

ОСНОВЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

ЕСЛИ МЕЖДУНАРОДНЫМ ДОГОВОРОМ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ УСТАНОВЛЕННЫ
ИНЫЕ ПРАВИЛА, ЧЕМ ТЕ, КОТОРЫЕ
ПРЕДУСМОТРЕНЫ НАСТОЯЩИМ КОДЕКСОМ,
ПРИМЕНЯЮТСЯ ПРАВИЛА
МЕЖДУНАРОДНОГО ДОГОВОРА.

СТАТЬЯ 3 ВОЗДУШНОГО КОДЕКСА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ИКАО

- ИКАО внесла 18 Приложений к Чикагской конвенции, посвященных различным вопросам эксплуатации ВС и деятельности ГА : системам связи, метеорологии, нормам летной годности, защите окружающей среды, обеспечению БП и АБ. Эти приложения содержат технические данные (международные стандарты и рекомендуемая практика), которые страны-участницы согласились соблюдать.

Приложение 1

- Выдача свидетельств персоналу [PEL] – экипажам ВС, диспетчерам службы УВД, персоналу службы технического обслуживания .

Приложение 2

- Правила полетов и УВД [RAC] – выполнение полетов с визуальной ориентировкой и по приборам

Приложение 3

- Метеорологическая
служба – службы
обеспечения
международных полетов

Приложение 4

- **Аэронавигационные карты [МАР] – технические условия для системы международных карт**

Приложение 5

- **Единицы измерения, подлежащие использованию в воздушных и наземных операциях – требования к применению стандартизированной системы единиц измерения.**

Приложение 6

- Эксплуатация воздушных судов – обеспечение максимального уровня безопасности при эксплуатации (выполнение международных воздушных сообщений [OPS])

Приложение 7

- Регистрация воздушного судна
– Требования к регистрации и
опознанию (национальная
принадлежность ВС и
регистрационные знаки [REG])

Приложение 8

- Летная годность ВС [AIR] – Единая форма выдачи сертификатов и инспекции

Приложение 9

- Упрощение формальностей при оформлении пассажиров – технические условия оформления прибытия в страну и отправления из страны воздушного судна, людей.

Приложение 10

- Электросвязь в авиации
(Авиационная электросвязь) –
стандартизация оборудования,
систем и процедур связи
(авиационная связь и
радиосредства для навигации
[COM])

Приложение 11

- Службы воздушного движения – Управление воздушным движением, информация о полете, служба аварийного оповещения

Приложение 12

- Поисково-спасательные работы (поиск и спасение [SAR]) – Организация и эксплуатация оборудования и служб

Приложение 13

- **Расследование авиационных происшествий – единая форма оповещения, докладов и расследования происшествий**

Приложение 14

- **Аэродромы –
технические условия
на проектирование и
эксплуатацию**

Приложение 15

- Навигационная информация – методы сбора и распространения

Приложение 16

- Защита окружающей среды (авиационный шум) – сертификация по шуму воздушного судна и выбросу газов от двигателей

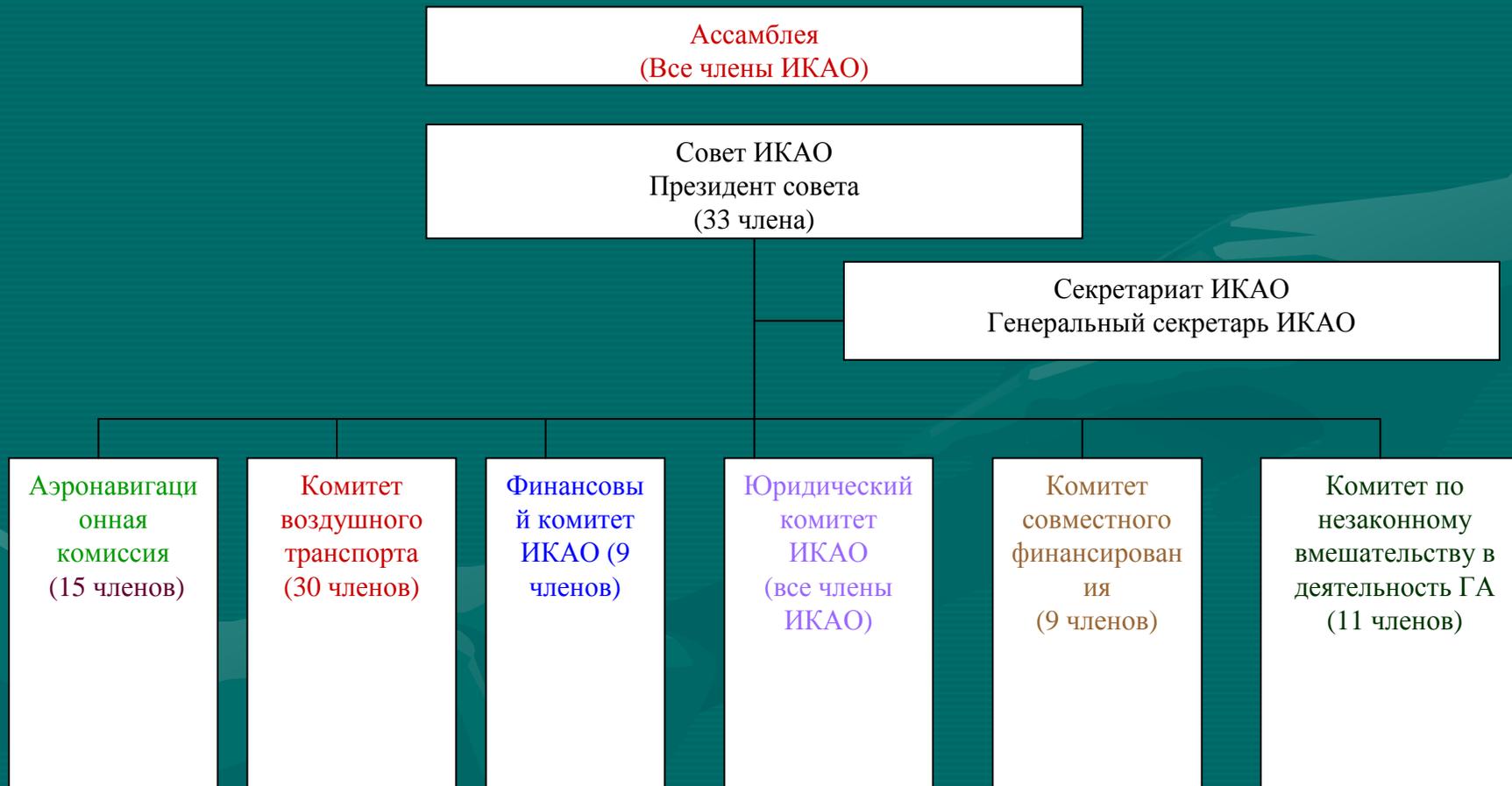
Приложение 17

- **Авиационная
безопасность [AVSEC] –
система защиты от актов
незаконного
вмешательства**

Приложение 18

- Транспортировка опасных грузов (безопасная перевозка опасных грузов) – маркировка, упаковка и перевозка опасных грузов

СТРУКТУРА ИКАО



СТРУКТУРА ИКАО

Главным исполнительным органом организации является Совет ИКАО, который избирается раз в три года на ассамблее ИКАО и выполняет ее решения, организует работу комиссий и комитетов, ведет работу по совершенствованию Приложений к Конвенции, по разработке новых стандартов и рекомендаций ИКАО; по совершенствованию структуры, правил и процедур Совета, осуществляет арбитражные функции при регулировании разногласий между государствами-членами ИКАО, осуществляет регистрацию международных авиационных соглашений и т.д.

СТРУКТУРА ИКАО

Одним из основных рабочих органов Совета ИКАО, связанных с обеспечением безопасности полетов, является Аэронавигационная комиссия (АНК).

ИКАО. АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОМИССИЯ

- В задачи Аэронавигационной комиссии входят:
- рассмотрение предложений о внесении поправок в Приложения к Конвенции, к Правилам для аэронавигационных служб и представление их Совету ИКАО для принятия к действию;

ИКАО. АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОМИССИЯ

- учреждение групп экспертов и решение организационных проблем;
- выработка предложений Совету по сбору и рассылке государствам-членам ИКАО информации, которую она считает необходимой или полезной для развития авиации.

ИКАО. ДОКУМЕНТЫ

Правила аэронавигационного обслуживания (PANS) утверждаются Советом и предназначены для применения во всем мире. Они содержат в основном эксплуатационные правила, которые не получили еще статуса Международных стандартов и Рекомендуемой практики, а также материалы более постоянного характера, которые считаются слишком подробными, чтобы их можно было включить в Приложение или подвергаются частым изменениям и дополнениям и для которых процесс, предусмотренный Конвенцией, был бы слишком затруднителен.

ИКАО. ДОКУМЕНТЫ

Дополнительные региональные правила (SUPPS) имеют такой же статус, как и PANS, но применяются только в соответствующих регионах. Некоторые из них распространяются на сопредельные регионы или являются одинаковыми в двух или нескольких регионах.

ИКАО. ДОКУМЕНТЫ

Технические руководства содержат инструктивный и информационный материал, развивающий и дополняющий Международные стандарты, Рекомендуемую практику и PANS, и служат для оказания помощи в их применении.

ИКАО. ДОКУМЕНТЫ

Аэронавигационные планы конкретизируют требования к средствам и обслуживанию международной аэронавигации в соответствующих аэронавигационных регионах ИКАО. Они готовятся с санкции Генерального секретаря на основе рекомендаций региональных аэронавигационных совещаний и принятых по ним решений Совета. В планы периодически вносятся поправки с учетом изменений требований и положения с внедрением рекомендованных средств и служб.

ИКАО. ДОКУМЕНТЫ

Циркуляры ИКАО содержат специальную информацию, представляющую интерес для Договаривающихся государств, включая исследования по техническим вопросам.

ИКАО. ДОКУМЕНТЫ

Заявления Совета по принципиальным вопросам, касающимся воздушного транспорта, например по экономическим аспектам аэропортов и маршрутного аэронавигационного оборудования, взиманию сборов, в области упрощения формальностей.

ИКАО. ДОКУМЕНТЫ

Статистические сборники выходят регулярно и содержат полученную от Договаривающихся государств статистическую информацию о деятельности их гражданской авиации.

ИКАО. ДОКУМЕНТЫ

Руководства содержат информационно-инструктивный материал для договаривающихся государств по таким вопросам, как тарифы за пользование аэропортами и аэронавигационным оборудованием, методы прогнозирования воздушных перевозок и статистика воздушного транспорта.

НАЦИОНАЛЬНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

- КОНСТИТУЦИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ;
- ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ЗАКОНЫ:

ВОЗДУШНЫЙ КОДЕКС РФ;

О ТЕХНИЧЕСКОМ РЕГУЛИРОВАНИИ;

О ЛИЦЕНЗИРОВАНИИ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ;

О БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ;

И Т.Д.

ВОЗДУШНЫЙ КОДЕКС

УСТАНАВЛИВАЕТ ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО
ПРОСТРАНСТВА РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ И ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В
ОБЛАСТИ АВИАЦИИ

ЗАКОН О ТЕХНИЧЕСКОМ РЕГУЛИРОВАНИИ

- Сфера применения:

регулирует отношения, возникающие при:

1) разработке, принятии, применении и исполнении обязательных требований к продукции, процессам производства, эксплуатации, хранения, перевозки, реализации и утилизации;

ЗАКОН О ТЕХНИЧЕСКОМ РЕГУЛИРОВАНИИ

регулирует отношения, возникающие при:

2) разработке, принятии, применении и исполнении на добровольной основе требований к продукции, процессам производства, эксплуатации, хранения, перевозки, реализации и утилизации, выполнению работ или оказанию услуг;

ЗАКОН О ТЕХНИЧЕСКОМ РЕГУЛИРОВАНИИ

регулирует отношения, возникающие при:

3) оценке соответствия.

Настоящий Федеральный закон также определяет права и обязанности участников регулируемых настоящим Федеральным законом отношений.

ЗАКОН О ТЕХНИЧЕСКОМ РЕГУЛИРОВАНИИ

Основные понятия:

безопасность продукции, процессов производства, эксплуатации, хранения, *перевозки*, реализации и утилизации (далее - безопасность) - состояние, при котором отсутствует недопустимый риск, связанный с причинением вреда жизни или здоровью граждан, имуществу физических или юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу, окружающей среде, жизни или здоровью животных и растений;

ЗАКОН О ТЕХНИЧЕСКОМ РЕГУЛИРОВАНИИ

Основные понятия: риск - вероятность причинения вреда жизни или здоровью граждан, имуществу физических или юридических лиц государственному или муниципальному имуществу, окружающей среде, жизни или здоровью животных и растений с учетом тяжести этого вреда;

ЗАКОН О ТЕХНИЧЕСКОМ РЕГУЛИРОВАНИИ

сертификация - форма осуществляемого органом по сертификации подтверждения соответствия объектов требованиям технических регламентов, положениям стандартов или условиям договоров;

ЗАКОН О ЛИЦЕНЗИРОВАНИИ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Сфера применения: отношения, возникающие между федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями в связи с осуществлением лицензирования отдельных видов деятельности в соответствии с перечнем, предусмотренным пунктом 1 статьи 17 настоящего Федерального закона.

ЗАКОН О ЛИЦЕНЗИРОВАНИИ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Перечень видов деятельности, на осуществление которых требуются лицензии:

- разработка авиационной техники, в том числе АТ двойного назначения;
- производство авиационной техники, в том числе АТ двойного назначения;

ЗАКОН О ЛИЦЕНЗИРОВАНИИ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

- ремонт авиационной техники, в том числе АТ двойного назначения;
- испытание авиационной техники, в том числе АТ двойного назначения;
- перевозки воздушным транспортом пассажиров;
- перевозки воздушным транспортом грузов;

ЗАКОН О ЛИЦЕНЗИРОВАНИИ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

- деятельность по техническому обслуживанию воздушного движения;
- деятельность по техническому обслуживанию воздушных судов;
- деятельность по ремонту воздушных судов;
- деятельность по применению авиации в отраслях экономики;
- аудиторская деятельность.

УКАЗЫ ПРЕЗИДЕНТА И

ПОСТАНОВЛЕНИЯ
ПРАВИТЕЛЬСТВА



МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ

В последние годы значительный вклад в обеспечение безопасности на воздушном транспорте, особенно на уровне Содружества независимых государств (СНГ), вносит Межгосударственный авиационный комитет (МАК).

МАК

Учрежден 30 декабря 1991 года на основании межправительственного Соглашения о ГА и об использовании воздушного пространства (Соглашение) 14 государствами бывшего СССР (Латвийская республика и Эстонская республика имеют статус наблюдателя).

МАК

МАК включен в реестр международных правительственных организаций ИКАО и СНГ и призван служить достижению целей проведения единой политики и координации деятельности в области авиации, а также использование воздушного пространства в соответствии с делегированными ему государствами-учредителями полномочиями.

Основные направления деятельности МАК

- разработка и формирование структуры единых авиационных правил и процедур в области гражданской авиации и использования воздушного пространства в регионе СНГ и их гармонизации с авиационными правилами, признанными Мировым авиационным сообществом;

Основные направления деятельности МАК

- создание и обеспечение функционирования единой системы сертификации авиационной техники и ее производства, гармонизация ее с другими международными системами;

Основные направления деятельности МАК

- сохранение для государств-участников СНГ профессионального независимого органа по расследованию авиационных происшествий, обеспечивающего объективное расследование АП не только на территориях государств Содружества, но и за их пределами;

Основные направления деятельности МАК

- защита для государств СНГ рынка авиатранспортных услуг через межгосударственные соглашения и согласованные нормативные акты в области тарифов и взаиморасчетов;

Основные направления деятельности МАК

- координация взаимодействия полномочных органов в чрезвычайных ситуациях и в зонах локальных военных конфликтов на территории государств-участников Соглашения;

Основные направления деятельности МАК

- борьба против незаконного вмешательства в деятельность ГА;
- развитие международного сотрудничества с государствами и международными организациями ГА в целях интеграции государств-участников Соглашения в Мировое авиационное сообщество.

ОТРАСЛЕВЫЕ НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

- ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА;
- ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА;
- АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА;
- НОРМЫ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ;
- ПРАВИЛА РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ИНЦИДЕНТОВ (ПРАПИ-98);
- НАСТАВЛЕНИЕ ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ (НПП ГА – 85).

АТС. ОРГАНИЗАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ.

- ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА.
 - СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ: устанавливают порядок использования воздушного пространства Российской Федерации в интересах экономики и обороны страны, в целях удовлетворения потребностей пользователей воздушного пространства, обеспечения безопасности использования воздушного пространства.

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

- настоящие Федеральные правила, разработаны в соответствии с Воздушным кодексом Российской Федерации и Конвенцией о международной гражданской авиации,

ОРГАНИЗАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (ОрВД)

обеспечение возможности
эксплуатантам воздушных судов
придерживаться планируемого
времени вылета и прибытия и
выдерживать наиболее
предпочтительные профили полета
при минимальных ограничениях и
без снижения установленных
уровней безопасности.

ОРГАНИЗАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (ОрВД)

- обслуживание (управление) воздушного движения;
- организацию потоков воздушного движения;
- организацию воздушного пространства в целях обеспечения обслуживания (управления) воздушного движения и организации потоков воздушного движения;

ОРГАНЫ ЕДИНОЙ СИСТЕМЫ ОрВД

- Межведомственная комиссия по использованию воздушного пространства Российской Федерации;
- Зональные межведомственные комиссии по использованию воздушного пространства Российской Федерации;

ОРГАНЫ ЕДИНОЙ СИСТЕМЫ ОрВД

- Федеральная аэронавигационная служба Российской Федерации;
- Управление по использованию воздушного пространства и управлению воздушным движением Министерства обороны Российской Федерации;
- Оперативные органы.

ОПЕРАТИВНЫЕ ОРГАНЫ ЕС ОрВД

Главный центр ЕС ОрВД - оперативный орган ЕС ОрВД, предназначенный для планирования и координирования использования воздушного пространства, организации воздушного движения, обеспечения разрешительного порядка использования воздушного пространства, контроля за соблюдением настоящих Федеральных правил в пределах воздушного пространства РФ и районов, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на РФ (ГЦ ЕС ОрВД);

ОПЕРАТИВНЫЕ ОРГАНЫ ЕС ОрВД

Зональный (вспомогательный зональный) центр ЕС ОрВД - оперативный орган ЕС ОрВД, предназначенный для планирования и координирования использования воздушного пространства, организации воздушного движения, обеспечения разрешительного порядка использования воздушного пространства, контроля за соблюдением настоящих Федеральных правил в своей зоне ЕС ОрВД (ЗЦ (ВЗЦ) ЕС ОрВД);

ОПЕРАТИВНЫЕ ОРГАНЫ ЕС ОрВД

Районный центр ЕС ОрВД РФ - оперативный орган ЕС ОрВД РФ, предназначенный для планирования и координирования использования воздушного пространства, организации воздушного движения, обеспечения разрешительного порядка использования воздушного пространства, контроля за соблюдением Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации в своем районе ЕС ОрВД (РЦ ЕС ОрВД);

ОПЕРАТИВНЫЕ ОРГАНЫ ЕС ОрВД

Вспомогательный районный центр ЕС ОрВД РФ - оперативный орган ЕС ОрВД РФ, предназначенный для организации воздушного движения, контроля за соблюдением Федеральных правил использования воздушного пространства в своем районе ЕС ОрВД (ВРЦ ЕС ОрВД);

ОРГАНЫ ЕДИНОЙ СИСТЕМЫ ОрВД

Федеральная аэронавигационная
Служба Российской Федерации
осуществляет полное государственное
регулирование использования
воздушного пространства.

ОРГАНЫ ЕДИНОЙ СИСТЕМЫ ОрВД

Координация деятельности по государственному регулированию использования воздушного пространства РФ возлагается на Межведомственную комиссию по использованию воздушного пространства РФ, а в регионах - на зональные межведомственные комиссии по использованию воздушного пространства РФ.

ОрВД

Ответственность за организацию
использования воздушного пространства
РФ возложена на председателя
Межведомственной комиссии–Директора
Федеральной аэронавигационной
Службы.

ОрВД

- Организация использования воздушного пространства осуществляется органами единой системы организации воздушного движения РФ, а также органами пользователей воздушного пространства - органами ОВД (управления полетами) в установленных для них зонах и районах ЕС ОрВД в порядке, определенном настоящими Федеральными правилами.

СТРУКТУРА ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

Устанавливается в соответствии с
Воздушным кодексом РФ,
настоящими Федеральными
правилами и включает в себя
следующие элементы:

СТРУКТУРА ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

- а) зоны и районы ЕС ОрВД;
- б) воздушное пространство приграничной полосы;
- в) районы аэродромов и аэроузлов;
- г) воздушные трассы и местные воздушные линии;

СТРУКТУРА ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

- д) маршруты полетов воздушных судов;
- е) спрямленные воздушные трассы;
- ж) воздушные коридоры пролета государственной границы РФ;
- з) коридоры входа (выхода) на воздушные трассы;

СТРУКТУРА ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

и) специальные зоны полетов ВС (зоны отработки техники пилотирования пилотажные зоны, зоны испытательных полетов, зоны полетов ВС на малых и предельно малых высотах, зоны полетов ВС на скоростях, превышающих скорость звука, зоны полетов ВС на дозаправку топливом в воздухе, зоны полетов ВС с переменным профилем и т.п.);

СТРУКТУРА ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

- к) запретные зоны;
- л) зоны ограничений полетов;
- м) опасные зоны (районы пуска и падения ракет и их отделяемых частей);
- н) районы полигонов;
- о) районы взрывных работ;

СТРУКТУРА ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

- п) районы противорадовых стрельб;
- р) районы авиационных работ;
- с) специальные районы;

СТРУКТУРА ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

Границы элементов структуры
воздушного пространства
устанавливаются по географическим
координатам, высотам, указываются в
соответствующих инструкциях и
публикуются в документах
аэронавигационной информации.

СТРУКТУРА ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

Воздушное пространство делится на нижнее и верхнее. Границей нижнего и верхнего воздушного пространства является высота 8100 м, которая относится к верхнему воздушному пространству.

Классификация воздушного пространства по высоте выполнения полетов :

- а) предельно малые высоты - от 0 до 200 м включительно над рельефом местности или водной поверхностью;
- б) малые высоты - свыше 200 до 1000 м включительно над рельефом местности или водной поверхностью;

Классификация воздушного пространства по высоте выполнения полетов :

- в) средние высоты - свыше 1000 до 4000 м включительно;
- г) большие высоты - свыше 4000 до 12000 м (до тропопаузы) включительно;
- д) стратосферу - свыше 12000 м (выше тропопаузы).

ВОЗДУШНАЯ ТРАССА

установленная для полетов ВС
часть воздушного пространства,
ограниченная по высоте и
ширине, обеспеченная
средствами навигации и
обслуживанием воздушного
движения.

ВОЗДУШНАЯ ТРАССА

Ширина воздушной трассы устанавливается, как правило, 10 км (по 5 км в обе стороны от оси воздушной трассы). В районах, не обеспеченных радиотехническими средствами, ширина воздушной трассы может быть увеличена до 20 км (по 10 км в обе стороны от оси воздушной трассы)

ВОЗДУШНАЯ ТРАССА

Расстояние между осями параллельных воздушных трасс при наличии радиолокационного контроля должно быть не менее 30 км, без радиолокационного контроля - не менее 60 км.

МЕСТНЫЕ ВОЗДУШНЫЕ ЛИНИИ

установленная для полетов
воздушных судов на высотах ниже
нижнего эшелона часть воздушного
пространства, ограниченная по
высоте и ширине, обеспеченная
обслуживанием воздушного
движения

МЕСТНЫЕ ВОЗДУШНЫЕ ЛИНИИ

Открываются для полетов на высотах ниже нижнего эшелона по правилам визуальных полетов с учетом рельефа местности и препятствий на ней.

Ширина местной воздушной линии устанавливается не более 4 км.

МАРШРУТЫ ПОЛЕТОВ

В воздушном пространстве для выполнения полетов вне воздушных трасс и местных воздушных линий устанавливаются маршруты полетов воздушных судов.

МАРШРУТ ПОЛЕТА

Установленная для полетов
воздушных судов часть воздушного
пространства, ограниченная по
высоте и ширине;

ВОЗДУШНЫЙ КОРИДОР

Пересечение государственной
границы Российской Федерации
воздушными судами при
выполнении международных полетов
осуществляется по специально
выделенным воздушным коридорам
пролета.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

Деятельность, связанная с использованием воздушного пространства осуществляется в соответствии с поданными заявками и (или) расписаниями (графиками).

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

Планирование и координирование использования воздушного пространства выполняются центрами ЕС ОрВД во взаимодействии с органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) пользователей воздушного пространства.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

Центры ЕС ОрВД осуществляют предварительное, суточное и текущее планирование использования воздушного пространства на основании заявок, расписаний (графиков).

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

без разрешения центров ЕС ОрВД
допускается в случаях:

а) отражения воздушного нападения,
предотвращения и прекращения
нарушений государственной границы
Российской Федерации или
вооруженного вторжения на территорию
Российской Федерации;

БЕЗ РАЗРЕШЕНИЯ ЦЕНТРОВ ЕС ОрВД

б) оказания помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера, выполнения поисково-спасательных работ;

в) запуска, посадки, поиска и эвакуации космических аппаратов и их экипажей;

БЕЗ РАЗРЕШЕНИЯ ЦЕНТРОВ ЕС ОрВД

- г) предотвращения и прекращения нарушений настоящих Федеральных правил;
- д) полетов в специальных районах.

ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ

В воздушном пространстве устанавливаются минимальные интервалы вертикального, продольного и бокового эшелонирования.

ВЕРТИКАЛЬНОЕ ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ

- 300 м - от эшелона 900 м до эшелона 8100 м;
- 500 м - от эшелона 8100 м до эшелона 12100 м;
- 1000 м- выше 12100м.

ВЕРТИКАЛЬНОЕ ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ

Между высотами полетов воздушных судов ниже нижнего эшелона устанавливаются следующие минимальные интервалы:

- 150 м - при полетах по правилам визуальных полетов со скоростью полета 300 км/ч и менее;
- 300 м - при полетах по правилам визуальных полетов со скоростью полета более 300 км/ч.

ВЕРТИКАЛЬНОЕ ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ

В воздушном пространстве
осуществляется по полукруговой
системе

ВЕРТИКАЛЬНОЕ ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ

В направлении от истинного меридиана от 0 до 179 градусов (включительно) устанавливаются эшелонны 900 м, 1500 м, 2100 м, 2700 м, 3300 м, 3900 м, 4500 м, 5100 м, 5700 м, 6300 м, 6900 м, 7500 м, 8100 м, 9100 м, 10100 м, 11100 м, 12100 м, 14100 м и т.д.;

ВЕРТИКАЛЬНОЕ ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ

В направлении от истинного меридиана от 180 до 359 градусов (включительно) устанавливаются эшелоны 1200 м, 1800 м, 2400 м, 3000 м, 3600 м, 4200 м, 4800 м, 5400 м, 6000 м, 6600 м, 7200 м, 7800 м, 8600 м, 9600 м, 10600 м, 11600 м, 13100 м, 15100 м. И т.д.

ПРОДОЛЬНОЕ ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ

Для продольного эшелонирования при полетах по правилам визуальных полетов (ПВП) устанавливаются следующие минимальные интервалы:

ПРОДОЛЬНОЕ ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ

а) между воздушными судами, следующими по одному маршруту на одной высоте, или между воздушным судном и другими материальными объектами - не менее 2 км;

ПРОДОЛЬНОЕ ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ

- б) между воздушными судами, следующими по пересекающимся маршрутам на одной высоте, или между воздушным судном и другими материальными объектами в момент пересечения воздушным судном маршрута полета другого воздушного судна или другого материального объекта - не менее 2 км для воздушных судов со скоростью полета 300 км/ч и менее и не менее 5 км - для воздушных судов со скоростью полета более 300 км/ч.

ПРОДОЛЬНОЕ ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ

Для продольного эшелонирования при полетах по правилам полетов по приборам (ППП) с непрерывным радиолокационным контролем устанавливаются следующие минимальные интервалы:

ПРОДОЛЬНОЕ ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ

а) между воздушными судами,
следующими по одному маршруту
на одном эшелоне (высоте):

- на воздушных трассах и маршрутах
вне их - не менее 30 км;

ПРОДОЛЬНОЕ ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ а)...

- в районе аэродрома (в зоне подхода) - не менее 20 км;
- в районе аэродрома (в зоне подхода), оборудованного автоматизированными системами обслуживания воздушного движения (управления полетами) или средствами вторичной радиолокации, - не менее 10 км;

ПРОДОЛЬНОЕ ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ а)...

- при выполнении маневра по схеме захода на посадку - не менее 5 км;

ПРОДОЛЬНОЕ ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ

б) между воздушными судами при пересечении воздушным судном встречного эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном:

- не менее 30 км в момент пересечения при вертикальной скорости набора высоты (снижения) 10 м/с и более;

ПРОДОЛЬНОЕ ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ б)...

- не менее 60 км в момент пересечения при вертикальной скорости набора высоты (снижения) до 10 м/с;

ПРОДОЛЬНОЕ ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ

в) между воздушными судами при пересечении воздушным судном попутного эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном, - не менее 20 км в момент пересечения;

ПРОДОЛЬНОЕ ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ

г) между воздушными судами, следующими по пересекающимся маршрутам на одном эшелоне (высоте), не менее 40 км в момент пересечения воздушным судном маршрута полета другого воздушного судна.

ПРОДОЛЬНОЕ ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ

При полетах по ППП без радиолокационного контроля устанавливаются следующие временные интервалы продольного эшелонирования между воздушными судами:

ПРОДОЛЬНОЕ ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ

а) следующими на одном эшелоне (высоте) по воздушной трассе, местной воздушной линии или по одному и тому же маршруту вне их, а также в районе аэродрома (в зоне подхода) — не менее 10 минут;

ПРОДОЛЬНОЕ ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ

- б) выполняющими маневр по схеме захода на посадку - не менее 3 минут;
- в) при пересечении воздушным судном в наборе высоты или на снижении попутного или встречного эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном, - не менее 10 минут в момент пересечения;

ПРОДОЛЬНОЕ ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ

г) следующими по пересекающимся маршрутам на одном эшелоне (высоте) - не менее 15 минут в момент пересечения воздушным судном маршрута полета другого воздушного судна.

БОКОВОЕ ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ

Для бокового эшелонирования
при полетах по правилам
ВИЗУАЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ
устанавливаются следующие
минимальные интервалы:

БОКОВОЕ ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ

- а) при обгоне впереди летящего воздушного судна на одной высоте - не менее 500 м;
- б) при полете воздушных судов на встречных курсах - не менее 2 км.

БОКОВОЕ ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ

Боковое эшелонирование при выполнении полетов по правилам полетов по приборам без непрерывного радиолокационного контроля запрещается.

Полеты воздушных судов над населенными пунктами должны выполняться на высоте, позволяющей в случае неисправности воздушного судна произвести посадку за пределами населенных пунктов или на специально предусмотренных для этих целей взлетно-посадочных площадках в пределах населенных пунктов.

СХЕМЫ ПОЛЕТОВ

Схемы полета в районе аэродрома, в том числе на курсах взлета и посадки, должны исключать, а при невозможности исключения -максимально ограничивать пролет воздушных судов над населенными пунктами, взрывоопасными и другими объектами.