экипажи воздушных судов при полетно-информационном обслуживании должны осуществлять передачу информации на частоте органа полетно-информационного обслуживания о своем движении и местонахождении.

412. SIGMET и AIRMET, а также специальные донесения с бортов воздушных судов, которые не использовались при подготовке SIGMET, передаются на борт воздушных судов с использованием одного или нескольких способов, указанных в пункте 408 Федеральных авиационных правил.

413. SIGMET, AIRMET и специальные донесения с бортов воздушных судов, направляемые воздушным судам, должны охватывать часть маршрута в пределах до одного часа полетного времени по направлению полета воздушного судна.

414. Информация о вулканической деятельности, вулканических извержениях и информация об облаках вулканического пепла (местоположение облаков и затронутые уровни) передается на борт воздушных судов посредством использования одного или нескольких способов, указанных в пункте 408 Федеральных авиационных правил.

415. Информация о выбросе в атмосферу радиоактивных материалов и токсических химических веществ, который может затронуть воздушное пространство, находящееся в зоне обслуживания воздушного движения данного органа ОВД, передается на борт воздушных судов посредством использования одного или нескольких способов, приведенных в пункте 408 Федеральных авиационных правил.

416. Специальные сводки в кодовой форме сводок текущей метеорологической информации (meteorological terminal aviation routine weather report; далее – METAR), сводок специальных наблюдений (special weather report;

далее – SPECI) и скорректированные прогнозы по аэродрому (terminal aerodrome forecast; далее – TAF) передаются по запросу экипажа воздушного судна и дополняются следующими способами передачи информации:

а) направленной передачей органом ОВД выборочных специальных сводок и скорректированных TAF по аэродромам вылета, назначения и запасным аэродромам, указанным в плане полета;

б) общим вызовом экипажей воздушных судов и подтверждения ими получения выборочных специальных сводок и скорректированных TAF;

в) непрерывной или повторяемой через короткие промежутки времени передачей в районах с высокой интенсивностью воздушного движения посредством использования систем автоматической передачи информации экипажам воздушных судов, находящихся в полете (Volo Meteo; далее – VOLMET), или линии передачи данных (Digital VOLMET; далее – D – VOLMET).

417. Передача органом ОВД информации о неуправляемых аэростатах передается на борт воздушных судов с применением одного или нескольких способов, указанных в пункте 408 Федеральных авиационных правил.

418. На заключительных стадиях полета в пределах конечного участка захода на посадку экипажи воздушных судов могут не подтверждать прием направленных передач.

419. Между смежными органами ОВД, обеспечивающими полетно-информационное обслуживание, осуществляется координация действий в отношении полетов.

420. В целях обеспечения непрерывного полетно-информационного обслуживания воздушных судов при координации действий смежному органу ОВД, ответственному за полетно-информационное обслуживание в следующем районе полетной информации, до входа воздушного судна в район полетной информации передается следующая информация о полете:

а) пункты текущего плана полета;

б) время, когда в последний раз велась связь с воздушным судном.

421. При оперативном полетно-информационном обслуживании радиовещательные передачи должны содержать объединенную информацию об отдельных эксплуатационных и метеорологических элементах по различным этапам полета и передаваться с использованием службы автоматического предоставления текущей аэронавигационной и метеорологической информации экипажам воздушных судов в районе аэродрома (automatic terminal information service; далее – ATIS) или линии передачи данных (Digital ATIS; далее – D-ATIS) и VOLMET (D-VOLMET).

422. Сообщения речевой ATIS передаются с использованием каналов радиосвязи очень высокой частоты, сообщения D-ATIS – по линии передачи данных, сообщения VOLMET – с использованием каналов радиосвязи очень высокой частоты и высокой частоты, сообщения D-VOLMET – по линии передачи данных.

423. Скорость передачи сообщения не должна ухудшать качество приема, а продолжительность передачи не должна превышать 5 минут.

424. Сообщения должны подготавливаться и распространяться органом полетно-информационного обслуживания. Каждое сообщение по аэродрому должно содержать название аэродрома, к которому относится информация.

425. Включаемая в радиовещательную передачу информация должна обновляться немедленно, если происходит ее изменение в соответствии с критериями, определяемыми органом ОВД.

Сообщения ATIS, D-ATIS, VOLMET, D-VOLMET передаются в соответствии с приложением № 3 к Федеральным авиационным правилам.

426. Если было получено уведомление об использовании воздушного пространства, экипаж воздушного судна обязан не позднее 30 минут после планируемого времени прибытия закрыть (отменить) план полета, указать новое время прибытия или завершить план полета. Уведомление об использовании воздушного пространства, отмена, изменение и завершение плана полета воздушного судна производятся любым доступным способом. При посадке на контролируемый аэродром завершение плана полета осуществляется органом ОВД, предоставляющим диспетчерское обслуживание на данном аэродроме.

427. Экипажи воздушных судов, оборудованных средствами радиосвязи, должны передавать донесение в период между 20 и 40 минутами после времени последнего сеанса связи независимо от цели такого сеанса для доклада о том, что полет проходит в соответствии с планом. Такое донесение должно включать государственный и (или) регистрационный опознавательный знак воздушного судна и слова «полет проходит нормально» или сигнал «QRU» («ЩРУ»).

428. Сообщение, содержащее фразу «полет проходит нормально», передается органу ОВД по каналу двусторонней связи.

429. При нахождении воздушного судна в аварийных условиях или при получении с борта воздушного судна сообщения о наличии минимального запаса топлива, информация о типе аварийной ситуации и обстоятельствах, в которых находится воздушное судно, передающим органом ОВД сообщается принимающему органу ОВД или другому органу ОВД, который может иметь отношение к данному полету, и координационным центрам поиска и спасания.

430. При проведении поисково-спасательной операции по согласованию с главным авиационным координационным центром поиска и спасания может издаваться сообщение NOTAM с указанием боковых и вертикальных границ района проведения поисково-спасательных операций для предупреждения воздушных судов, не занятых в выполнении поисково-спасательных операций и неконтролируемых диспетчерской службой, о том, чтобы они не заходили в такие районы без разрешения органа ОВД.

431. В случае отсутствия от воздушного судна доклада «полет проходит нормально» после наступления запланированного или расчетного времени представления донесения, орган ОВД в течение периода времени продолжительностью 30 минут должен предпринять меры для получения такого донесения.

432. При отсутствии уверенности в местоположении воздушного судна, выполняющего полет через несколько районов полетной информации или диспетчерских районов, координацию аварийного оповещения должен осуществлять орган ОВД района полетной информации и диспетчерского района:

а) в пределах которого воздушное судно выполняло полет во время последнего выхода на связь «воздух – земля»;

б) в который данное воздушное судно собиралось войти в момент последнего выхода на связь «воздух – земля», находясь на границе (или вблизи границы) двух районов полетной информации или диспетчерских районов;

в) в пределах которого расположен пункт промежуточной посадки или назначения данного воздушного судна, если воздушное судно не оснащено оборудованием двусторонней радиосвязи или экипаж воздушного судна не был обязан передавать донесения о местоположении.

433. Орган, который является ответственным за аварийное оповещение, должен:

а) уведомить связанный с данным органом координационный центр поиска и спасания, а также органы, обеспечивающие аварийное оповещение в других районах полетной информации или диспетчерских районах, имеющих отношение к полету данного воздушного судна, о введении аварийной (аварийных) стадии (стадиях);

б) просить эти органы оказать помощь в поисках любой полезной информации о воздушном судне, которое, как предполагается, находится в аварийном положении, используя имеющиеся средства связи;

в) передавать в координационный центр поиска и спасания информацию (после проведения необходимых уточнений) о предпринятых действиях в связи с вводом аварийных стадий;

г) объявить об отмене аварийного положения.

434. До объявления стадии бедствия орган ОВД, ответственный за аварийное оповещение, должен получить необходимую ему информацию о воздушном судне, которая отсутствовала на момент передачи уведомления координационному центру, в том числе используя аварийные частоты.

435. Информация о явлениях космической погоды, которые оказывают воздействие на радиосвязь, осуществляемую на высокой частоте, спутниковую связь, спутниковые системы навигации и (или) явления, которые сопряжены с риском радиационного облучения находящихся на борту воздушного судна людей на эшелонах в пределах района ответственности органа ОВД, передается на борт воздушного судна с помощью одного или нескольких средств, указанных в пункте 408 Федеральных авиационных правил.

IX. Порядок аварийного оповещения о воздушных судах, терпящих или потерпевших бедствие

436. Аварийным оповещением обеспечиваются:

а) все воздушные суда, обеспечиваемые диспетчерским обслуживанием;

б) воздушные суда, представившие план полета, и все другие воздушные суда, известные органам ОВД и находящиеся на радиосвязи;

в) любые воздушные суда, в отношении которых известно или предполагается, что они являются объектом незаконного вмешательства.

437. Центры полетной информации и органы районного диспетчерского обслуживания должны осуществлять сбор и передачу всей полетной информации, относящейся к аварийному положению воздушного судна, выполняющего полет в

пределах района полетной информации или диспетчерского района координационному центру поиска и спасания.

438. При возникновении аварийной ситуации с воздушным судном, находящимся под управлением органа диспетчерского обслуживания подхода или органа аэродромного диспетчерского обслуживания, данным органом ОВД немедленно уведомляется об этом орган районного диспетчерского обслуживания, который уведомляет координационный центр поиска и спасания, если в порядке (плане) аварийного оповещения не предусмотрено иное.

439. Органы ОВД, за исключением случаев, указанных в пункте 441 Федеральных авиационных правил, должны немедленно уведомить координационные центры поиска о том, что воздушное судно находится в одной из стадий аварийного положения:

а) стадии неопределенности, характеризующейся состоянием, когда наступает одно из следующих событий:

от воздушного судна не получено никаких сообщений по прошествии 30 минут после того времени, когда должно было быть получено сообщение, либо после первой неудачной попытки установить связь с таким воздушным судном (в зависимости от того, что наступает раньше);

воздушное судно не прибывает в течение 30 минут после расчетного времени прибытия, сообщенного им в последней передаче или рассчитанного органами ОВД (в зависимости от того, какое из них позднее);

б) стадии тревоги, характеризующейся состоянием, когда наступает одно из следующих событий:

после наступления стадии неопределенности, при последующих попытках установить связь с воздушным судном или запросах в другие источники не удалось получить какие-либо сведения о воздушном судне;

воздушное судно, получившее разрешение на посадку, не производит посадки по прошествии пяти минут после расчетного времени посадки и связь с данным воздушным судном вновь не установлена;

получена информация, о том, что эксплуатационное состояние воздушного судна ухудшилось, но вынужденная посадка не требуется;

известно или предполагается, что воздушное судно стало объектом незаконного вмешательства;

в) стадии бедствия, характеризующейся состоянием, когда наступает одно из следующих событий:

после наступления стадии тревоги проведены дополнительные попытки установить связь с воздушным судном и запросы в другие источники, в результате которых информацию о воздушном судне получить не удалось, что указывает на вероятность того, что воздушное судно терпит бедствие;

считается, что запас топлива на борту израсходован или недостаточен для достижения безопасного места;

получена информация, о том, что эксплуатационное состояние воздушного судна ухудшилось настолько, что может потребоваться вынужденная посадка;

получена информация или в результате развития ситуации, становится очевидным, что воздушное судно собирается выполнить или выполнило вынужденную посадку.

440. Имеющаяся информация передается в уведомлении об аварийном оповещении в следующем порядке:

а) аварийная стадия;

б) орган, распространяющий аварийное оповещение;

в) характер аварийной обстановки;

г) информация из плана полета;

д) орган, который был на связи в последний раз, время и использованная частота;

е) последнее донесение о местоположении и способ определения последнего местоположения;

ж) окраска и отличительная маркировка воздушного судна;

з) действия, предпринятые органом, передающим уведомление;

и) дополнительные сведения, относящиеся к событию, включаемые по решению органа ОВД.

441. После получения уведомления координационный центр поиска и спасания должен запросить дополнительную необходимую информацию от собственника воздушного судна и перевозчика, уточнить стадии аварийного положения или отмену действий по аварийному оповещению.

442. Кроме уведомления, указанного в пункте 439 Федеральных авиационных правил, координационному центру передается любая дополнительная поступающая информация, в том числе информация об изменении аварийных стадий или информация об отмене аварийной обстановки.

443. Органы ОВД должны использовать все имеющиеся средства связи для установления и поддержания связи с воздушным судном, находящимся в аварийном положении, и для запроса сведений об этом воздушном судне.

444. Если районный диспетчерский центр или центр полетной информации решает, что воздушное судно находится в стадии неопределенности или в стадии тревоги, орган ОВД при наличии технической возможности прямой связи с эксплуатантом должен сообщить об этом эксплуатанту до уведомления координационного центра поиска и спасания.

445. Орган ОВД должен немедленно уведомить координационный центр спасания, если воздушное судно находится в стадии бедствия.

446. Вся информация районного диспетчерского центра или центра полетной информации, направляемая координационному центру поиска и спасания, при наличии технической возможности прямой связи органа ОВД с эксплуатантом передается также эксплуатанту.

447. Орган ОВД, установивший, что воздушное судно находится в аварийном положении, должен информировать другие воздушные суда, на полет которых может повлиять воздушное судно находящиеся в аварийном положении, о характере его аварийного положения, за исключением случаев, когда воздушное судно является объектом незаконного вмешательства.

X. Порядок координации органов ОВД (управления полетами) в процессе обслуживания воздушного движения

448. Координация и передача обслуживания воздушного движения между последовательно расположенными органами ОВД и диспетчерскими секторами осуществляется посредством диалога, состоящего из следующих этапов:

а) уведомление о полете в целях подготовки к координации по мере необходимости;

б) координация условий передачи обслуживания воздушного движения передающим органом ОВД;

в) координация по мере изменения воздушной обстановки и принятие условий передачи обслуживания воздушного движения принимающим органом ОВД;

г) передача обслуживания воздушного движения принимающему органу ОВД или диспетчерскому сектору.

449. Органы ОВД должны устанавливать и применять стандартные правила координации и передачи диспетчерского ОВД[44], чтобы свести к минимуму необходимость координации с использованием речевой связи.

450. Стандартные правила координации и передачи диспетчерского ОВД должны включать следующие элементы:

а) определение районов ответственности и районов, оказывающих влияние на обслуживание воздушного движения в смежном органе ОВД, связанных с обслуживанием воздушного движения, структуры воздушного пространства и классификации (классов) воздушного пространства;

б) порядок делегирования ответственности за обслуживание воздушного движения[45] при необходимости использования делегирования;

в) правила обмена планами полетов и диспетчерскими данными, включая использование сообщений по координации, передаваемых с помощью автоматизированных и (или) речевых средств связи;

г) средства связи;

д) требования и правила в отношении запросов утверждения;

е) основные точки, уровни или время передачи обслуживания, связи;

ж) условия передачи и принятия ОВД такие, как установленные уровни полета, конкретные минимумы или интервалы эшелонирования, устанавливаемые в момент передачи обслуживания, и использование автоматизированных средств;

з) координацию при использовании систем наблюдения ОВД;

и) порядок присвоения кодов вторичного обзорного радиолокатора;

к) координацию для вылетающих воздушных судов;

л) установленные зоны (контрольные точки) ожидания и правила для прибывающих воздушных судов;

м) координацию на случай непредвиденных обстоятельств;

н) другие необходимые элементы или информацию, касающиеся координации и передачи обслуживания.

---

[44] Пункты 10.1.1.2 и 10.1.1.3 Doc 4444.

[45] Пункт 10.1.1.3 Doc 4444.

451. Координация и передача ОВД между смежными органами районного диспетчерского обслуживания осуществляются в соответствии с соглашениями о процедурах взаимодействия.

452. При возникновении особых случаев[46] в полете и (или) полете воздушного судна в особых условиях[47] в сообщение, касающееся координации, включается информация об условиях, в которых находится воздушное судно.

453. Орган диспетчерского обслуживания подхода должен предоставить органу районного диспетчерского обслуживания следующую информацию:

а) об используемой ВПП, стандартном маршруте прибытия и схеме захода на посадку, если они отличаются от записанной в ATIS информации;

б) о свободном уровне (уровнях), в том числе в зоне ожидания, который (которые) может использовать орган районного диспетчерского обслуживания для снижения прибывающих воздушных судов;

в) о временном интервале (или интервале горизонтального (продольного) эшелонирования) между прибывающими воздушными судами;

г) об опознавательном индексе воздушного судна;

д) об аэродроме посадки;

е) о литере рейса;

ж) о точке выхода из узлового диспетчерского района (номере коридора), стандартном маршруте вылета по приборам или рубеже передачи ОВД;

з) об уровне и расчетном времени пролета рубежа передачи обслуживания воздушного движения;

и) об уровне дальнейшего полета по маршруту ОВД;

к) о задерживающихся воздушных судах, которые могут повлиять на деятельность органа районного диспетчерского обслуживания;

л) об уходах на второй круг, которые могут отразиться на деятельности органа районного диспетчерского обслуживания.

454. Орган районного диспетчерского обслуживания должен предоставить органу диспетчерского обслуживания подхода следующую информацию:

а) точку входа в узловой диспетчерский район (номер коридора);

б) уровень (уровень до которого разрешено снижение) и расчетное время пролета рубежа передачи обслуживания воздушного движения;

в) литер рейса;

г) опознавательный индекс и тип воздушного судна;

д) аэродром посадки;

е) расчетное время прилета;

ж) предполагаемое время задержки вылетов воздушных судов в связи с перегрузкой воздушного пространства и (или) превышением пропускной способности органа районного диспетчерского обслуживания.

455. Орган аэродромного диспетчерского обслуживания должен предоставить органу диспетчерского обслуживания подхода следующую информацию:

а) аэродром посадки;

б) время вылета;

---

[46] Пункт 3.117 ФАП-128.

[47] Пункт 3.116 ФАП-128.

в) литер рейса;

г) опознавательный индекс и тип воздушного судна;

д) уровень для дальнейшего полета по маршруту ОВД;

е) сведения о задерживающихся воздушных судах, которые могут отразиться на деятельности органа диспетчерского обслуживания подхода;

ж) сведения об уходах на второй круг, которые могут отразиться на деятельности диспетчерского обслуживания подхода.

456. Орган диспетчерского обслуживания подхода должен предоставлять органу аэродромного диспетчерского обслуживания следующую информацию:

а) опознавательный индекс и тип воздушного судна;

б) литер рейса;

в) расчетное время и уровень (уровень, до которого разрешено снижение) входа воздушного судна;

г) время задержки вылета воздушных судов из-за чрезмерной плотности движения.

457. Координация между диспетчерскими пунктами (секторами) в составе одного органа ОВД осуществляется в соответствии с технологиями работы органа ОВД.

XI. Аварийное положение, опасные ситуации и отказы оборудования, непредвиденные ситуации при обслуживании воздушного движения

458. В случае, когда воздушное судно находится или предполагается, что оно находится в аварийном положении, диспетчер УВД должен оказывать ему помощь, применяя правила, указанные в настоящей главе.

459. За воздушного судном, которое находится в аварийном положении, должен осуществляться контроль. Орган ОВД должен осуществлять слежение за воздушным судном по индикатору воздушной обстановки до тех пор, пока воздушное судно не выйдет за пределы зоны действия системы наблюдения ОВД. Информация о местоположении предоставляется всем органам ОВД, которые могут оказать помощь этому воздушному судну.

460. Если пилоту воздушного судна, на борту которого возникло аварийное положение, было ранее дано указание выбрать конкретный код приемоответчика и (или) аварийный режим АЗН-В, этот код (режим) продолжает использоваться, за исключением тех случаев, когда пилот принимает иное решение или ему даны иные указания. Если органом ОВД не было дано указаний об установлении кода или аварийного режима, пилот должен установить на приемоответчике режима «А» код «7700» и (или) аварийный режим АЗН-В.

461. Если на индикаторе воздушной обстановки наблюдается сигнал тревоги АЗН-В, оповещающий о возникновении аварийного положения, и отсутствует указание на код вторичного обзорного радиолокатора, выбранный пилотом, диспетчером производятся следующие действия:

а) осуществляются попытки установить связь с воздушным судном, с тем чтобы проверить характер аварийной ситуации;

б) осуществляются попытки убедиться, что воздушное судно может принимать сообщения органа ОВД посредством направления ему запроса выполнить указанный маневр, который можно наблюдать с помощью АЗН-В, если установить связь не удалось.

462. При работе в аварийной обстановке органы ОВД должны осуществлять координацию действий, а персонал в своих действиях должен исходить из фактических событий и тенденции (в том числе предполагаемой) развития событий.

463. Если экипаж воздушного судна сообщает об аварийной обстановке, орган ОВД должен предпринять следующие действия:

а) принять меры для установления опознавательного индекса и типа воздушного судна, типа аварийной обстановки, намерений экипажа воздушного судна, а также местоположения и уровень воздушного судна, если эта информация не была представлена экипажем воздушного судна или неизвестна;

б) принять решение относительно предоставления помощи экипажу воздушного судна;

в) организовать взаимодействие в целях оказания помощи с любым другим органом ОВД или другими службами, которые могут оказать помощь воздушному судну;

г) предоставить экипажу воздушного судна информацию, которая может потребоваться в аварийной обстановке, в том числе данные о подходящих для посадки аэродромах, безопасные высоты полета, метеорологическую информацию;

д) получить от эксплуатанта или экипажа воздушного судна информацию о количестве людей на борту воздушного судна, количестве оставшегося топлива, возможном наличии опасных веществ и их характере на борту воздушного судна;

е) произвести уведомления в соответствии с пунктами 437–447 Федеральных авиационных правил.

464. Информация, указанная в подпункте «д» пункта 463 Федеральных авиационных правил, должна запрашиваться у экипажа воздушного судна в случае, если она не получена от эксплуатанта или из других источников, связанных с выполнением полета воздушного судна.

465. Воздушное судно, в отношении которого известно или предполагается, что оно находится в аварийном положении, включая акты незаконного вмешательства, пользуется приоритетом по отношению к другим воздушным судам.

466. Если наблюдается, что опознанное воздушное судно, выполняющее контролируемый полет, следует по траектории, ведущей к возникновению конфликтной ситуации между этим воздушным судном и неизвестным воздушным судном, которая может создать опасность столкновения, орган ОВД должен:

а) информировать экипаж воздушного судна о неизвестном воздушном судне;

б) уведомлять экипаж воздушного судна о ликвидации конфликтной ситуации.

467. Информация о неизвестных воздушных судах, следующих по траектории, ведущей к возникновению конфликтной ситуации, передается в следующем виде:

а) курсовой угол воздушного судна, создающего конфликтную ситуацию, отсчитываемый в градусах или по условному часовому циферблату;

б) расстояние в километрах до воздушного судна, создающего конфликтную ситуацию, от воздушного судна, выполняющего контролируемый полет;

в) направление, в котором следует воздушное судно, создающее конфликтную ситуацию;

г) уровень или расположение воздушного судна, создающего конфликтную ситуацию, по высоте (выше, ниже);

д) тип воздушного судна, создающего конфликтную ситуацию;

е) относительная скорость воздушного судна, создающего конфликтную ситуацию (если есть возможность определить относительную скорость).

468. При потере радиосвязи с воздушным судном диспетчер должен определить, работает ли установленный на борту этого воздушного судна радиоприемник посредством передачи ему на используемом канале указания подтвердить прием выполнением заданного маневра и отслеживания линии пути воздушного судна или путем передачи воздушному судну указания задействовать режим «Опознавание» или изменить код вторичного обзорного радиолокатора и (или) режим передачи АЗН-В.

В случае отказа радиосвязи на борту воздушного судна экипаж воздушного судна, оборудованного приемоответчиком, должен использовать приемоответчик в режиме «А», установив код «7600».

469. Экипажи воздушных судов, оборудованных АЗН-В, у которых отказала радиосвязь, могут передавать донесения АЗН-В в аварийном и (или) срочном режиме.

470. Если указанные в пункте 468 Федеральных авиационных правил действия не приносят результатов, орган ОВД должен их повторить на другом имеющемся канале, который, как предполагает орган ОВД, данное воздушное судно может прослушивать.

471. В случаях, указанных в пунктах 468 и 470 Федеральных авиационных правил, орган ОВД должен выдавать указания по маневрированию таким образом, чтобы воздушное судно сохранило после выполнения полученных указаний свою линию пути, предписываемую ему текущим разрешением.

472. Если посредством осуществления указанных в пункте 468 Федеральных авиационных правил действий установлено, что радиоприемник на борту воздушного судна функционирует, орган ОВД должен осуществлять дальнейшее обслуживание, используя для подтверждения приема выдаваемых воздушному судну разрешений изменения кода ВОРЛ режима передачи АЗН-В или передачи в режиме «Опознавание».

473. При полном отказе связного оборудования на воздушном судне, выполняющем или планирующем выполнять контролируемый полет в районе и на уровнях, где обеспечивается ОВД на основе наблюдения, необходимо продолжать применять эшелонирование, основанное на использовании систем наблюдения ОВД. Если воздушное судно, на котором отказало связное оборудование, не опознано, применяется эшелонирование между опознанными воздушными судами и всеми неопознанными воздушными судами, которые наблюдаются по предполагаемому маршруту полета воздушного судна, на котором отказало связное оборудование, до тех пор, пока не станет известно, что воздушное судно, на котором отказало оборудование радиосвязи, пролетело через воздушное пространство зоны ответственности органа ОВД или выполнило посадку.

474. В случае полного отказа наземного радиооборудования, используемого для диспетчерского обслуживания, орган ОВД должен:

а) предпринять попытку установить радиосвязь на аварийной частоте, если от экипажа воздушного судна требуется прослушивать аварийную частоту;

б) информировать об отказе все соседние диспетчерские пункты (секторы);

в) сообщать смежным органам ОВД текущие условия воздушного движения;

г) запросить смежные диспетчерские пункты (секторы) об оказании помощи в обеспечении эшелонирования воздушных судов, которые могут установить с ними связь;

д) дать указание соседним диспетчерским пунктам (секторам) удерживать все воздушные суда, выполняющие контролируемые полеты, за пределами района ответственности конкретного диспетчерского пункта (сектора), у которого отказало оборудование, или направлять их в обход этого района, пока не станет возможным вновь предоставлять обслуживание воздушного движения.

475. Для уменьшения последствий полного отказа наземного радиооборудования для безопасности полетов действия диспетчеров УВД при ситуациях, связанных с полным отказом наземного радиооборудования, должны отражаться в технологиях работы органа ОВД.

476. Радиосвязь считается потерянной, если в течение 5 минут при использовании всех имеющихся каналов радиосвязи на повторяющиеся вызовы по каждому из них экипаж воздушного судна или орган ОВД не отвечает.

477. В случае непреднамеренного блокирования диспетчерской частоты бортовым передатчиком орган ОВД должен принять следующие действия:

а) попытаться опознать воздушное судно, блокирующее диспетчерскую частоту;

б) если блокирующее частоту воздушное судно опознано, необходимо попытаться установить связь с этим воздушным судном и немедленно передать указания, направленные на прекращение блокирования частоты, с использованием:

аварийной частоты, частоты авиакомпании, эксплуатирующей данное воздушное судно:

любой ОВЧ-частоты, назначенной для использования между экипажами воздушных судов («воздух-воздух»);

других средств связи;

иных методов передачи информации, если воздушное судно находится на земле.

478. В случае получения (отправления) ложных и вводящих в заблуждение передач на частотах обслуживания воздушного движения, которые могут представлять угрозу безопасности полетов воздушных судов, орган ОВД должен:

а) корректировать любые ложные или вводящие в заблуждение указания или разрешения, которые были переданы;

б) информировать все воздушные суда на частоте (частотах) органа ОВД о том, что передаются ложные и вводящие в заблуждение указания или разрешения;

в) дать указание всем экипажам воздушных судов на частоте (частотах) органа ОВД проверить указания и разрешения до предпринятия экипажами воздушных судов действий;

г) дать указание экипажам воздушных судов перейти на другую частоту при наличии резервного канала связи;

д) информировать экипажи воздушных судов о прекращении передачи ложных и вводящих в заблуждение указаний или разрешений.

479. Экипажи воздушных судов должны запрашивать у органа ОВД разъяснения или уточнения относительно любого данного указания или разрешения, которые по оценке экипажа могут быть ложными или вводящими в заблуждение.

480. В случае обнаружения передачи ложных или вводящих в заблуждение указаний или разрешений органом ОВД должны приниматься меры для установления передатчика и прекращения передач.

481. В случае полного отказа системы наблюдения ОВД при сохранении связи «воздух – земля» диспетчер УВД должен установить местоположение всех уже опознанных воздушных судов, предпринять действия по обеспечению процедурного эшелонирования между воздушными судами и ограничить число воздушных судов, которым разрешено войти в данный район, если это необходимо для обеспечения безопасности.

482. В случае полного отказа системы наблюдения ОВД в качестве чрезвычайной меры орган ОВД может временно использовать вертикальные интервалы эшелонирования в соответствии с пунктом 500 Федеральных авиационных правил до того, как будет обеспечено процедурное эшелонирование.

483. Как только орган ОВД узнает об отклонившемся от курса воздушном судне, он должен предпринять все изложенные в настоящем пункте и пунктах 485 и 486 Федеральных авиационных правил меры по оказанию этому воздушному судну помощи для обеспечения безопасности его полета. Если местоположение воздушного судна неизвестно, орган ОВД должен:

а) предпринять попытки установить двустороннюю связь с экипажем воздушного судна, если такая связь еще не установлена;

б) использовать все имеющиеся средства для определения его местоположения;

в) информировать другие органы ОВД, в район которых воздушное судно, возможно, вошло или может войти в результате отклонения от курса, принимая во внимание все факторы, которые могут повлиять на управление полетом воздушного судна в данных условиях;

г) информировать органы противовоздушной обороны[48] и предоставить им информацию о плане полета воздушного судна и другие сведения относительно отклонившегося от курса воздушного судна;

д) обратиться с просьбой в органы ОВД, органы управления полетам, органы противовоздушной обороны и к другим воздушным судам, находящимся в полете, оказать помощь в установлении связи с экипажем воздушного судна и определении его местоположения.

484. Требования в подпунктах «г» и «д» пункта 483 Федеральных авиационных правил относятся также к органам ОВД, информированным в соответствии с подпунктом «в» пункта 483 Федеральных авиационных правил.

485. Когда местоположение воздушного судна установлено, орган ОВД должен:

---

[48] Абзац сорок четвертый пункта 2 ФП ИВП.

а) сообщить экипажу воздушного судна о его местоположении и корректирующих действиях, которые должны быть предприняты;

б) информировать другие органы ОВД и органы противовоздушной обороны об отклонившемся от курса воздушного судна и любых переданных экипажу этого воздушного судна рекомендациях.

486. Как только орган ОВД узнает, что в его районе находится неопознанное воздушное судно, он должен предпринять одну или несколько мер из числа указанных ниже в зависимости от складывающейся ситуации:

а) предпринять попытки установить с экипажем этого воздушного судна двустороннюю связь;

б) запросить об этом полете другие органы ОВД и попросить их оказать содействие в установлении двусторонней связи с воздушным судном;

в) запросить об этом полете органы ОВД, обслуживающие смежные районы, и попросить их оказать содействие в установлении двусторонней связи с воздушным судном;

г) предпринять попытки получить информацию от других воздушных судов в этом районе.

487. Как только принадлежность воздушного судна установлена, орган ОВД должен информировать об этом орган противовоздушной обороны.

488. Орган ОВД должен немедленно информировать руководящий орган ЕС ОрВД, если считает, что отклонившееся от курса или неопознанное воздушное судно может быть объектом незаконного вмешательства.

489. Одно воздушное судно может рассматриваться одновременно как «отклонившееся от курса воздушное судно» одним органом и как «неопознанное воздушное судно» другим органом.

490. Отклонившееся от курса или неопознанное воздушное судно может рассматриваться в качестве ставшего объектом незаконного вмешательства.

491. Как только орган ОВД узнает о том, что в районе его ответственности осуществляется перехват воздушного судна, он должен предпринять одну или несколько мер из числа указанных ниже в зависимости от складывающейся ситуации:

а) предпринять попытки установить с перехватываемым воздушным судном двустороннюю связь, используя все имеющиеся средства, в том числе аварийную частоту, если такая связь еще не установлена;

б) информировать пилота перехватываемого воздушного судна о перехвате;

в) установить контакт с органом управления перехватом, поддерживающим двустороннюю связь с перехватывающим воздушным судном, и обеспечить его имеющейся информацией относительно данного воздушного судна;

г) ретранслировать исходя из развития воздушной обстановки сообщения между органом управления перехватом и перехватываемым воздушным судном;

д) предпринять меры для обеспечения безопасности перехватываемого воздушного судна во взаимодействии с органом управления перехватом;

е) информировать смежные органы ОВД, если в результате отклонения от курса воздушное судно вышло за пределы или вошло в пределы района ответственности этих органов ОВД.

492. Как только орган ОВД узнает о том, что вне пределов его района ответственности осуществляется перехват воздушного судна, он должен предпринять одну или несколько мер из числа указанных ниже в зависимости от складывающейся ситуации:

а) информировать орган ОВД, обслуживающий воздушное пространство, в котором осуществляется перехват, оказать помощь в опознавании этого воздушного судна, и попросить его предпринять действия в соответствии с пунктом 491 Федеральных авиационных правил;

б) ретранслировать сообщения между перехватываемым воздушным судном и органом ОВД, обслуживающим пространство, где осуществляется перехват, органом управления перехватом или перехватчиком.

493. Орган ОВД должен быть готов предпринять действия, если воздушному судну в аварийной обстановке или в других нештатных ситуациях может потребоваться слить топливо, с тем чтобы уменьшить максимальный посадочный вес для выполнения безопасной посадки.

494. Если воздушному судну, выполняющему полет в контролируемом воздушном пространстве, требуется слить топливо, экипаж воздушного судна должен информировать об этом орган ОВД. В этом случае орган ОВД должен согласовать с экипажем воздушного судна следующее:

а) маршрут полета, исключающий его прохождение над крупными городами (более 100 тысяч жителей), поселками, водным пространством, а также от районов, где идут или ожидаются грозы (орган ОВД должен разработать маршрут (маршруты) слива топлива, которые диспетчер УВД будет предлагать экипажу воздушного судна);

б) подлежащий использованию уровень, на котором будет производиться слив топлива и который должен быть не менее 1800 метров (6000 футов);

в) продолжительность слива топлива.

495. Другие известные воздушные суда должны быть удалены от воздушного судна, сливающего топливо:

а) не менее чем на 20 километров по горизонтали, но не позади воздушного судна, сливающего топливо;

б) вертикальное эшелонирование в случае нахождения позади воздушного судна, сливающего топливо в течение 15 минут полетного времени или на расстоянии 100 километров:

не менее чем 300 метров (1000 футов) при нахождении выше воздушного судна, сливающего топливо;

не менее чем 900 метров (3000 футов) при нахождении ниже воздушного судна, сливающего топливо.

496. Неконтролируемым воздушным судам передается предупреждение оставаться за пределами района, где будет производится слив топлива. Смежные органы ОВД и соседние диспетчерские пункты (сектора) должны быть проинформированы об осуществлении слива топлива и передать предупреждения другим воздушным судам оставаться за пределами района, где будет производится слив топлива.

497. После завершения слива топлива смежные органы ОВД и соседние диспетчерские пункты (сектора) информируются о возможности возобновления обслуживания воздушного движения в нормальном режиме.

498. При поступлении с борта воздушного судна сообщения о получении рекомендации бортовой системой предупреждения столкновений по разрешению угрозы столкновения (resolution advisory; далее – RA) орган ОВД не должен предпринимать попыток изменить траекторию полета воздушного судна до тех пор, пока экипаж воздушного судна не сообщит о разрешении конфликтной ситуации.

499. Когда воздушное судно прекращает соблюдать диспетчерское разрешение или указание в связи с выполнением им RA или пилот сообщает о RA, с диспетчера УВД снимаются задачи за обеспечение эшелонирования между данным воздушным судном и другими воздушными судами, с которыми эшелонирование может быть нарушено в результате маневрирования, начатого в соответствии с RA. На диспетчера УВД вновь возлагается выполнение задач по обеспечению эшелонирования всех затрагиваемых воздушных судов, в одном из следующих случаев:

а) диспетчер УВД подтверждает получение от экипажа воздушного судна донесения о том, что воздушное судно вновь выполняет полет в соответствии с текущим диспетчерским разрешением;

б) диспетчер УВД подтверждает получение от экипажа воздушного судна донесения о том, что воздушное судно возобновляет выполнение текущего диспетчерского разрешения, и выдает альтернативное диспетчерское разрешение, которое подтверждается экипажем воздушного судна.

500. Если в аварийной ситуации не представляется возможным дать указания, обеспечивающие возможность выдерживания применяемого интервала горизонтального эшелонирования, может использоваться аварийное эшелонирование, которое должно соответствовать половине применяемого минимума вертикального эшелонирования:

150 метров (500 футов) между воздушными судами в воздушном пространстве, где применяется минимум вертикального эшелонирования в 300 метров (1000 футов);

300 метров (1000 футов) между воздушными судами в воздушном пространстве, где применяется минимум вертикального эшелонирования 600 метров (2000 футов).

501. Экипажи воздушных судов информируются органом ОВД о применении аварийного эшелонирования и фактическом используемом минимуме вертикального эшелонирования.

502. В случае получения сообщения или прогноза о появлении облака вулканического пепла в пределах воздушного пространства зоны ответственности диспетчерского пункта (секторы), диспетчер должен предпринять следующие меры:

а) немедленно передать информацию экипажам воздушных судов, которых это может затрагивать, с тем, чтобы они имели сведения о текущем и прогнозируемом местоположении облака пепла и затрагиваемых уровнях полета;

б) обеспечить исходя из воздушной обстановки запрашиваемое экипажем воздушного судна изменение маршрута или изменение уровня;

в) рекомендовать изменить маршрут с тем, чтобы обойти или покинуть районы, в которых согласно донесениям, появились или прогнозируются облака пепла;

г) исходя из воздушной обстановки и загруженности диспетчера УВД запросить специальное донесение с борта воздушного судна в случае, если маршрут полета проходит через или вблизи прогнозируемого облака пепла, и передать такое специальное донесение с борта воздушного судна органу метеорологического обеспечения.

503. Если экипаж воздушного судна сообщает органу ОВД о том, что воздушное судно вошло в облако вулканического пепла, то орган ОВД должен:

а) принять меры, применимые к воздушному судну, находящемуся в аварийной ситуации;

б) инициировать изменения назначенного маршрута или уровня в случаях, если поступил запрос пилота или если это вызвано требованиями безопасности.

504. Режим радиомолчания может быть введен органом ОВД для конкретного диспетчерского пункта (пунктов) или сектора (секторов) в случаях:

если интенсивность воздушного движения или обстановка затрудняет осуществлять радиообмен с экипажами воздушных судов;

если выдача указаний диспетчером затруднена (в том числе в связи с занятостью эфира, частоты);

при наличии необходимости обеспечивать возможность немедленного получения доклада (информации) от отдельных воздушных судов.

505. В режиме радиомолчания предусматриваются следующие действия:

экипаж воздушного судна, находящегося (переходящего) на определенной частоте, не должен первым осуществлять доклады (выходит на связь только по запросу диспетчера УВД), за исключением воздушных судов, определенных органом ОВД, и случаев возникновения аварийной ситуации, и должен работать только на прием и подтверждение полученных сообщений;

орган ОВД должен определять приоритет связи с воздушными судами и первым выдавать необходимые указания (информацию);

экипажи воздушных судов должны подтверждать указания органа ОВД относительно изменения уровня, курса, частоты, скорости с указанием своих позывных.

506. Орган ОВД, в зоне ответственности которого действует режим радиомолчания, в случаях необходимости прекращения первичных докладов о выходе на связь экипажей воздушных судов должен сообщить об этом смежным органам ОВД, которые доводят эту информацию до экипажей воздушных судов, находящихся у них на обслуживании.

507. Если диспетчеру становится известно, что воздушное судно больше не находится в состоянии бедствия и его экипажу не требуется срочной информации, а также в иных случаях, когда отпала необходимость в применении режима радиомолчания, орган ОВД должен отменить режим радиомолчания указанием экипажам воздушных судов и смежным органам ОВД. Орган ОВД может дать указание воздушному судну изменить в интересах безопасности тип своего радиотелефонного позывного, когда сочетание символов между двумя или более

радиотелефонными позывными воздушных судов может привести к перепутыванию при приеме и передаче сообщений.

508. Изменение позывного является временным и применяется в пределах воздушного пространства, где существует возможность перепутывания информации при приеме и передаче сообщений.

509. Орган ОВД в целях избегания путаницы одновременно с передачей экипажу воздушного судна указания об изменении радиотелефонного позывного должен передать информацию о местоположении и (или) уровне полета этого воздушного судна.

510. Когда орган ОВД изменит тип радиотелефонного позывного воздушного судна, этот орган ОВД должен обеспечить переход данного воздушного судна на использование радиотелефонного позывного, указанного в плане полета, когда оно передается другому органу ОВД, за исключением случаев, когда изменение радиотелефонного позывного координируется между двумя органами ОВД.

511. Экипаж воздушного судна должен информировать орган ОВД о том, что все запланированные варианты использования аэродромов сводятся к использованию конкретного аэродрома намеченной посадки и любое изменение полученного разрешения может привести к выполнению посадки с меньшим запасом топлива, чем было запланировано для минимального резерва, с использованием сообщения «МИНИМАЛЬНЫЙ ЗАПАС ТОПЛИВА».

512. При получении сообщения от экипажа воздушного судна «МИНИМАЛЬНЫЙ ЗАПАС ТОПЛИВА», диспетчер должен информировать пилота о любых задержках или о том, что задержек не ожидается.

513. Во всех случаях, когда известно или предполагается, что воздушное судно подвергается незаконному вмешательству или получено предупреждение об угрозе взрыва, органы ОВД должны:

а) отвечать и обеспечивать запросы данного воздушного судна, включая просьбы о предоставлении информации об аэронавигационных средствах, правилах и видах обслуживания, относящихся к маршруту полета и к любому аэродрому предполагаемой посадки;

б) предпринимать необходимые действия для обеспечения беспрепятственного выполнения полета на всех этапах.

514. В случаях, указанных в пункте 513 Федеральных авиационных правил, органы ОВД должны:

а) передавать и продолжать передавать информацию, относящуюся к безопасному производству полета, не дожидаясь ответа от воздушного судна;

б) контролировать и регистрировать ход полета, используя для этого все имеющиеся средства, а также координировать передачу управления с соседними органами ОВД, не требуя от воздушного судна передачи сообщений или других ответных действий, если с этим воздушным судном не поддерживается устойчивая связь;

в) информировать и продолжать постоянно информировать о развитии ситуации органы ОВД (включая расположенные в соседних РПИ), которые могут иметь отношение к ходу полета;

г) уведомить:

эксплуатанта или назначенного им представителя;

координационный центр поиска и спасания согласно правилам аварийного оповещения;

орган противовоздушной обороны, а также ретранслировать сообщения, относящиеся к обстоятельствам незаконного вмешательства (в том числе первоначальные сообщения об инциденте), которые должны включать в том числе первоначальные сообщения об инциденте, уточненные сообщения об имеющем место инциденте, сообщения, содержащие информацию о решениях, принятых лицами, ответственными за принятие решений, сообщения о передаче ответственности за ОВД, сообщения о принятии ответственности за ОВД, сообщения о том, что объект более не вовлечен в инцидент, и сообщения о завершении инцидента.

515. В случае получения информации об угрозе, связанной с размещением на борту известного воздушного судна бомбы или другого взрывного устройства, дополнительно к действиям, указанным в пункте 513 Федеральных авиационных правил, орган ОВД должен:

а) находясь на прямой связи с воздушным судном, информировать экипаж воздушного судна об угрозе и обстоятельствах, связанных с этой угрозой;

б) при отсутствии прямой связи с воздушным судном информировать экипаж воздушного судна через другие органы ОВД или по иным доступным каналам связи.

516. Орган ОВД, находящийся на связи с экипажем воздушного судна, должен убедиться в его намерениях и сообщить об этих намерениях смежным органам ОВД по направлению полета воздушного судна.

517. Воздушному судну, находящемуся в полете, выдается новое разрешение следовать до установленного пункта назначения. При первой возможности утверждается любой запрос экипажа воздушного судна на набор высоты или снижение для того, чтобы уровнять или уменьшить разницу между внешним атмосферным давлением и атмосферным давлением в кабине экипажа.

518. Экипажу воздушного судна на земле дается указание как можно дальше находиться от других воздушных судов и объектов на летном поле. В соответствии с установленными на аэродроме правилами воздушному судну дается указание вырулить на назначенное или изолированное место стоянки. Если экипаж воздушного судна принял решение срочно осуществлять высадку пассажиров и экипажа, другие воздушные суда, транспортные средства и персонал должны находиться на безопасном удалении от воздушного судна, подвергающегося угрозе.

519. Органы ОВД не должны давать рекомендаций или предложений экипажу воздушного судна относительно принятия действий в отношении взрывного устройства.

520. Экипажу воздушного судна, в отношении которого известно или предполагается, что оно является объектом незаконного вмешательства, или которое по иным причинам необходимо изолировать, дается разрешение занять указанное оператором аэродрома изолированное место стоянки. Если изолированное место стоянки не указано или если указанное место занято, экипажу воздушного судна дается разрешение занять место в пределах участка или участков, установленных оператором аэродрома. В разрешении на руление указывается маршрут руления, по которому необходимо следовать до места стоянки. Этот

маршрут выбирается таким образом, чтобы свести к минимуму любую опасность для пассажиров и прочих лиц, других воздушных судов и сооружений на аэродроме.

521. После того, как установлено, что воздушное судно выполняет аварийное снижение, органом ОВД немедленно предпринимаются следующие действия:

передача аварийного радиовещательного сообщения;

передача воздушным судам, затронутым данным снижением, информации о воздушном движении и (или) указаний;

уведомление о минимальной абсолютной (относительной) высоте полета и установке высотомера в зоне выполнения полетов;

информирование других органов ОВД, которые могут быть затронуты данным аварийным снижением.

522. При первой практической возможности экипаж воздушного судна, выполняющего аварийное снижение, должен предпринять следующие действия:

выполнить полет в направлении, выбранном по своему усмотрению;

уведомить орган ОВД об аварийном снижении и (если это возможно) о своих намерениях;

установить код ответчика «7700» и выбрать аварийный режим оборудования АЗН-В и (или) АЗН-К;

включить внешние бортовые огни (в соответствии с эксплуатационными ограничениями);

следить за воздушными судами, которые могут создать конфликтную ситуацию как визуально, так и с помощью бортовой системы предупреждения столкновений (при наличии);

согласовать свои дальнейшие намерения с органом ОВД после завершения аварийного снижения.

523. Экипаж воздушного судна, принимающего радиовещательное сообщение об аварийном снижении, при отсутствии конкретного указания органа ОВД о выходе из зоны или угрозе, обусловленной непосредственной опасностью, должен предпринять следующие действия:

а) продолжить выполнять полет согласно текущему диспетчерскому разрешению и вести прослушивание используемой частоты для получения любых дополнительных указаний органа ОВД;

б) следить за воздушными судами, которые могут создать конфликтную ситуацию как визуально, так и с помощью бортовой системы предупреждения столкновений (при наличии).

XII. Обеспечение безопасности полетов при обслуживании воздушного движения

524. Для обеспечения безопасности полетов при обслуживании воздушного движения (далее – безопасность полетов) юридическое лицо, осуществляющее аэронавигационное обслуживание, должно сформировать систему управления

безопасностью полетов для органов ОВД (далее – СУБП), разработать и утвердить систему по управлению безопасностью полетов[49].

525. Система управления безопасностью полетов при обслуживании воздушного движения должна предусматривать:

а) контроль за уровнями безопасности полетов и выявление тенденций, ухудшающих уровень безопасности полетов;

б) анализ деятельности органов ОВД, связанный с безопасностью полетов;

в) оценку безопасности полетов в связи с планируемой реорганизацией воздушного пространства, внедрением новых систем оборудования или средств и в связи с введением новых или измененных правил обслуживания воздушного движения;

г) механизм определения необходимости введения мер повышения безопасности полетов.

526. Деятельность в рамках СУБП при обслуживании воздушного движения должна документироваться.

527. Сбор информации о фактических или потенциально опасных для безопасности полетов ситуациях или недостатках, связанных с обслуживанием воздушного движения, осуществляется в том числе с использованием добровольных сообщений[50].

528. Информация, связанная с безопасностью полетов, включая отчеты об инцидентах, рассматривается структурными подразделениями органа ОВД, ответственными за управление безопасностью полетов, в целях выявления тенденций, ухудшающих уровень безопасности полетов.

529. Информация об отказах и несоответствии характеристик систем и оборудования связи, наблюдения и других систем, имеющих значение для безопасности полетов, постоянно анализируется структурными подразделениями органа ОВД, ответственными за управление безопасностью полетов, в целях выявления тенденций, которые могут оказать влияние на безопасность полетов.

530. Анализ безопасности полетов в органах ОВД должен осуществляться специалистами, ответственными за проверку эффективности деятельности в области обеспечения безопасности полетов.

531. Анализу безопасности полетов в органах ОВД должны подвергаться в том числе вопросы:

а) по регламентации процессов ОВД для обеспечения того, чтобы:

руководства, технологии работы, должностные инструкции и инструкции по взаимодействию, сведения в сборнике аэронавигационной информации, связанные с деятельностью по обслуживанию воздушного движения, и процедуры координации были полными, отвечающими установленным воздушным законодательством Российской Федерации требованиям и актуальными;

---

[49] Абзац четвертый пункта 2 Правил разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов, а также сбора и анализа данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранения этих данных и обмена ими в соответствии с международными стандартами Международной организации гражданской авиации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 12 апреля 2022 г. № 642 (далее – Правила № 642). В соответствии с пунктом 4 постановления Правительства Российской Федерации от 12 апреля 2022 г. № 642 Правила № 642 действуют до 1 сентября 2028 г.

[50] Абзац третий пункта 2 Правил № 642.

исходя из условий воздушного движения, структура маршрутов обслуживания воздушного движения (далее – маршрут ОВД) предусматривала разделение маршрутов ОВД и пункты пересечения маршрутов ОВД, расположенные таким образом, чтобы свести к минимуму необходимость вмешательства диспетчера и координации действий в рамках органа ОВД и между органами ОВД;

минимумы эшелонирования, используемые в данном воздушном пространстве или на аэродроме, были приемлемыми и при этом соблюдались все положения, применимые к этим минимумам;

при диспетчерском обслуживании осуществлялся достаточный контроль площади маневрирования (визуально или с помощью системы наблюдения ОВД) и были внедрены правила и меры, нацеленные на сведение к минимуму потенциальной опасности непреднамеренного выезда на ВПП;

процедуры эксплуатации аэродромов в условиях ограниченной видимости были внедрены;

объемы движения и рабочая нагрузка на диспетчеров позволяли обеспечивать приемлемый уровень безопасности полетов и применялись правила регулирования объема движения при необходимости снижения рабочей нагрузки на диспетчеров;

правила на случай отказа или ухудшения характеристик систем наблюдения ОВД, включая системы связи, применялись на практике и обеспечивали приемлемый уровень безопасности полетов;

правила представления отчетов об инцидентах и других событиях, имеющих отношение к безопасности полетов, были введены, поощрялось представление отчетов об инцидентах и проводился анализ таких отчетов с целью определения необходимости принятия мер для устранения недостатков;

б) по эксплуатации и техническому обслуживанию для обеспечения того, чтобы:

рабочие условия соответствовали установленным уровням температуры, влажности, вентиляции, шума окружающего освещения и не приводили к снижению работоспособности диспетчера;

автоматизированные системы формировали и отображали план полета, данные управления и координации, быстро и безошибочно распознаваемым человеком образом, а объем индикаций и частота их ложных срабатываний были сведены к минимуму;

оборудование, включая устройства ввода (вывода) автоматизированных систем, было спроектировано и размещено на рабочем месте исходя из необходимости обеспечения быстроты и простоты ввода и считывания данных, минимизации объема вводимой информации, снижения вероятности перепутывания информации;

системы связи, навигации, наблюдения и другие системы и оборудование, имеющие значение для безопасности полетов:

отвечали установленным в сертификационных требованиях (базисах) к оборудованию радиотехнического обеспечения полетов уровням надежности и готовности;

обеспечивали выявление и предупреждение об отказах и ухудшениях характеристик систем;

сопровождались документацией о последствиях отказа и ухудшения характеристик системы, подсистемы и оборудования;

предусматривали меры контроля вероятности отказов и ухудшения характеристик, проверку в штатных эксплуатационных условиях;

предусматривали надлежащие резервные средства и (или) правила в случае отказа или ухудшения характеристик работы системы;

велась и постоянно анализировалась документация по регистрации эксплуатационного состояния систем и оборудования;

в) выдачи свидетельств и подготовки персонала для того, чтобы:

диспетчеры УВД были подготовлены и имели свидетельство диспетчера УВД с действующими квалификационными отметками;

уровень компетентности обладателя свидетельства диспетчера УВД поддерживался посредством прохождения подготовки, повышения квалификации, переподготовки, включая приобретение навыков принятия мер в аварийной обстановке и в условиях отказа или ухудшения работы технических средств и систем наблюдения ОВД;

органы ОВД или диспетчерские пункты (сектора) были укомплектованы персоналом, имеющим профессиональную подготовку, позволяющим выполнять свои функции исходя из особенностей воздушной обстановки, объема движения и рабочей нагрузки диспетчеров;

внедрение новых или измененных правил, а также новых или усовершенствованных систем связи, наблюдения ОВД и других оказывающих влияние на безопасность полетов систем и оборудования осуществлялось при проведении необходимой подготовки и инструктажах персонала;

обладатели свидетельства диспетчера УВД обладали знаниями английского языка, необходимыми для предоставления обслуживания воздушного движения экипажам воздушных судов, выполняющим международные полеты;

радиосвязь осуществлялась в соответствии с правилами радиообмена.

532. Оценка безопасности полетов проводится в связи с предложениями в отношении реорганизации воздушного пространства, изменений правил предоставления обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве или на аэродроме и внедрения нового оборудования, систем или средств в том числе в следующих случаях:

а) применение в воздушном пространстве или на аэродроме сокращенного минимума эшелонирования в случаях, предусмотренных воздушным законодательством Российской Федерации;

б) применение в воздушном пространстве или на аэродроме новых эксплуатационных правил, включая процедуры обслуживания воздушного движения, предусмотренных воздушным законодательством Российской Федерации;

в) реорганизация структуры маршрутов обслуживания воздушного движения;

г) ресекторизация воздушного пространства;

д) физические изменения конфигурации ВПП и (или) рулежных дорожек на аэродроме;

е) внедрение новых систем или оборудования связи, наблюдения ОВД и других имеющих значение для безопасности полетов систем и оборудования, в том числе обеспечивающих новые функции и (или) возможности.

533. Изменения внедряются, если результаты оценки безопасности полетов свидетельствуют об обеспечении приемлемого уровня безопасности полетов[51].

534. Оценка безопасности полетов осуществляется исходя из следующих факторов:

а) типы воздушных судов и их летно-технические характеристики и навигационные возможности;

б) плотность и распределение воздушного движения;

в) сложность воздушного пространства, структуру маршрутов обслуживания воздушного движения и классификацию воздушного пространства;

г) конфигурация аэродрома, включая конфигурацию ВПП, их размеры и конфигурацию рулежных дорожек;

д) тип связи «воздух – земля» и временные параметры ведения диалогов в процессе связи, включая возможность вмешательства диспетчера УВД;

е) тип и возможности системы наблюдения ОВД, а также наличие систем, позволяющих диспетчеру УВД осуществлять вспомогательные функции и функции предупреждения, любые особые местные метеорологические условия.

535. Любая фактическая или потенциальная опасность, связанная с предоставлением обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве или на аэродроме, выявленная в процессе деятельности по обеспечению безопасности полетов при обслуживании воздушного движения или каким-либо другим способом, подлежит оценке риска с использованием системы управления безопасностью полетов.

536. Юридическое лицо, осуществляющее аэронавигационное обслуживание, обязано принять меры для снижения риска до приемлемого уровня или для исключения риска.

537. В случае снижения уровня безопасности полетов в конкретном воздушном пространстве или на аэродроме до значений ниже приемлемого уровня орган ОВД обязан обеспечить разработку и принятие корректирующих действий, необходимых для поддержания приемлемого уровня безопасности полетов.

538. Принятие любых корректирующих мер должно сопровождаться оценкой их эффективности с точки зрения исключения или уменьшения риска.

---

[51] Распоряжение Правительства Российской Федерации от 23 декабря 2025 г. № 3994-р.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к Федеральным авиационным
правилам «Правила организации
воздушного движения в
Российской Федерации»,
утвержденным приказом
Минтранса России
от 28 января 2026 г. № 37

Термины и определения, касающиеся организации воздушного движения

1. Аварийная обстановка – ситуация, характеризующаяся наличием опасения относительно безопасности воздушного судна и находящихся на его борту лиц, или есть обоснованная уверенность в том, что воздушному судну и находящимся на его борту лицам грозит непосредственная опасность или требуется немедленная помощь.

2. Аварийная стадия – термин, означающий при различных обстоятельствах стадию неопределенности, стадию тревоги или стадию бедствия.

3. Аварийное положение – ситуация, при которой возможности авиационного персонала, а также резервы работоспособности авиационной техники могут оказаться недостаточными для предотвращения авиационного события.

4. Аэродром, или вертодром, или посадочная площадка назначения – аэродром, или вертодром, или посадочная площадка, на которых посадка воздушного судна предусмотрена планом полета или заданием на полет.

5. Аэродромное движение – движение на площади маневрирования аэродрома, вертодрома, посадочной площадки, а также полеты воздушных судов в диспетчерской зоне.

6. Аэродромное диспетчерское обслуживание – диспетчерское обслуживание аэродромного движения, предназначенное для предотвращения столкновений между воздушными судами в воздухе, предотвращение столкновений воздушных судов, находящихся на площади маневрирования, с препятствиями на этой площади, а также для ускорения и поддержания упорядоченного потока воздушного движения

7. Аэронавигационное обслуживание – обслуживание пользователей воздушного пространства, включающее организацию воздушного движения, радиотехническое обеспечение полетов и авиационную электросвязь, предоставление аэронавигационной и метеорологической информации, авиационный поиск и спасание (кроме эвакуации), предоставляемое на всех этапах полета воздушного судна.

8. Аэродромный круг полетов – установленный маршрут (схема) в окрестностях аэродрома, по которому или части которого выполняется набор высоты после взлета, заход на посадку, ожидание посадки, полет над аэродромом или выход воздушного судна за пределы аэродрома.

9. Аэронавигационная обстановка – совокупность условий выполнения полета, определяемых временем года и суток, характером пролетаемой местности, степенью обеспеченности маршрута техническими средствами, расположением запасных аэродромов, наличием запретов и ограничений использования воздушного пространства и взаимным расположением воздушных судов.

10. Безопасная высота полета – высота полета, исключающая столкновение воздушного судна с земной (водной) поверхностью или препятствиями на ней.

11. Бортовая система предупреждения столкновений – бортовая система, основанная на использовании сигналов приемоответчика вторичного обзорного радиолокатора (далее – ВОРЛ), которая функционирует независимо от наземного оборудования и предоставляет пилоту информацию о конфликтной ситуации, которую могут создать воздушные суда, оснащенные приемоответчиками ВОРЛ.

12. Векторение – обеспечение навигационного наведения воздушных судов посредством указания определенных курсов на основе использования системы наблюдения обслуживания воздушного движения.

13. Взлетно-посадочная полоса (далее – ВПП) – часть аэродрома, предназначенная для разбега при взлете и пробега после посадки воздушных судов.

14. Видимость вертикальная – максимальное расстояние от поверхности земли до уровня, с которого вертикально вниз видны объекты на земной поверхности.

15. Видимость метеорологическая – горизонтальная видимость, определяемая метеорологической службой с помощью технических средств или визуально по ориентирам видимости.

16. Визуальные метеорологические условия – метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков, соответствующих установленным минимумам или превышающих их.

17. Визуальный заход на посадку – заход на посадку при полете по правилам полетов по приборам, когда схема захода на посадку по приборам частично или полностью не соблюдается и заход выполняется по визуальным наземным ориентирам.

18. Воздушное пространство обслуживания воздушного движения – воздушное пространство определенных размеров с буквенным обозначением, в пределах которого могут выполняться конкретные виды полетов и для которого определены обслуживание воздушного движения и правила полетов.

19. Воздушная обстановка – одновременное взаимное расположение по вертикали и горизонтали воздушных судов и других материальных объектов в определенном районе воздушного пространства.

20. Вторичный обзорный радиолокатор – радиолокационная система наблюдения, в которой используются передатчики (запросчики), приемники и приемоответчики, в которой переданный радиолокационной станцией радиосигнал вызывает передачу ответного радиосигнала другой станцией.

21. Вынужденная посадка – посадка на аэродроме (кроме посадки на запасном аэродроме) или вне аэродрома по причинам, не позволяющим выполнить полет согласно плану.

22. Высота нижней границы облаков – расстояние по вертикали между земной (водной) поверхностью и нижней границей самого низкого слоя облаков.

23. Высота перехода – установленная в районе аэродрома (аэроузла) высота для перевода шкалы давления барометрического высотомера на значение относительно давления 760 мм рт. ст. (1013 мбар, 1013 гПа) при наборе заданного эшелона.

24. Глиссада – профиль снижения, установленный для вертикального наведения на конечном этапе захода на посадку.

25. Граница действия разрешения – рубеж (пункт), до которого действительно диспетчерское разрешение, выданное экипажу воздушному судну.

26. Группа организации потоков воздушного движения – служба, создаваемая с целью содействия безопасному, упорядоченному и ускоренному потоку воздушного движения для обеспечения максимально возможного использования пропускной способности диспетчерских пунктов (секторов) и соответствия объема воздушного движения пропускной способности, заявленной органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) (далее – орган ОВД).

27. Давление аэродрома (пункта), приведенное к среднему уровню моря по стандартной атмосфере – атмосферное давление, при установке которого на шкале давления барометрического высотомера барометрическая высота аэродрома (пункта) совпадает с его абсолютной высотой.

28. Давление на аэродроме – атмосферное давление на уровне рабочего порога ВПП.

29. Дальность видимости на взлетно-посадочной полосе – расстояние, в пределах которого пилот воздушного судна, находящегося на осевой линии ВПП, может видеть маркировочные знаки на поверхности ВПП или огни, ограничивающие ВПП или обозначающие ее осевую линию.

30. Диспетчерское обслуживание подхода – диспетчерское обслуживание контролируемых полетов в узловых диспетчерских районах, предназначенное для предотвращения столкновений между воздушными судами в воздухе, а также ускорения и поддержания упорядоченного потока воздушного движения.

31. Диспетчерское разрешение – разрешение экипажу воздушному судну действовать в соответствии с условиями, установленными диспетчерским органом.

32. Диспетчерская рекомендация – рекомендация экипажу по принятию мер, касающихся выполнения полета, используемая по усмотрению экипажа.

33. Диспетчерский орган подхода – орган, предназначенный для обеспечения диспетчерского обслуживания контролируемых полетов воздушных судов, прибывающих на один или несколько аэродромов, или вылетающих с них.

34. Диспетчерский район – контролируемое воздушное пространство выше 200 метров от земной или водной поверхности в пределах района полетной информации.

35. Диспетчерское указание – директивные указания органа ОВД, предписывающие экипажу воздушного судна выполнить конкретное действие.

36. Зависимые параллельные заходы на посадку – одновременные заходы на посадку на параллельные оборудованные ВПП в тех случаях, когда установлены

минимумы эшелонирования воздушных судов, находящихся на продолжении осевых линий смежных ВПП, определяемые исходя из возможностей системы наблюдения обслуживания воздушного движения.

37. Запасные аэродром, и (или) вертодром, и (или) посадочная площадка – аэродром и (или) вертодром, и (или) посадочная площадка, предназначенные для посадки воздушного судна в случае, когда использование аэродрома назначения невозможно, а также аэродром, вертодром или посадочная площадка вылета.

38. Заход на посадку по приборам – заход на посадку с использованием радиотехнических средств наведения.

39. Заход на посадку по обзорному радиолокатору – заход на посадку по приборам, когда наведение на конечном этапе захода на посадку выполняется под руководством диспетчера, использующего обзорный радиолокатор.

40. Заявленная пропускная способность – меры способности системы органа диспетчерского пункта (сектора) в Российской Федерации или пунктов управления предоставлять обслуживание воздушным судам.

41. Зона аэродромная (пилотажная) – воздушное пространство для отработки техники пилотирования и других полетных заданий.

42. Зональная навигация – метод навигации, позволяющий воздушным судам выполнять полет по любой желаемой траектории в пределах зоны действия наземных или спутниковых навигационных средств или в пределах, определяемых возможностями автономных средств.

43. Зона нормальных полетов – воздушное пространство определенных размеров, простирающееся по обе стороны от линии курса или линии пути конечного этапа захода на посадку по приборам.

44. Зона ожидания – воздушное пространство установленных размеров, расположенное над контрольной точкой, предназначенное для ожидания воздушными судами своей очереди захода на посадку, ожидания улучшения метеоусловий или подхода к аэродрому.

45. Индикатор воздушной обстановки – электронный индикатор, на котором отображаются местоположение и движение воздушных судов, а также другая информация, необходимая органу ОВД для осуществления своей деятельности.

46. Индикация местоположения – визуальное отображение в несимволической или символической форме на индикаторе воздушной обстановки местоположения воздушного судна, аэродромного транспортного средства или другого объекта.

47. Информация о движении – информация, исходящая от органа ОВД для предупреждения пилота о других воздушных судах, которые могут находиться вблизи его местоположения или намеченного маршрута полета, и помогающая пилоту предотвратить столкновение.

48. Информация органа ОВД – информация, передаваемая органом ОВД экипажу воздушного судна, о метеоусловиях, движении, изменении эксплуатационного состояния навигационных средств, состоянии аэродромов и связанных с ним средств, и другие сведения, которые могут повлиять на безопасность полета.

49. Конечный этап захода на посадку – часть схемы захода на посадку по приборам, который начинается в установленной контрольной точке конечного этапа захода на посадку или при отсутствии такой точки – в конце последнего стандартного разворота, в точке выхода на предпосадочную прямую и заканчивается в точке вблизи аэродрома, по прохождении которой может быть выполнена посадка или начат маневр по прекращении захода на посадку.

50. Контрактное автоматическое зависимое наблюдение – вид наблюдения, при котором осуществляется обмен условиями соглашения контрактного автоматического зависимого наблюдения между наземной системой и воздушным судном (по линии передачи данных) и оговариваются условия, в которых будет инициироваться передача донесений контрактного автоматически зависимого наблюдения, и данные, которые будут содержаться в этих донесениях.

51. Контролируемый полет – любой полет, который выполняется при наличии диспетчерского разрешения.

52. Контрольная точка аэродрома – точка, определяющая местоположение аэродрома в выбранной системе координат.

53. Контроль траектории полета – использование систем наблюдения ОВД в целях предоставления воздушным судам информации и сообщений, касающихся отклонений от номинальной траектории полета, которые могут повлиять на предоставляемое ОВД, включая отклонения от условий, оговоренных в выданных им диспетчерских разрешениях.

54. Курс – направление, в котором находится продольная ось воздушного судна, выраженная в градусах угла, отсчитываемого от северного направления истинного, магнитного, компасного или условного меридианов.

55. Летная полоса – часть летного поля аэродрома, включающая ВПП и концевые полосы торможения, если они предусмотрены, предназначенная для взлета и посадки воздушных судов, уменьшения риска повреждения воздушных судов при выкатывании за пределы ВПП и обеспечения безопасности воздушных судов, пролетающих над ней во время взлета или посадки.

56. Летное поле – часть аэродрома, включающая одну или несколько ВПП, рулежные дорожки, перроны и площадки специального назначения.

57. Линия пути (трек) – проекция траектории полета воздушного судна на поверхность земли, направление которой в любой ее точке выражается в градусах угла, отсчитываемого от северного направления (истинного, магнитного или условного меридианов).

58. Магнитный путевой угол рабочего направления ВПП – угол, заключенный между северным направлением магнитного меридиана, проходящим через середину ВПП, и рабочим направлением ВПП, отсчитываемый по часовой стрелке.

59. Маршрут зональной навигации – маршрут обслуживания воздушного движения, установленный для воздушных судов, которые могут применять зональную навигацию.

60. Маршрут ОВД – установленный маршрут (воздушная трасса, местная воздушная линия, маршрут зональной навигации), который предназначен для направления потока движения в целях обеспечения ОВД.

61. Место ожидания у ВПП – определенное место, предназначенное для защиты ВПП, поверхности ограничения препятствий или критической (чувствительной) зоны радиомаячной системы захода на посадку, в котором рулящие воздушные суда и транспортные средства останавливаются и ожидают, если нет иного указания от диспетчерского пункта аэродрома.

62. Метод числа Маха – выполнение полетов воздушных судов с числами Маха, назначенными органами ОВД для обеспечения выдерживания на маршрутах обслуживания воздушного движения установленных интервалов продольного эшелонирования.

63. Минимальное приведенное давление – расчетное значение минимального приведенного к уровню моря атмосферного давления по местной воздушной линии, маршруту или району полета.

64. Минимальный запас топлива – термин обозначающий ситуацию, когда запас топлива на борту воздушного судна достиг уровня, при котором воздушное судно должно совершить посадку на конкретном аэродроме и дополнительная задержка не допускается.

65. Минимальная скорость чистого крыла – минимальная скорость, с которой воздушное судно может выполнять полет с убранными механизацией крыла и шасси.

66. Многопозиционная система наблюдения – комплект оборудования в конфигурации, предназначенной для определения местоположения и получения дополнительной информации на основе сигналов приемоответчика вторичного обзорного радиолокатора, в котором главным образом используется метод, основанный на определении разницы времени прихода сигналов.

67. Навигация, основанная на характеристиках, – зональная навигация, основанная на требованиях к характеристикам воздушных судов, выполняющих полет по маршруту обслуживания воздушного движения, схему захода на посадку по приборам или полет в установленном воздушном пространстве.

68. Начальный участок захода на посадку – участок схемы захода на посадку по приборам между контрольной точкой начального этапа захода на посадку и контрольной точкой промежуточного этапа захода на посадку или контрольной точкой конечного этапа захода на посадку при отсутствии контрольной точки промежуточного захода на посадку.

69. Независимые параллельные вылеты – одновременные вылеты с параллельных оборудованных ВПП.

70. Независимые параллельные заходы на посадку – одновременные заходы на посадку на параллельные оборудованные ВПП в тех случаях, когда не установлены обеспечиваемые органом ОВД минимумы эшелонирования воздушных судов, находящихся на продолжении осевых линий смежных ВПП.

71. Неконтролируемый аэродром – аэродром, на котором не предоставляется диспетчерское обслуживание аэродромного движения.

72. Неконтролируемый полет – полет воздушного судна, который не обеспечивается диспетчерским обслуживанием (управлением) воздушного движения.

73. Неопознанное воздушное судно – воздушное судно, полет которого в данном районе наблюдается или о полете, которого в данном районе сообщается, но принадлежность которого не установлена.

74. Обслуживание воздушного движения – термин, означающий полетно-информационное обслуживание, аварийное оповещение, диспетчерское обслуживание воздушного движения (районное диспетчерское обслуживание, диспетчерское обслуживание подхода или аэродромное диспетчерское обслуживание).

75. Обслуживание воздушного движения на основе наблюдения – обслуживание воздушного движения с использованием системы наблюдения обслуживания воздушного движения.

76. Опознавание – условия, при которых отметка местоположения конкретного воздушного судна видна на индикаторе воздушной обстановки и однозначно опознана диспетчером управления воздушным движением.

77. Опознавательный индекс воздушного судна – группа букв, цифр или их комбинация, которая идентична позывному воздушного судна или представляет собой кодовый эквивалент его позывного, применяемого для двусторонней связи «воздух – земля» и которая применяется для передачи опознавания воздушного судна в сети наземной связи обслуживания воздушного движения.

78. Орган диспетчерского обслуживания воздушного движения – термин, обозначающий орган, осуществляющий районное диспетчерское обслуживание или диспетчерское обслуживание подхода, или орган, обеспечивающий аэродромное диспетчерское обслуживание.

79. Организация воздушного движения – процесс обслуживания воздушного движения, организации потоков и воздушного пространства, осуществляемый безопасным и экономически обоснованным образом путем предоставления средств и непрерывного обслуживания в сотрудничестве и взаимодействии органов обслуживания воздушного движения, пользователей, аэропортов и других участников организации воздушного движения.

80. Организация потоков воздушного движения – деятельность оперативных органов Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации по организации использования воздушного пространства без превышения пропускной способности диспетчерских пунктов (секторов) органов обслуживания воздушного движения.

81. Особый случай в полете – ситуация, которая возникает в результате отказа авиационной техники или попадания воздушного судна в опасные условия.

82. Основная точка – установленное географическое место, используемое для определения маршрута обслуживания воздушного движения, траектории полета воздушного судна и других целей навигации и обслуживания воздушного движения.

83. Отклонившееся от курса воздушное судно – воздушное судно, которое отклонилось от заданной линии пути за допустимые пределы или которое сообщает, что оно потеряло ориентировку.

84. Отметка первичного обзорного радиолокатора – визуальное отображение в несимволической форме на индикаторе воздушной обстановки местоположения воздушного судна, полученного с помощью первичного радиолокатора.

85. Очередность захода на посадку – последовательность, в которой двум или более воздушным судам разрешено заходить на посадку на аэродром.

86. Первичный обзорный радиолокатор – радиолокационная система наблюдения, использующая отраженные радиосигналы.

87. Передающий орган ОВД – орган диспетчерского ОВД, находящийся в процессе передачи ответственности за обеспечение диспетчерского ОВД смежному органу диспетчерского ОВД или соседнему диспетчерскому пункту (сектору).

88. Переходный слой – воздушное пространство между высотой перехода и эшелоном перехода.

89. Перрон – определенная площадь сухопутного аэродрома, предназначенная для размещения воздушных судов в целях посадки или высадки пассажиров, погрузки или выгрузки почты или грузов, заправки, стоянки или технического обслуживания.

90. План полета – определенные сведения о намеченном полете или части полета воздушного судна, представляемые органам обслуживания воздушного движения.

91. Площадь маневрирования – часть аэродрома, исключая перрон (стоянку), предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов.

92. Полетно-информационное ОВД – обслуживание, целью которого является предоставление консультаций и информации для обеспечения безопасного и экономически обоснованного выполнения полетов.

93. Потеря радиосвязи (отказ) – ситуация, при которой в течение 5 минут при использовании всех имеющихся каналов радиосвязи на неоднократные вызовы по каждому из них экипаж воздушного судна или орган ОВД не отвечает.

94. Правила визуальных полетов – порядок выполнения полетов в условиях, позволяющих определить местоположение и пространственное положение воздушного судна по наземным ориентирам и естественному горизонту.

95. Правила полетов по приборам – порядок выполнения полетов в условиях, при которых местонахождение и пространственное положение воздушного судна определяются по пилотажным и навигационным приборам.

96. Превышение аэродрома – абсолютная высота наивысшей точки ВПП.

97. Превышение порога ВПП – абсолютная высота порога ВПП.

98. Предпосадочная прямая – установленная траектория движения воздушных судов на заключительном этапе схемы захода на посадку после выхода на посадочный курс и до точки приземления.

99. Препятствие – все неподвижные (временные или постоянные) и подвижные объекты или часть их, которые:

а) размещены в зоне, предназначенной для наземного движения воздушных судов;

б) возвышаются над установленной поверхностью, предназначенной для защиты воздушных судов в полете;

в) находятся вне таких установленных поверхностей и по результатам оценки представляют опасность для аэронавигации.

100. Прерванный заход на посадку (уход на второй круг) – установленный порядок маневрирования воздушного судна при заходе на посадку, выполняемый экипажем воздушного судна при отсутствии возможности произвести посадку.

101. Приборные метеорологические условия – метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости и высоты нижней границы облаков, при которых полет выполняется по правилам полетов по приборам.

102. Принимающий орган ОВД – последующий смежный орган диспетчерского ОВД или соседний диспетчерский пункт (сектор), принимающий ответственность за обеспечение диспетчерского ОВД воздушного судна.

103. Промежуточная защитная зона – коридор воздушного пространства определенных размеров, который расположен по центру между продолженными осевыми линиями двух ВПП, при входе в который воздушному судну необходимо вмешательство диспетчера для управления маневром любого подвергающегося угрозе воздушного судна, выполняющего заход на посадку на смежную ВПП.

104. Пропускная способность для диспетчерских пунктов (секторов), осуществляющих управление воздушным движением в Российской Федерации, – количество воздушных судов в час, которое может обслуживаться в данном воздушном пространстве в превалирующих условиях.

105. Процедуры выполнения взлетов, посадок воздушных судов, в том числе прерванных заходов на посадку, – термин, обозначающий операции на параллельных ВПП, в том числе, раздельные параллельные операции, одновременные независимые параллельные вылеты, зависимые заходы на посадку, независимые заходы на посадку.

106. Процедура оперативного бокового смещения – термин, обозначающий полет по параллельному треку справа от осевой линии по отношению к направлению полета, применяется экипажем воздушного судна с целью снижения риска столкновения при потере вертикального эшелонирования между воздушными судами, выполняющими полет по одному и тому же маршруту ОВД, в условиях применения средств зональной навигации.

107. Процедура ожидания – порядок маневрирования, позволяющий воздушному судну оставаться в пределах определенного воздушного пространства.

108. Процедурное управление – обслуживание воздушного движения без использования системы наблюдения обслуживания воздушного движения.

109. Процедурное эшелонирование – эшелонирование, которое применяется при обеспечении процедурного управления.

110. Пункт обязательного донесения – установленная точка на воздушной трассе, местной воздушной линии, маршруте полета, схеме вылета или захода на посадку, о пролете которой летный экипаж воздушного судна сообщает органу ОВД.

111. Радиовещательное автоматическое зависимое наблюдение – вид наблюдения, при котором воздушные суда, аэродромные транспортные средства и другие объекты могут автоматически передавать и (или) принимать такую информацию, как опознавательный индекс, данные о местоположении и, при необходимости, дополнительные данные, используя радиовещательный режим линии передачи данных.

112. Раздельные параллельные операции – одновременное использование параллельных оборудованных ВПП, при котором одна ВПП используется исключительно для заходов на посадку, а другая ВПП используется исключительно для вылетов.

113. Рабочая площадь аэродрома – часть аэродрома, состоящая из площади маневрирования и перрона (стоянки).

114. Районное диспетчерское обслуживание – диспетчерское обслуживание контролируемых полетов в диспетчерских районах, предназначенное для предотвращения столкновений между воздушными судами в воздухе, а также ускорения и поддержания упорядоченного потока воздушного движения.

115. Районный диспетчерский центр – орган, предназначенный для обеспечения диспетчерского обслуживания контролируемых полетов в диспетчерских районах, находящихся в зоне его обслуживания.

116. Расчетное время прилета (прибытия) – расчетное время прибытия воздушного судна в намеченную точку, обозначенную навигационными средствами, с которой предполагается выполнение маневра захода на посадку по приборам, или при отсутствии навигационного средства, связанного с этим аэродромом, время прибытия воздушного судна в точку над аэродромом.

117. Рубеж передачи обслуживания воздушного движения – рубеж, установленный на маршруте руления или на траектории полета воздушного судна, на котором обслуживание движения данного воздушного судна передается от одного органа обслуживания воздушного движения другому.

118. Сборник аэронавигационной информации – официальный документ, содержащий аэронавигационную информацию, необходимую для обеспечения полетов воздушных судов в пределах воздушного пространства данного государства.

119. Связь «диспетчер – пилот» по линии передачи данных – средство связи между диспетчером и пилотом в целях обслуживания воздушного движения с использованием линии передачи данных.

120. Связь по линии передачи данных – вид связи, предназначенный для обмена сообщениями по линии передачи данных.

121. Символ местоположения – визуальное отображение в символической форме на индикаторе воздушной обстановки местоположения воздушного судна, аэродромного транспортного средства или другого объекта, полученное после автоматической обработки данных о местоположении, поступивших из любого источника.

122. Система визуального наблюдения – электрооптическая система, предназначенная для электронного визуального отображения движения и любой другой информации, необходимой для поддержания ситуационной осведомленности на аэродроме или в его окрестностях.

123. Система наблюдения ОВД – термин, обозначающий системы первичного обзорного радиолокатора, вторичного обзорного радиолокатора, радиовещательного автоматически зависимого наблюдения, многопозиционной системы наблюдения.

124. Служба организации деятельности на перроне – обслуживание, обеспечиваемое для регулирования деятельности и движения воздушных судов и транспортных средств на перроне.

125. Соглашение контрактного автоматически зависимого наблюдения – план передачи донесений, который определяет условия передачи донесения контрактного автоматически зависимого наблюдения.

126. Стандартный маршрут вылета по приборам – установленный маршрут вылета по правилам полетов по приборам, связывающий аэродром или определенную ВПП аэродрома с назначенной основной точкой, на заданном маршруте обслуживания воздушного движения (или в воздушном пространстве), в которой начинается этап полета по маршруту обслуживания воздушного движения.

127. Стандартный маршрут прибытия по приборам – установленный маршрут прибытия по правилам полетов по приборам, связывающий основную точку на маршруте обслуживания воздушного движения (или в воздушном пространстве) с точкой, от которой может начинаться полет по опубликованной схеме захода на посадку по приборам.

128. Суточный план – план, сформированный на основании заявок (расписаний, графиков) на использование воздушного пространства, для планирования использования воздушного пространства на 24-часовой период.

129. Схема захода на посадку по приборам – серия заранее намеченных маневров, выполняемых по пилотажным приборам при соблюдении установленных требований, предусматривающих предотвращение столкновения с препятствиями, от контрольной точки начального этапа захода на посадку или от начала установленного маршрута прибытия до точки, откуда может быть выполнена посадка, а если посадка не выполнена, то до точки, от которой применяются критерии пролета препятствий в зоне ожидания или на маршруте.

130. Схема полета в зоне ожидания – серия определенных маневров, позволяющий воздушному судну оставаться в пределах определенного воздушного пространства в ожидании последующего разрешения.

131. Схема ухода на второй круг – порядок, которого следует придерживаться в случае невозможности продолжения захода на посадку.

132. Точный заход на посадку – заход на посадку по приборам с навигационным наведением по азимуту и глиссаде, формируемым с помощью электронных средств.

133. Требуемые навигационные характеристики – перечень навигационных характеристик, необходимых для выполнения полетов в пределах установленного воздушного пространства.

134. Требуемые характеристики связи – перечень требований к характеристикам оперативной связи для обеспечения конкретных функций ОВД.

135. Узловой диспетчерский район – диспетчерский район, создаваемый в местах схождения стандартных маршрутов вылета по приборам, стандартных маршрутов прибытия по приборам, схем захода на посадку по приборам в окрестностях одного или нескольких крупных аэродромов.

136. Управление потоком – меры, предназначенные для направления потока движения в определенную часть воздушного пространства, по определенному маршруту или к определенному аэродрому с целью обеспечения наиболее эффективного использования воздушного пространства.

137. Уровень – термин, обозначающий относительную высоту, абсолютную высоту или эшелон.

138. Условия ограниченной видимости – условия видимости, когда вся площадь маневрирования или часть площади маневрирования не может визуально контролироваться с диспетчерского пункта.

139. Центр полетной информации (орган полетно-информационного обслуживания) полетной информации – орган, предназначенный для обеспечения полетно-информационного обслуживания и аварийного оповещения.

140. Эксплуатационные минимумы аэродрома (вертодрома, посадочной площадки) – установленные эксплуатантом эксплуатационные минимумы для каждого используемого аэродрома (или вертодрома, или посадочной площадки) для конкретного взлета или конкретной посадки на основании методов, изложенных в руководстве по производству полетов.

141. Эшелонирование – вертикальное, горизонтальное (продольное, боковое) рассредоточение воздушных судов в воздушном пространстве на конкретные интервалы.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к Федеральным авиационным
правилам «Правила организации
воздушного движения в Российской
Федерации», утвержденным
приказом Минтранса России
от 28 января 2026 г. № 37

Методика
определения нормативной численности руководящего и диспетчерского персонала органов обелуживания воздушного движения

1. Расчет численности руководящего и диспетчерского персонала органов обслуживания воздушного движения осуществляется исходя из особенностей организации рабочего процесса в конкретных органах ОВД и решаемые ими задачи.

2. Пересмотр расчетной нормативной численности структурных подразделений органа ОВД осуществляется поставщиком аэронавигационных услуг по мере необходимости, в том числе при изменении организационной структуры органов ОВД, изменении суммарных потерь рабочего времени, связанных с обязательными обучением и стажировками, изменениями баланса оплачиваемых отпусков, другими факторами, характерными для конкретного органа ОВД, влияющими на изменение потерь рабочего времени.

3. Норматив численности определяется исходя из влияния следующих факторов (показателей):

а) количество диспетчерских пунктов (секторов);

б) режим работы органов ОВД и (или) диспетчерских пунктов (секторов);

в) число рабочих мест на диспетчерских пунктах (секторах);

г) организация производственного процесса в подразделении;

д) потери времени на очередной отпуск, время временной нетрудоспособности;

ж) потери рабочего времени.

4. Порядок расчета нормативной численности может изменяться, но должен включать: наименование функции, наименование нормативообразующего фактора, единицу его измерения, количественное значение фактора и норматив численности.

5. Расчет нормативной численности диспетчеров управления воздушным движением в Российской Федерации (далее – диспетчер УВД) производится последовательно в 2 этапа:

этап первый – расчет численности персонала исходя из времени на прием, передачу дежурства, перерывы на отдых в течение рабочего дня (смены), но без учета потерь рабочего времени на основной и дополнительный отпуск, время временной нетрудоспособности, прохождение врачебно-летной экспертной комиссии (далее – ВЛЭК), подтверждение уровня английского языка, технической учебы, подготовки, инструктажей, разборов, других потерь рабочего времени, в том числе времени, необходимого для перевода работника на иную работу, не противопоказанную по

состоянию здоровья либо исключающую воздействие неблагоприятных факторов, в случаях, установленных нормативными правовыми актами, время стажировки, тренажерной подготовки, потерь, связанных с необходимостью замещения руководящего состава смен.

этап второй – расчет нормативной численности диспетчеров УВД включением других потерь неучтенных в первом этапе расчета.

6. Численность диспетчеров-инструкторов, определяется исходя из объема решаемых задач, связанных с:

а) проведением стажировки персонала;

б) проведением проверок на рабочем месте;

в) проведением проверок с использованием диспетчерского тренажера;

г) подготовкой документации;

д) проведением технической учёбы с персоналом;

е) проведением диспетчером-инструктором тренажерной подготовки;

ж) необходимостью участия в процессах по реорганизации структуры воздушного пространства, внедрению нового оборудования, разработке предложений в технологический процесс;

з) разработкой технологий работы органа ОВД и другой необходимой документации;

и) подготовкой методических материалов;

к) участием в проведении практики.

7. Расчет нормативной численности диспетчеров-инструкторов осуществляется исходя из потерь времени на основной и дополнительный отпуск, время временной нетрудоспособности, прохождение ВЛЭК, подтверждение уровня английского языка, технической учебы, подготовки, инструктажей, разборов, других потерь рабочего времени, в том числе времени, необходимого для перевода работника на иную работу, не противопоказанную по состоянию здоровья либо исключающую воздействие неблагоприятных факторов, время стажировки, тренажерной подготовки и другие потери.

8. Численность руководителей полетов определяется исходя из количества бригад (диспетчерских смен).

9. Численность старших диспетчеров определяется исходя из:

а) количества диспетчерских пунктов (секторов);

б) возможности и необходимости организации контроля за действиями диспетчеров;

в) необходимости кратковременной подмены руководителей полетов;

г) необходимости подмены диспетчеров;

д) количества бригад (диспетчерских смен).

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3
к Федеральным авиационным
правилам «Правила организации
воздушного движения в
Российской Федерации»,
утвержденным приказом
Минтранса России
от 28 января 2026 г. № 37

Состав информации и порядок ее передачи системами автоматической передачи информации экипажам воздушных судов

1. Для организации речевой передачи информации в районе аэродрома (automatic terminal information service; далее – ATIS) и (или) по линии передачи данных (digital-automatic terminal information service; далее – D – ATIS) устанавливаются следующие требования:

а) передаваемая информация касается одного аэродрома;

б) передаваемая информация немедленно обновляется, когда происходит изменение в соответствии с критериями, определенными органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) (далее – орган ОВД);

в) отдельные сообщения ATIS обозначаются индексом в виде буквы из фонетического алфавита, установленного Международной организацией гражданской авиации[1] Последующим сообщениям ATIS индексы присваиваются в алфавитном порядке;

г) воздушные суда должны подтверждать прием информации после установления связи с органом ОВД, обеспечивающим соответственно диспетчерское обслуживание подхода или аэродромное диспетчерское обслуживание;

д) метеорологическая информация берется из местных метеорологических регулярных или специальных сводок;

е) в радиовещательных передачах ATIS должна использоваться типовая фразеология радиообмена;

ж) для каждого языка используется дискретный канал, если радиовещательные передачи речевой ATIS ведутся на нескольких языках.

2. Передачи ATIS должны быть как можно более краткими.

3. Сообщения ATIS, содержащие информацию для прибывающих и вылетающих воздушных судов, должны включать следующую информацию в указанном порядке:

а) название аэродрома;

б) тип контракта (если передача ведется через D-ATIS)[2];

в) индекс;

г) время наблюдения;

---

[1] Глава 5 тома II приложения 10 «Аэронавигационная электросвязь» к Конвенции о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 г. (ратифицирована Указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 октября 1970 г., вступила в силу 14 ноября 1970 г.) (далее – Конвенция).

[2] Подпункт «с» пункта 4.3.7 приложения 11 «Обслуживание воздушного движения» к Конвенции.

д) вид предполагаемого захода (заходов) на посадку;

е) используемая (используемые) взлетно-посадочная полоса (взлетно-посадочные полосы) (далее – ВПП);

ж) код состояния ВПП (может быть дополнен описанием состояния ВПП) либо состояние поверхности ВПП и расчетное (оценочное) сцепление;

з) изменение эксплуатационного состояния навигационных средств;

и) задержка в зоне ожидания (если орган ОВД решит включить данную информацию);

к) эшелон перехода;

л) оперативная информация, включаемая органом ОВД;

м) направление (в градусах относительно магнитного меридиана) и скорость приземного ветра и его порывов;

н) видимость и дальность видимости на ВПП (runway visual range; далее – RVR) (при наличии);

о) текущая погода;

п) облачность ниже 1500 м (5000 фут) или ниже наибольшей минимальной абсолютной высоты в секторе в зависимости от того, какое значение больше; кучево-дождевая облачность; если облачность сплошная – вертикальная видимость, когда такие данные имеются;

р) температура воздуха;

с) температура точки росы;

т) данные для установки (установок) высотомера;

у) любая имеющаяся информация об особых метеорологических явлениях в зоне захода на посадку и набора высоты, включая сдвиг ветра, и информация о недавних явлениях погоды, влияющих на производство полетов;

ф) прогноз для посадки (trend; далее – TREND), когда он имеется;

х) уведомления о текущих сообщениях о фактическом или ожидаемом возникновении неблагоприятных атмосферных условий по маршруту полета и других явлений в атмосфере, которые могут повлиять на безопасность полетов воздушных судов (significant meteorological information; далее – SIGMET);

ц) особые указания ATIS.

4. Сообщения ATIS, содержащие информацию только для прибывающих воздушных судов, должны включать следующие составляющие информации в указанном порядке:

а) название аэродрома;

б) указатель прибытия;

в) тип контракта (если передача ведется через D-ATIS)[3];

г) индекс;

д) время наблюдения;

е) вид предполагаемого захода (заходов) на посадку;

ж) основная (основные) ВПП для посадки;

з) код состояния ВПП (может быть дополнен описанием состояния ВПП) либо состояние поверхности ВПП и расчетное (оценочное) сцепление;

---

[3] Подпункт «с» пункта 4.3.7 приложения 11 «Обслуживание воздушного движения» к Конвенции.

и) изменение эксплуатационного состояния навигационных средств;

к) задержка в зоне ожидания (если орган ОВД решит включить данную информацию);

л) эшелон перехода;

м) оперативная информация, включаемая органом ОВД;

н) направление (в градусах относительно магнитного меридиана) и скорость приземного ветра и его порывов;

о) видимость и RVR (при наличии);

п) текущая погода;

р) облачность ниже 1500 м (5000 фут) или ниже наибольшей минимальной абсолютной высоты в секторе в зависимости от того, какое значение больше; кучево-дождевая облачность; если облачность сплошная – вертикальная видимость, когда такие данные имеются;

с) температура воздуха;

т) температура точки росы;

у) данные для установки (установок) высотомера;

ф) любая имеющаяся информация об особых метеорологических явлениях в зоне захода на посадку, включая сдвиг ветра, и информация о недавних явлениях погоды, влияющих на производство полетов;

х) прогноз типа TREND, когда он имеется;

ц) уведомления о текущих сообщениях SIGMET;

ч) особые указания ATIS.

5. Сообщения ATIS, содержащие информацию только для вылетающих воздушных судов, должны включать следующую информацию в указанном порядке:

а) название аэродрома;

б) указатель вылета;

в) тип контракта (если передача ведется через D-ATIS)[4];

г) индекс;

д) время наблюдения (если орган ОВД решит включить данную информацию);

е) ВПП, используемая (используемые) для взлета;

ж) код состояния ВПП (может быть дополнен описанием состояния ВПП) либо состояние поверхности ВПП и расчетное (оценочное) сцепление;

з) изменение эксплуатационного состояния навигационных средств;

и) задержка вылета (если орган ОВД решит включить данную информацию);

к) эшелон перехода (если орган ОВД решит включить данную информацию);

л) оперативная информация, включаемая органом ОВД;

м) направление (в градусах относительно магнитного меридиана) и скорость приземного ветра и его порывов;

н) видимость и RVR;

о) текущая погода;

п) облачность ниже 1500 м (5000 фут) или ниже наибольшей минимальной абсолютной высоты в секторе в зависимости от того, какое значение больше; кучево-

[4] Подпункт «с» пункта 4.3.7 приложения 11 «Обслуживание воздушного движения» к Конвенции.

дождевая облачность; если облачность сплошная – вертикальная видимость, когда такие данные имеются;

р) температура воздуха;

с) температура точки росы;

т) данные для установки (установок) высотомера;

у) любая имеющаяся информация об особых метеорологических явлениях в зоне набора высоты, включая сдвиг ветра;

ф) прогноз типа TREND, если имеется;

х) уведомления о текущих сообщениях SIGMET;

ц) особые указания ATIS.

6. Сведения должны быть идентичны по содержанию применяемым радиовещательным передачам речевой ATIS, если D-ATIS дополняет существующую речевую ATIS.

7. В том случае, когда обеспечиваются речевая передача информации для экипажей воздушных судов, находящихся вне района аэродрома (vol meteo; далее – VOLMET) и (или) по линии передачи данных (digital vol meteo; далее – D-VOLMET) радиовещательные передачи ведутся на русском и (или) английском языках раздельно или последовательно в соответствии с правилами и фразеологией радиообмена на русском и английском языках.

8. Метеорологическая информация, включаемая в передачу D-VOLMET, должна быть идентична по содержанию речевой VOLMET.

9. Органу ОВД, ответственному за подготовку и трансляцию информации VOLMET, назначенным метеорологическим органом предоставляются:

а) сводки текущей метеорологической информации (meteorological terminal aviation routine weather report; далее – METAR) (по решению органа ОВД – сводки специальных наблюдений (special weather report; далее – SPECI);

б) сообщения SIGMET по зоне ответственности органа ОВД.

10. Сообщения VOLMET формируются и распространяются органом ОВД.

11. Непрерывные речевые передачи VOLMET выпускаются в фиксированное время (каждые 30 минут) при поступлении регулярных сводок METAR, при этом в речевую передачу VOLMET включаются не более девяти таких сводок.

12. Каждое сообщение по аэродрому должно содержать название аэродрома, к которому относится информация.

13. В случаях, когда в передачу включается сообщение SIGMET, VOLMET должна содержать все SIGMET, выпущенные для зоны ответственности органа ОВД (или определенной органом ОВД части зоны ответственности) и период действия которых не истек до начала периода времени передачи VOLMET, или сообщение об отсутствии SIGMET. Сообщения SIGMET, по решению органа ОВД, могут передаваться на отдельной частоте.

14. Сообщения SIGMET передаются в начале радиовещательной передачи.

15. Очередность трансляции сводок METAR/SPECI устанавливается органом ОВД.

16. В передачу VOLMET включаются следующие элементы:

а) позывной канала;

б) время передачи;

в) действующее на момент выпуска передачи по зоне ответственности (или части зоны ответственности) сообщение SIGMET или сообщение о его отсутствии;

г) сводки METAR (SPECI), за исключением группы «примечания» (remarks).

17. Время в часах и минутах передается путем произнесения отдельно каждой цифры, при этом указатель всемирного координированного времени (coordinated universal time) не используется.

18. Сообщения SIGMET включаются в передачу VOLMET с соблюдением следующих правил:

а) указание «SIGMET отсутствуют» включается в передачу VOLMET на русском языке или «NIL SIGMET» на английском языке, если к началу передачи VOLMET сообщение SIGMET для данной зоны ответственности (части зоны ответственности) отсутствует;

б) сообщения, аннулирующие SIGMET (CNL SIGMET), в радиовещательные передачи VOLMET не включаются;

в) сообщения SIGMET, содержащие ошибки в содержании и (или) форме, в радиовещательных передачах VOLMET не передаются, а в передачу включается сообщение о наличии SIGMET;

г) сообщения SIGMET о тропических циклонах и вулканическом пепле в радиовещательные передачи VOLMET не включаются;

д) состав информации SIGMET:

кодовое слово SIGMET;

порядковый номер;

период действия (дата не передается);

данные.

19. Сводки METAR (SPECI) включаются в передачу VOLMET с соблюдением следующих правил:

а) сводки METAR (если предусмотрено – сводки SPECI) включаются в передачу VOLMET в установленной последовательности;

б) в передачу включается предыдущая сводка, если сводка METAR, подлежащая включению в передачу VOLMET, не поступила;

в) в передаче после названия аэропорта включается фраза «ДАННЫЕ ОТСУТСТВУЮТ» («NIL REPORT»), если требуемая сводка, подлежащая передаче в составе VOLMET, отсутствует более одного часа;

г) сводка начинается с кодового слова SPECI, если в радиовещательные передачи VOLMET предусмотрено включение сводок SPECI;

д) сообщение заменяется фразой «ДАННЫЕ ОТСУТСТВУЮТ» («NIL REPORT»), если в сводке METAR/SPECI имеются ошибки в содержании и (или) форме;

е) указатель AUTO в сводке METAR передается как «автоматическая сводка» («automatic»);

ж) скорость ветра передается в метрах в секунду или узлах;

з) при передаче данных о видимости, дальности видимости на ВПП на русском языке единицы измерения в метрах не используются;

и) высота облачности передается с интервалом 100 футов (30 метров);

к) в передачах VOLMET высота облачности или вертикальная видимость должны передаваться в футах или метрах в соответствии с тем, какая размерность применена на данном аэродроме.