



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

ПРИКАЗ

№ 293

Москва

25.11.2011

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

В соответствии с пунктом 124 Федеральных авиационных правил «Организация воздушного пространства Российской Федерации», утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 15 июля 2008 г. № 138 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2011, № 14, ст. 1679; 2011, № 37, ст. 5255, № 40, ст. 5555), пунктами «д», «е» пункта 91 Федеральных авиационных правил постановления Правительства Российской Федерации от 15 июля 2008 г. (Собрание законодательства Российской Федерации, 2009, № 29 (ч. 2), ст. 3525; 2009, № 51, ст. 6332; 2011, № 5, ст. 741) п р и к а з ы в а ю:

1. Утвердить прилагаемые Федеральные авиационные правила «Организация воздушного движения в Российской Федерации».
2. Приказ утверждения Федеральных авиационных правил «Организация воздушного пространства Российской Федерации» от 15 июля 2008 г. (Собрание законодательства Российской Федерации, 2008, № 29 (ч. 2), ст. 3525) отменяется.
3. Установить, что настоящий приказ вступает в силу через 60 дней с даты официального опубликования.

И.о. Министра

Клименко Эдуард Алексеевич
(499) 231 63 03

НАГЛЯДНЫЙ МАТЕРИАЛ ПО
ИЗУЧЕНИЮ ОСНОВНЫХ
ПОЛОЖЕНИЙ
ФЕДЕРАЛЬНЫХ
АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ
«ОРГАНИЗАЦИЯ ВОЗДУШНОГО
ДВИЖЕНИЯ
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»,
УТВЕРЖДЁННЫХ ПРИКАЗОМ
МИНТРАНСА РОССИИ
ОТ 25.11.2011Г. №293



Данный материал подготовлен отделом ОрВД филиала «Аэронавигация Дальнего Востока» и разработан на основании ФАП «Организация воздушного движения» и предназначен для руководящего состава служб ОВД, оперативных органов ЕС ОрВД, персонала ОВД, ПВД для подготовки к применению положений ФАП «Организация воздушного движения» с 13.04.2012г.

Наглядный материал включает в себя информацию, касающуюся предоставления видов ОВД и изменения в мерах регулирования потоков воздушного движения.

представляет собой динамичный и комплексный процесс *обслуживания воздушного движения, организации потоков воздушного движения и воздушного пространства*, осуществляемый безопасным, экономичным и эффективным образом, путем предоставления средств и непрерывного обслуживания в сотрудничестве и взаимодействии всех заинтересованных сторон и с использованием бортовых и наземных функций.

включает в себя:

- а) обслуживание (управление) воздушного движения;*
- б) организацию потоков воздушного движения;*
- в) организацию воздушного пространства.*

представляет собой общий термин и состоит из следующих трех видов обслуживания:

- ❑ **ДИСПЕТЧЕРСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ;**
- ❑ **ПОЛЕТНО-ИНФОРМАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ;**
- ❑ **АВАРИЙНОГО ОПОВЕЩЕНИЯ.**

представляет собой деятельность по организации безопасных, упорядоченных и ускоренных потоков воздушного движения для обеспечения максимально возможного использования пропускной способности органов ОВД и соответствия объемов воздушного движения пропускной способности, заявленной соответствующим органом ОВД.

Установление оптимальной
структуры воздушного
пространства в целях
обеспечения его эффективного
использования;

Задачи обслуживания воздушного движения

- ❑ А) предотвращение столкновений между воздушными судами;
- ❑ Б) предотвращение столкновений воздушных судов, находящихся на *площади маневрирования*, с препятствиями на этой площади;
- ❑ В) ускорение и поддержание упорядоченного потока воздушного движения;
- ❑ Г) предоставление консультаций и информации, необходимых для обеспечения безопасного и эффективного производства полетов;
- ❑ Д) *уведомление соответствующих организаций о воздушных судах, нуждающихся в помощи поисково-спасательных служб, и оказание таким организациям необходимого содействия.*

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

Диспетчерское указание —

директивные указания
органа ОВД,
предписывающие экипажу
воздушного судна
выполнить конкретное
действие.

Диспетчерское

разрешение - разрешение, выдаваемое органом ОВД экипажу воздушного судна при его запросе, действовать в соответствии с условиями, установленными органом ОВД;

*Диспетчерская
рекомендация* —
рекомендация экипажу по
принятию мер, касающихся
выполнения полета, и
используемая по усмотрению
экипажа.

Диспетчерская информация — информация экипажу, связанная с выполнением полета.

ПОТРЕБНОСТЬ В ОБСЛУЖИВАНИИ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ определяется с учетом:

- а) типов соответствующего воздушного движения;
- б) плотности воздушного движения;
- в) метеорологических условий;
- г) других факторов, которые могут иметь к этому отношение.

Основные задачи:

- ❑ *максимальное удовлетворение запросов пользователей воздушного пространства на использование воздушного пространства;*
- ❑ *защита органов ОВД от превышений пропускной способности;*
- ❑ *обеспечение необходимого уровня безопасности полетов при обслуживании воздушного движения.*

Меры по регулированию ОПВД не применяются:

- ❑ *к воздушным судам, подвергшимся незаконному вмешательству;*
- ❑ *к воздушным судам, выполняющим поисково-спасательные полеты, полеты с целью оказания помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера, а также в медицинских и других гуманитарных целях;*
- ❑ *к полетам воздушных судов под литером «А» и «К»;*
- ❑ *к воздушным судам, выполняющим специально заявленные государственными органами полеты.*

Орган ОВД при фактическом превышении пропускной способности имеет право ограничить вход в конкретный объем (сектор) воздушного пространства, за исключением случаев, когда меры по регулированию организации потоков воздушного движения не применяются.

В целях обеспечения безопасности полётов при ОВД не допускается планирование использования воздушного пространства с превышением заявленной органом ОВД пропускной способности.

Диспетчерским обслуживанием обеспечиваются:

- а) все полеты по правилам полётов по приборам в воздушном пространстве классов А и С;
- б) все полеты по правилам визуальных полётов в воздушном пространстве класса С;
- в) все виды аэродромного движения на контролируемых аэродромах.

предназначено для решения задач ОВД, указанных в подпунктах «а», «б» и «в» и подразделяется в зависимости от этапа полета

на:

- а) РАЙОННОЕ ДИСПЕТЧЕРСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ;**
- б) ДИСПЕТЧЕРСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ПОДХОДА;**
- в) АЭРОДРОМНОЕ ДИСПЕТЧЕРСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ;**

РАЙОННОЕ ДИСПЕТЧЕРСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ:

обеспечение диспетчерского обслуживания контролируемых полетов, которые указаны в подпунктах «а» и «в»;

- ❑ предотвращение столкновений между воздушными судами;
- ❑ ускорение и поддержание упорядоченного потока воздушного движения;

ДИСПЕТЧЕРСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ПОДХОДА:

обеспечение диспетчерского обслуживания этапов контролируемых полетов, которые связаны с прибытием и вылетом, для решения задач «а» и «в»;

- ❑ предотвращение столкновений между воздушными судами;
- ❑ ускорение и поддержание упорядоченного потока воздушного движения;

АЭРОДРОМНОЕ ДИСПЕТЧЕРСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ:

обеспечение диспетчерского обслуживания аэродромного движения для решения задач «а», «б» и «в».

- ❑ предотвращение столкновений между воздушными судами;
- ❑ предотвращение столкновений воздушных судов, находящихся на площади маневрирования, с препятствиями на этой площади;
- ❑ ускорение и поддержание упорядоченного потока воздушного движения;

**Управление
горизонтальной
скоростью при ОВД**

На высотах 7600 м (эшелон полета **250**) или выше корректировка скорости должна выражаться в величинах, кратных **0,01** Маха, а на высотах **ниже** 7600 м (эшелон полета 250) - величинами приборной скорости, **кратными 20** км/ч (10 узлов).

Орган ОВД при необходимости дает указание экипажам **прибывающих воздушных судов** на выдерживание: максимальной скорости, минимальной скорости или конкретного значения скорости.

На начальном этапе снижения с крейсерского эшелона для турбореактивных воздушных судов орган ОВД не может назначать уменьшение скорости до значения менее 460 км/ч (250 узлов) без согласования с экипажем.

Рекомендуется использовать уменьшение скорости ниже высоты **4550** м (эшелон полета 150) для турбореактивных воздушных судов до значений не менее **410 км/ч (220 узлов)**, что соответствует минимальной скорости с убранными механизацией и шасси.

На промежуточном и конечном этапе захода на посадку органу ОВД следует использовать лишь незначительное изменение скорости, не превышающее ± 40 км/ч (20 узлов).

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

**Управление
вертикальной
скоростью при ОВД**

⊙ Воздушному судну может быть дано указание **ускорить**, соответственно, набор высоты или снижение для достижения или пересечения установленного эшелона, или же **уменьшить** скорость набора высоты или снижения.

⊙ Воздушному судну, осуществляющему набор высоты (выполняющему снижение), может быть дано указание **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.

⦿ В процессе снижения (набора) экипажи воздушных судов во избежание срабатывания БСПС (TCAS) выдерживают рекомендованные ограничения по вертикальной скорости 7 м/с за 300 м до заданного эшелона (высоты).

**Управление
вылетающими и
прибывающими ВС**

Очередность взлета воздушного судна определяется плановой таблицей полетов или суточным планом полетов. (ФАП ПВП)

При взлете воздушных судов применяется следующие минимумы эшелонирования по причине турбулентности в следе:

- а) между легким или средним воздушным судном, взлетающим вслед за тяжелым воздушным судном, или легким воздушным судном, взлетающим вслед за средним воздушным судном - 2 минуты;
- б) для легких или средних воздушных судов, взлетающих за тяжелыми воздушными судами, или легких воздушных судов, взлетающих за средними воздушными судами – 3 минуты в случае их взлета:
 - со средней части одной и той же ВПП или
 - со средней части параллельных ВПП, расположенных на расстоянии менее 1000 м между осями одной от другой.

При определении очередности посадки органу ОВД следует исходить из необходимости предоставления посадки воздушным судам (ФАП ОрВД):

- а) выполняющим вынужденную (экстренную) посадку;*
- б) экипажи которых сообщили, что предполагается выполнение посадки по причинам, влияющим на безопасность полета данного воздушного судна (отказ двигателя, малый остаток топлива, ухудшение метеоусловий и т. д.);*
- в) на борту которых находятся лица, нуждающиеся в срочной медицинской помощи;*
- г) занятым в поисково-спасательных операциях;*
- д) выполняющим полет в составе группы;*
- е) с пассажирами.*

П.5.1.1. ФАП ОрВД:

а) выполняющим вынужденную (экстренную) посадку;

б) экипажи которых сообщили, что предполагается выполнение посадки по причинам, влияющим на безопасность полета данного воздушного судна (отказ двигателя,, **ухудшение метеоусловий** и т. д.);

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

г) занятым в поисково-спасательных операциях;

д) выполняющим полет в составе группы;

е) с пассажирами.

Ст. 34. ФАП ПВП:

а) выполняющим вынужденную (экстренную) посадку;

б) имеющим ограниченный запас топлива;

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

г) командиры которых в случае ухудшения метеорологических условий не подготовлены к полетам в ожидаемых условиях;

д) выполняющим полет в составе группы;

е) с пассажирами.

При посадке воздушных судов, применяется следующие минимумы эшелонирования по причине турбулентности в следе:

- для легких воздушных судов, следующих за тяжелыми или средними воздушными судами - 3 минуты;
- для средних воздушных судов следующих за тяжелыми воздушными судами - 2 минуты.

Предназначено для решения задачи ОВД, указанной в подпункте «д».

- уведомление соответствующих организаций о воздушных судах, нуждающихся в помощи поисково-спасательных служб, и оказание таким организациям необходимого содействия.

Обеспечиваются:

- а) все воздушные суда, обеспечиваемые диспетчерским обслуживанием;
- б) воздушные суда, представившие план полета и по возможности все другие воздушные суда, известные органам обслуживания воздушного движения из других источников;
- в) любые воздушные суда, в отношении которых известно или предполагается, что они являются объектом незаконного вмешательства.

2.2.2. Диспетчеры АДП, ПДСП, РЦ ЕС ОрВД (МДП), ЗЦ (ВЗЦ) ЕС ОрВД при получении информации об авиационном происшествии **передают первичное сообщение** (АЛР) о случившемся в соответствии с утверждаемым ФАС России "Табелем сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации", в том числе в обязательном порядке в МАК, ФАС России, региональное управление ФСБ России, а также руководителю РУ ФАС России, на территории которого произошло событие, и руководителю РУ ФАС России по принадлежности воздушного судна, органу войск ПВО и командному пункту военного округа, в зоне ответственности которого произошло авиационное происшествие. Сообщение передается также руководителю организации ГА, в районе ответственности которой произошло авиационное происшествие.

9.1.2. При возникновении аварийной ситуации с ВС, находящимся под управлением органа диспетчерского обслуживания подхода (ДПП) или органа аэродромного диспетчерского обслуживания (ДПР, СДП, СДПР, ДПК, ДПСР, Вышка), данный орган ОВД немедленно уведомляет об этом соответствующий орган районного диспетчерского обслуживания (РДЦ, РЦ, МДП), который, в свою очередь, уведомляет координационный центр поиска

9.1.3. В отдельных случаях, когда это безотлагательно требуется в связи с создавшейся обстановкой, соответствующий диспетчерский пункт аэродрома или диспетчерский пункт подхода сначала оповещает все соответствующие местные аварийно-спасательные службы, которые могут оказать необходимую немедленную помощь, а затем принимает другие необходимые меры для введения их в действие.

П. 9.2. Органы ОВД немедленно уведомляют координационные центры поиска о том, что воздушное судно находится в одной из стадий аварийного положения:

- ◎ *стадия неопределенности;*
- ◎ *стадия тревоги;*
- ◎ *стадия бедствия;*

9.5. В том случае, когда районный диспетчерский центр или центр полетной информации решает, что воздушное судно находится в стадии неопределенности или в стадии тревоги, он, когда это практически возможно, сообщает об этом эксплуатанту до уведомления координационного центра поиска и спасания.

- а) *аварийная стадия;*
- б) орган, распространяющий аварийное оповещение;
- в) характер аварийной обстановки;
- г) *существенная информация из плана полёта;*
- д) орган, который был на связи в последний раз, время и использованная частота;
- е) последнее донесение о местоположении и способ определения последнего;
- ж) *окраска и отличительная маркировка воздушного судна;*
- з) любые действия, предпринятые органом, передающим уведомление;
- и) другие относящиеся к событию сведения.

9.4. В случае уверенности или при предположении, что воздушное судно находится в аварийном положении, **маршрут его полета** органом ОВД **прокладывается на карте** для определения вероятного последующего местоположения этого воздушного судна и его максимального удаления от последнего известного местоположения.

9.4.1. На карте также прокладываются маршруты полетов других воздушных судов, о которых известно, что они находятся вблизи соответствующего воздушного судна, для определения их вероятного последующего местоположения и максимальной продолжительности полета.

Стадия неопределённости имеет
3 ситуационных событий

1) после первой неудачной попытки установить связь с таким воздушным судном либо от воздушного судна не получено никаких сообщений по прошествии 30 минут после того времени, когда должно было быть получено сообщение;

2) 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;

:

3) воздушное судно **не прибывает** в течение 30 минут после расчетного времени прибытия, **сообщенного им в последней передаче** или рассчитанного органами обслуживания воздушного движения, в зависимости от того, какое из них позднее, за исключением случаев, когда не имеется никаких сомнений относительно безопасности воздушного судна и находящихся на его борту лиц;

Стадия тревоги имеет
4 ситуационных событий

- 1) после наступления стадии неопределенности и при последующих попытках установить связь с воздушным судном или запросах в другие соответствующие источники не удалось получить какие-либо сведения о воздушном судне;

2) воздушное судно, получившее разрешение на посадку, **не производит** посадки по прошествии **5 минут** после расчетного времени посадки и связь с данным воздушным судном вновь не установлена;

3) получена информация, указывающая на то, что эксплуатационное состояние воздушного судна ухудшилось, но не настолько, что возможна **вынужденная посадка**, за исключением случаев, когда имеются данные, устраняющие опасения относительно безопасности воздушного судна и находящихся на его борту лиц;

4) известно или предполагается, что воздушное судно **стало объектом незаконного вмешательства;**

Стадия бедствия имеет
4 ситуационных событий

1) после наступления стадии тревоги, дополнительные безуспешные попытки установить связь с воздушным судном и безрезультатные запросы в более широком масштабе указывают на вероятность того, что воздушное судно терпит бедствие;

2) считается, что запас топлива на борту **израсходован или недостаточен** для достижения безопасного места;

3) получена информация, указывающая на то, что эксплуатационное состояние воздушного судна ухудшилось настолько, что возможна вынужденная посадка;

4) получена информация или имеется обоснованная уверенность в том, что воздушное судно собирается выполнить или выполнило вынужденную посадку, за исключением тех случаев, когда имеется обоснованная уверенность в том, что воздушному судну и находящимся на его борту лицам не угрожает серьезная и непосредственная опасность и требуется немедленная помощь.

предназначено для решения задачи ОВД,
указанной в подпункте «г».

- предоставление консультаций и информации, необходимых для обеспечения безопасного и эффективного производства полетов;

Включает предоставление соответствующей информации:

а) краткое описание открытым текстом с сокращениями фактических и/или ожидаемых определенных явлений погоды по маршруту полета, которые могут повлиять на безопасность полета воздушных судов, а также предполагаемую эволюцию данных явлений во времени и в пространстве (SIGMET) и краткое описание открытым текстом с сокращениями фактических и/или ожидаемых определенных явлений погоды по маршруту полета, которые не были включены в прогнозы районам полетов в виде текста с установленными сокращениями для полетов на малых высотах (AIRMET);

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

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

г) об изменении эксплуатационного состояния навигационных средств;

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

е) о беспилотных неуправляемых аэростатах;

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

Воздушным судам предоставляется дополнительная информация:

- о действующих или прогнозируемых погодных условиях на аэродромах вылета, назначения и запасных аэродромах;
- об опасности столкновения для воздушных судов, выполняющих полет в воздушном пространстве классов С и G;

- для выполнения полета над водной поверхностью по просьбе пилота и при возможности предоставляется любая имеющаяся информация, например, о радиопозывном, местоположении, истинной линии пути, скорости и т. д., надводных судах в данном районе.

Передача информации на борт ВС производится одним или несколькими видами:

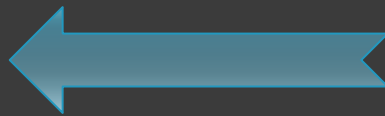
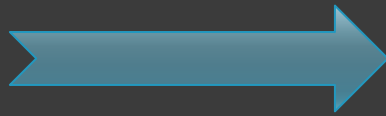
- **направленная передача** информации воздушному судну по инициативе органа полетно-информационного обслуживания с обязательным подтверждением приема (этот способ является предпочтительным);
- **общий вызов**, передача информации всем соответствующим воздушным судам с подтверждением приема;
- **радиовещательная передача** информации;
- **передача информации по линии передачи данных.**

3.7.1. 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, соответственно, этот план полета **должен быть изменен** или представлен новый план полета, а прежний план полета аннулирован в зависимости от того, что применимо.

8.5. В тех случаях, когда план полёта воздушного судна (уведомление об использовании воздушного пространства) был активизирован, экипаж воздушного судна обязан **не позднее 30 минут** после планируемого времени прибытия отменить, указать новое время прибытия или закрыть план полета.



такое донесение включает государственный и/или регистрационный опознавательный знак воздушного судна и слова «полет проходит нормально» или сигнал QRU (ЩРУ).



Воздушные суда, оборудованные средствами двусторонней радиосвязи, передают 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;

В случае отсутствия от воздушного судна доклада «полет проходит нормально» после наступления запланированного или расчетного времени представления донесения, орган ОВД незамедлительно информирует координационный центр поиска и спасания и в течение периода времени продолжительностью 30 минут принимает меры для получения такого донесения.

При безуспешности принятых мер орган ОВД применяет положения, касающиеся «стадии неопределенности».

8.5.6. Положения, касающиеся стадии неопределенности, наступают когда:

- а) от воздушного судна не получено никаких сообщений по **прошествии 30 минут** после того времени, когда должно было быть **получено сообщение** или **после первой неудачной попытки** установить связь с таким воздушным судном в зависимости от того, что наступает раньше;
- б) воздушное судно **не прибывает в течение 30 минут** после **расчетного времени прибытия**, сообщенного им в последней передаче или **рассчитанного органами обслуживания воздушного движения** в зависимости от того, какое из них позднее.