

**ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО
ПРОСТРАНСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (ФП ИВП-138)**

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.....	3
I. Общие положения.....	3
II. Структура и классификация воздушного пространства.....	9
Структура воздушного пространства	9
Классификация воздушного пространства	10
Установление и использование структуры воздушного пространства	10
Установление классификации воздушного пространства.....	20
Эшелонирование.....	20
Правила пересечения государственной границы Российской Федерации	22
III. Планирование и координирование использования воздушного пространства	24
IV. Разрешительный и уведомительный порядок использования воздушного пространства	26
Разрешительный порядок использования воздушного пространства	26
Уведомительный порядок использования воздушного пространства	30
V. Организация воздушного движения	30
VI. Запрещение или ограничение использования воздушного пространства.....	31
VII. Общие правила полетов воздушных судов гражданской, государственной и экспериментальной авиации	32
VIII. Контроль за соблюдением требований настоящих Федеральных правил	35
Приложение N 1	38
ВЕРТИКАЛЬНОЕ ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.....	38
Приложение N 2	39
РАСЧЕТ БЕЗОПАСНЫХ ВЫСОТ ПОЛЕТА ВОЗДУШНОГО СУДНА.....	39
Приложение N 3	45
ПЕРЕЧЕНЬ СИГНАЛОВ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ В СЛУЧАЕ ПЕРЕХВАТА ВОЗДУШНОГО СУДНА В ПРЕДЕЛАХ ПОЛЕТНОЙ ВИДИМОСТИ.....	45
Приложение N 4	48
ПОРЯДОК ПЕРЕДАЧИ СИГНАЛА "БЕДСТВИЕ" И СООБЩЕНИЯ О БЕДСТВИИ	48

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В редакции от 21.06.2023

I. Общие положения

1. Настоящие Федеральные правила, разработанные в соответствии с Воздушным кодексом Российской Федерации и Конвенцией о международной гражданской авиации, подписанной в г. Чикаго 7 декабря 1944 г., 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.

2. В настоящих Федеральных правилах используются следующие определения:

"аварийное оповещение" - уведомление поисково-спасательных служб о воздушных судах, терпящих бедствие;

"аэроузел" - объединение близко расположенных районов аэродромов (вертодромов), которые имеют общие границы, и организация выполнения полетов, с которых требует согласования и координирования;

"аэронавигационные данные" - сведения об аэродромах, аэроузлах, элементах структуры воздушного пространства и средствах радиотехнического обеспечения, необходимые для организации и выполнения полетов;

"аэронавигационная информация" - информация, полученная в результате подборки, анализа и форматирования аэронавигационных данных;

"аэростат" - летательный аппарат, подъемная сила которого основана на аэростатическом или одновременно аэростатическом и аэродинамическом принципах. Аэростаты подразделяются на пилотируемые, автоматические, привязные и свободные;

"безопасность использования воздушного пространства" - комплексная характеристика установленного порядка использования воздушного пространства, определяющая его способность обеспечить выполнение всех видов деятельности по использованию воздушного пространства без угрозы жизни и здоровью людей, материального ущерба государству, гражданам и юридическим лицам;

"боковое эшелонирование" - рассредоточение воздушных судов на одной высоте на установленные интервалы по расстоянию или угловому смещению между их линиями пути;

"вертикальное эшелонирование" - рассредоточение пилотируемых воздушных судов по высоте на установленные интервалы, выражаемые в величинах абсолютной (относительной) высоты при полетах на высоте перехода и ниже и через эшелоны полета при полетах на эшелоне перехода и выше;

"визуальный полет беспилотного воздушного судна" - полет беспилотного воздушного судна, в ходе которого его внешний пилот поддерживает непосредственный бесприборный визуальный контакт с этим воздушным судном;

"воздушная трасса" - контролируемое воздушное пространство (или его часть) в виде коридора, ограниченное по высоте и ширине;

"воздушное движение" - воздушные суда (летательные аппараты), находящиеся в полете или

движущиеся по площади маневрирования аэродрома;

"воздушное судно-нарушитель" - воздушное судно (летательный аппарат), допустившее нарушение порядка использования воздушного пространства Российской Федерации или пересекшее государственную границу Российской Федерации с нарушением установленных правил;

"воздушный коридор пролета государственной границы Российской Федерации" - часть воздушного пространства над государственной границей Российской Федерации, определенная для пересечения ее воздушными судами, выполняющими международные полеты;

"временный режим" - запрещение или ограничение использования воздушного пространства Российской Федерации в отдельных его районах;

"горизонтальное эшелонирование" - рассредоточение воздушных судов в горизонтальной плоскости по расстоянию на установленные интервалы;

"диспетчерское обслуживание" - обслуживание (управление), предоставляемое в целях предотвращения столкновений между воздушными судами и столкновений воздушных судов с препятствиями на площади маневрирования, а также в целях регулирования воздушного движения;

"диспетчерское разрешение" - разрешение экипажу воздушного судна действовать в соответствии с условиями, доведенными органом обслуживания воздушного движения (управления полетами);

"дирижабль" - летательный аппарат, перемещающийся в атмосфере при помощи силовой установки и управляемый по высоте, направлению, скорости;

"документ аэронавигационной информации" - публикация, содержащая аэронавигационную информацию;

"Единая система" - Единая система организации воздушного движения Российской Федерации;

"запретная зона" - воздушное пространство Российской Федерации установленных размеров, в пределах которого запрещено использование воздушного пространства, за исключением случаев, предусмотренных настоящими Федеральными правилами;

"зона ограничения полетов" - воздушное пространство Российской Федерации установленных размеров, в пределах которого полеты воздушных судов ограничены определенными условиями;

"зона (район) Единой системы" - воздушное пространство установленных размеров, в пределах которого оперативные органы Единой системы осуществляют свои функции;

"использование воздушного пространства" - деятельность, в процессе которой осуществляется перемещение в воздушном пространстве различных материальных объектов (воздушных судов, ракет и других объектов), а также другая деятельность (строительство высотных сооружений, деятельность, в процессе которой происходят электромагнитные и другие излучения, выброс в атмосферу веществ, ухудшающих видимость, проведение взрывных работ и т.п.), которая может представлять угрозу безопасности воздушного движения;

"контролируемый аэродром" - аэродром, на котором обеспечивается диспетчерское обслуживание аэродромного движения вне зависимости от наличия диспетчерской зоны;

"контролируемое воздушное пространство" - воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого обеспечивается диспетчерское обслуживание;

"координирование использования воздушного пространства" - деятельность, осуществляемая в процессе планирования использования воздушного пространства и обслуживания (управления) воздушного движения, направленная на оптимизацию воздушного пространства в зависимости от складывающейся воздушной, метеорологической, аэронавигационной обстановки и в соответствии с государственными

приоритетами в использовании воздушного пространства;

"кратковременное ограничение" - запрещение или ограничение использования воздушного пространства для обеспечения безопасного выполнения полетов воздушных судов;

"маршрут обслуживания воздушного движения" - установленный маршрут, который предназначен для направления потока движения в целях обеспечения обслуживания воздушного движения;

"маршрут полета" - проекция заданной (установленной) траектории полета воздушного судна на земную (водную) поверхность, определенная основными пунктами;

"маршрут зональной навигации" - маршрут обслуживания воздушного движения, установленный для воздушных судов, которые могут применять зональную навигацию;

"международная воздушная трасса" - воздушная трасса, открытая для международных полетов;

"местная воздушная линия" - контролируемое воздушное пространство (ниже эшелона перехода) в виде коридора, ограниченное по высоте и ширине;

"местный режим" - запрещение или ограничение использования воздушного пространства в отдельных районах воздушного пространства зоны Единой системы;

"неконтролируемый аэродром" - аэродром, на котором не предоставляется диспетчерское обслуживание;

"извещение NOTAM" - извещение, передаваемое по каналам связи и содержащее информацию о состоянии аэронавигационного оборудования, элементов структуры воздушного пространства, своевременное предупреждение о котором имеет важное значение для персонала, связанного с выполнением полетов воздушных судов, а также иную аэронавигационную информацию;

"обслуживание воздушного движения" - полетно-информационное обслуживание, аварийное оповещение, диспетчерское обслуживание;

"опасная зона" - воздушное пространство установленных размеров, в пределах которого в определенные периоды времени может осуществляться деятельность, представляющая опасность для полетов воздушных судов;

"органы Единой системы" - руководящие органы (Федеральное агентство воздушного транспорта и его территориальные органы), а также оперативные органы Единой системы;

"органы обслуживания воздушного движения (управления полетами)" - оперативные органы Единой системы, органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) пользователей воздушного пространства, операторов аэродромов гражданской авиации, не включенных в состав аэропортов федерального значения, перечень которых утвержден Правительством Российской Федерации в соответствии со [статьей 40](#) Воздушного кодекса Российской Федерации, а также операторов вертодромов гражданской авиации;

"органы противовоздушной обороны" - оперативные органы Вооруженных Сил Российской Федерации, на которые возложена задача несения боевого дежурства по противовоздушной обороне;

"план использования воздушного пространства" - определенные сведения о планируемой деятельности, представляемые центрам Единой системы;

"планирование использования воздушного пространства" - деятельность, осуществляемая в целях обеспечения разрешительного и уведомительного порядка использования воздушного пространства, организации воздушного движения, организации потоков воздушного движения путем распределения воздушного пространства по месту, времени и высоте между его пользователями в соответствии с государственными приоритетами;

"полетно-информационное обслуживание воздушного движения" - обслуживание, целью которого является предоставление консультаций и информации для обеспечения безопасного и эффективного выполнения полетов;

"пользователи воздушного пространства" - физические и юридические лица, наделенные в установленном порядке правом на осуществление деятельности по использованию воздушного пространства;

"приаэродромная территория" - прилегающий к аэродрому участок земной или водной поверхности, в пределах которого (в целях обеспечения безопасности полетов и исключения вредного воздействия на здоровье людей и деятельность организаций) устанавливается зона с особыми условиями использования территории;

"продольное эшелонирование" - рассредоточение воздушных судов на одной высоте на установленные интервалы по времени или расстоянию вдоль линии пути;

"разовый полет" - любой полет воздушного судна, не являющийся регулярным полетом;

"разрешение на использование воздушного пространства" - предоставление пользователю воздушного пространства права действовать в соответствии с условиями, доведенными центрами Единой системы;

"район аэродрома" - воздушное пространство обслуживания воздушного движения аэродрома (узловой диспетчерский район, диспетчерская зона) либо часть воздушного пространства установленных размеров, предназначенные для организации выполнения полетов по схемам вылета, захода на посадку, ухода на второй круг, полета по кругу;

"район аэроузла" - часть воздушного пространства, предназначенная для организации выполнения аэродромных полетов с 2 и более близко расположенных аэродромов;

"районный центр" - оперативный орган Единой системы, предназначенный для организации использования воздушного пространства в своем районе Единой системы;

"район полетной информации" - воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого обеспечиваются полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение;

"связь "диспетчер - пилот" по линии передачи данных" - средство связи между диспетчером и пилотом в целях управления воздушным движением с использованием линии передачи данных;

"система наблюдения обслуживания воздушного движения" - системы радиовещательного автоматического зависимого наблюдения, первичного обзорного радиолокатора, вторичного обзорного радиолокатора или любая другая наземная (воздушная, морская) система, позволяющая опознать воздушное судно и обеспечивающая уровень безопасности полетов и характеристики, не хуже обеспечиваемых моноимпульсным вторичным обзорным радиолокатором;

"сокращенный интервал вертикального эшелонирования (RVSM)" - интервал вертикального эшелонирования, применяемый в диапазоне от эшелона полета 290 до эшелона полета 410 для эшелонирования воздушных судов, имеющих допуск к полетам с применением RVSM;

"старший авиационный начальник" - должностное лицо, наделенное правами и обязанностями, определенными воздушным законодательством Российской Федерации. Для аэродромов, вертодромов и посадочных площадок гражданской авиации старшим авиационным начальником является должностное лицо, назначаемое главным оператором аэропорта, вертодрома или владельцем посадочной площадки, а для аэродромов (вертодромов) государственной и экспериментальной авиации, аэродромов совместного базирования старшим авиационным начальником аэродрома (вертодрома) является должностное лицо, назначенное уполномоченным органом, в ведении которого находится такой аэродром (вертодром);

"структура воздушного пространства" - совокупность ограниченных в вертикальной и горизонтальной плоскости элементов воздушного пространства, предназначенных для осуществления деятельности по

использованию воздушного пространства;

"управление полетами" - действия группы руководства полетами организаций государственной и экспериментальной авиации, направленные на своевременное и безопасное выполнение экипажами воздушных судов полетных заданий;

"эшелонирование" - вертикальное, горизонтальное (продольное, боковое) рассредоточение воздушных судов в воздушном пространстве на установленные интервалы;

"эшелон перехода" - самый нижний эшелон полета, который может быть использован для полета выше высоты перехода;

"эшелон полета" - поверхность постоянного атмосферного давления, отнесенная к установленной величине давления 760 мм ртутного столба (1013,2 гПа) и отстоящая от других таких поверхностей на величину установленных интервалов давления;

"давление QNE" - стандартное атмосферное давление с заранее определенным значением 760 мм ртутного столба или 1013,2 гПа, устанавливающим единый уровень отсчета барометрической высоты;

"давление QFE" - атмосферное давление на уровне превышения аэродрома (вертодрома) (или порога взлетно-посадочной полосы);

"давление QNH аэродрома" - атмосферное давление на аэродроме, приведенное к среднему уровню моря (здесь и далее применяется уровень Балтийского моря) по стандартной атмосфере;

"давление QNH района" - атмосферное давление, минимальное из приведенных к среднему уровню моря по стандартной атмосфере фактических давлений в пределах района полетной информации или его части;

"RNP" - префикс, обозначающий навигационную спецификацию, основанную на зональной навигации, которая включает требование к контролю на борту воздушного судна за выдерживанием и выдачей предупреждений о несоблюдении навигационных характеристик;

"RNAV" - префикс, обозначающий навигационную спецификацию, основанную на зональной навигации, которая не включает требование к контролю на борту воздушного судна за выдерживанием и выдаче предупреждений о несоблюдении навигационных характеристик;

"абсолютная высота" - расстояние по вертикали от среднего уровня моря до уровня, точки или объекта, принятого за точку;

"абсолютная высота перехода" - абсолютная высота, на которой или ниже которой положение воздушного судна в вертикальной плоскости выдерживается в значениях абсолютной высоты;

"бюллетень доступности воздушного пространства" - документ аэронавигационной информации, публикуемый главным центром Единой системы в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет", содержащий аэронавигационные данные, предоставляющие пользователю воздушного пространства оперативную информацию о доступности элементов структуры воздушного пространства для планирования деятельности на определенный период времени;

"взлет" - этап полета с момента начала ускоренного движения воздушного судна с линии старта на земной (водной) или искусственной поверхности (момента отделения от указанной поверхности при вертикальном взлете) до момента набора установленных высоты и скорости полета применительно к конкретному воздушному судну;

"воздушное пространство свободной маршрутизации" - часть контролируемого воздушного пространства, в пределах которого полет воздушного судна может выполняться по маршруту с заданной точностью навигации между основными точками, опубликованными в документах аэронавигационной информации;

"воздушное пространство обслуживания воздушного движения" - воздушное пространство определенных размеров с буквенным обозначением, в пределах которого могут выполняться конкретные виды полетов и для которого определены виды обслуживания воздушного движения и правила полетов;

"видимость полетная" - видимость из кабины воздушного судна в полете;

"высота перехода" - высота, установленная для перевода шкалы давления барометрического высотомера на стандартное давление при наборе высоты полета;

"гибкое использование воздушного пространства" - комплексная характеристика, определяющая возможность максимально эффективного использования временно ограниченного воздушного пространства всеми заинтересованными пользователями;

"диспетчерское указание" - директивные указания органа обслуживания воздушного движения (управления полетами), предписывающие экипажу воздушного судна выполнить конкретное действие;

"зональная навигация" - метод навигации, позволяющий воздушным судам выполнять полеты по любой желаемой траектории в пределах зоны действия наземных или спутниковых навигационных средств, или в пределах, определяемых возможностями автономных средств, или их комбинации;

"контрольная точка аэродрома" - точка, определяющая географическое местоположение аэродрома в выбранной системе координат;

"навигация, основанная на характеристиках (PBN)" - зональная навигация, основанная на требованиях к характеристикам воздушных судов, выполняющих полет по маршруту обслуживания воздушного движения, схеме захода на посадку по приборам или полет в установленном воздушном пространстве;

"навигационная спецификация (RNAV, RNP)" - совокупность требований к воздушному судну и летному экипажу, необходимых для обеспечения полетов в условиях навигации, основанной на характеристиках (PBN), в пределах установленного воздушного пространства;

"обледенение" - отложение льда на различных частях воздушного судна;

"относительная высота" - расстояние по вертикали от указанного исходного уровня до уровня, точки или объекта, принятого за точку;

"перрон" - часть рабочей площади аэродрома, предназначенная для размещения воздушных судов в целях посадки (высадки) пассажиров, погрузки (выгрузки) почты или грузов, заправки, стоянки или технического обслуживания;

"площадь маневрирования аэродрома" - часть аэродрома, исключая перрон (стоянку), предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов;

"полет" - движение воздушного судна с начала взлета до окончания посадки;

"порог взлетно-посадочной полосы" - начало участка взлетно-посадочной полосы, предназначенного для приземления воздушных судов;

"посадка" - этап полета от момента замедленного движения воздушного судна с высоты начала выравнивания (начала торможения при вертикальной посадке) до момента касания земной, водной или иной поверхности и окончания пробега (дросселирования двигателя после приземления при вертикальной посадке);

"рабочая площадь аэродрома" - часть аэродрома, состоящая из площади маневрирования и перрона (стоянки);

"спрямление маршрута полета" - полет воздушного судна между основными точками маршрута полета, указанного в плане полета воздушного судна, при наличии диспетчерского разрешения, выдаваемого

органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) по запросу экипажа при условии обеспечения безопасности использования воздушного пространства;

"уровень полета" - положение находящегося в полете воздушного судна в вертикальной плоскости (относительная высота, абсолютная высота или эшелон полета);

"условный маршрут (участок маршрута) обслуживания воздушного движения" - маршрут обслуживания воздушного движения либо его участок, который используется только на условиях, опубликованных в документах аэронавигационной информации.

3. Использование воздушного пространства в районах, находящихся за пределами территории Российской Федерации, где ответственность за организацию воздушного движения и контроль за соблюдением внутрисударственных и международных требований (стандартов, норм и процедур) в области использования воздушного пространства и осуществление деятельности в области авиации возложены на Российскую Федерацию, производится в соответствии с требованиями, установленными [Конвенцией](#) о международной гражданской авиации.

4. Воздушные суда, оборудованные государственной радиолокационной системой опознавания Российской Федерации, выполняют полеты в воздушном пространстве Российской Федерации с включенной аппаратурой государственной радиолокационной системы опознавания.

5. Настоящие Федеральные правила обязательны для исполнения всеми федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления и пользователями воздушного пространства, а также органами обслуживания воздушного движения (управления полетами).

6. Использование воздушного пространства может быть запрещено или ограничено в соответствии с настоящими Федеральными правилами.

II. Структура и классификация воздушного пространства

Структура воздушного пространства

7. Воздушное пространство над территорией Российской Федерации, а также за ее пределами, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию, делится на нижнее и верхнее воздушное пространство.

Границей нижнего и верхнего воздушного пространства является эшелон полета 8100 м (эшелон полета 265), который относится к нижнему воздушному пространству.

8. Структура воздушного пространства включает в себя следующие элементы:

а) зоны и районы (зоны и районы Единой системы, районы полетной информации, диспетчерские районы, диспетчерские зоны);

б) маршруты обслуживания воздушного движения;

в) районы аэродромов (аэроузлов, вертодромов);

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

д) маршруты полетов воздушных судов;

е) запретные зоны;

- ж) опасные зоны;
- з) зоны ограничения полетов;
- и) другие элементы, устанавливаемые для осуществления деятельности в воздушном пространстве.

9. Границы элементов структуры воздушного пространства устанавливаются по географическим координатам и высотам. Границы и условия использования элементов структуры воздушного пространства публикуются в документах аэронавигационной информации.

Классификация воздушного пространства

10. Воздушное пространство над территорией Российской Федерации, а также за ее пределами, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию, классифицируется следующим образом:

а) класс А - разрешаются полеты, выполняемые только по правилам полетов по приборам. Все воздушные суда обеспечиваются диспетчерским обслуживанием и эшелонируются. Ограничения по скорости не применяются. Наличие постоянной двухсторонней радиосвязи с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) обязательно. Все полеты над территорией Российской Федерации выполняются при наличии разрешения на использование воздушного пространства, за исключением случаев, предусмотренных [пунктом 114](#) настоящих Федеральных правил;

б) класс С - разрешаются полеты, выполняемые по правилам полетов по приборам и правилам визуальных полетов. Все воздушные суда обеспечиваются диспетчерским обслуживанием. Воздушные суда, выполняющие полеты по правилам полетов по приборам, эшелонируются относительно других воздушных судов, выполняющих полеты по правилам полетов по приборам и правилам визуальных полетов. Воздушные суда, выполняющие полеты по правилам визуальных полетов, эшелонируются относительно воздушных судов, выполняющих полеты по правилам полетов по приборам, и получают информацию о движении в отношении других воздушных судов, выполняющих полеты по правилам визуальных полетов. Для воздушных судов, выполняющих полеты по правилам визуальных полетов, на высотах ниже 3050 м действует ограничение по скорости, составляющее не более 450 км/ч. Наличие постоянной двухсторонней радиосвязи с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) обязательно. Все полеты над территорией Российской Федерации выполняются при наличии разрешения на использование воздушного пространства, за исключением случаев, предусмотренных [пунктом 114](#) настоящих Федеральных правил;

в) класс G - разрешаются полеты, выполняемые по правилам полетов по приборам и правилам визуальных полетов. Эшелонирование воздушных судов не производится. Все полеты по запросу обеспечиваются полетно-информационным обслуживанием. Для всех полетов на высотах ниже 3050 м действует ограничение по скорости, составляющее не более 450 км/ч. Воздушные суда, выполняющие полеты по правилам полетов по приборам, обязаны иметь постоянную двухстороннюю радиосвязь с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами). При полетах воздушных судов по правилам визуальных полетов наличие постоянной двухсторонней радиосвязи с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) не требуется. При выполнении всех полетов воздушных судов наличие разрешения на использование воздушного пространства не требуется.

Установление и использование структуры воздушного пространства

11. [Границы](#) зон (районов) Единой системы утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации.

Организация использования воздушного пространства в зонах (районах) Единой системы осуществляется органами Единой системы.

12. Районом полетной информации является воздушное пространство в границах зоны (района) Единой системы, в пределах которого обеспечиваются полетно-информационное обслуживание и аварийное

оповещение.

Районы полетной информации могут устанавливаться для неконтролируемых аэродромов, а также вертодромов и посадочных площадок в случае наличия на них органа (службы), предназначенного для обеспечения полетно-информационного обслуживания и аварийного оповещения.

13. Диспетчерским районом является контролируемое воздушное пространство выше 200 м от земной или водной поверхности в пределах района полетной информации.

В границах диспетчерского района может устанавливаться узловой диспетчерский район.

14. Диспетчерской зоной является контролируемое воздушное пространство в пределах района полетной информации, от земной или водной поверхности до высоты нижней границы диспетчерского района или высоты второго эшелона включительно, как правило, в радиусе не менее 10 км от контрольной точки аэродрома.

Диспетчерская зона может устанавливаться над 2 и более близко расположенными аэродромами.

В период, когда на аэродроме, вертодроме или посадочной площадке диспетчерское обслуживание воздушного движения органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) не предоставляется, воздушное пространство класса С диспетчерской зоны классифицируется как воздушное пространство класса G, за исключением воздушного пространства, в котором диспетчерское обслуживание предоставляется другим органом обслуживания воздушного движения (управления полетами).

15. Маршрут обслуживания воздушного движения в соответствующих случаях обозначает воздушную трассу, маршрут зональной навигации, местную воздушную линию.

16. Ширина воздушной трассы устанавливается:

10 км (по 5 км в обе стороны от оси воздушной трассы) - при использовании системы наблюдения обслуживания воздушного движения;

20 км (по 10 км в обе стороны от оси воздушной трассы) - без использования системы наблюдения обслуживания воздушного движения.

Расстояние между границами параллельных воздушных трасс в горизонтальной плоскости при использовании системы наблюдения обслуживания воздушного движения должно быть не менее 20 км, а без использования системы наблюдения обслуживания воздушного движения - не менее 40 км.

Обеспечение оборудования воздушных трасс необходимыми средствами навигации осуществляется Федеральным агентством воздушного транспорта.

17. Маршрут зональной навигации устанавливается в соответствии с типом требуемых навигационных характеристик, который может быть обеспечен при полете по такому маршруту.

Типы требуемых навигационных характеристик для маршрутов зональной навигации и соответствующие им навигационные спецификации (RNAV, RNP) утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации.

Полеты по маршрутам зональной навигации с соответствующими навигационными спецификациями (RNAV, RNP) осуществляются воздушными судами, оборудованными для применения навигации, основанной на характеристиках (PBN).

Воздушные суда, не оборудованные для применения навигации, основанной на характеристиках (PBN), могут выполнять полет по маршруту зональной навигации после получения командиром воздушного судна диспетчерского разрешения соответствующего органа обслуживания воздушного движения (управления полетами).

18. Местные воздушные линии открываются для полетов на высоте ниже эшелона перехода. Ширина местной воздушной линии должна быть не более 4 км.

Воздушное пространство, выделенное для местной воздушной линии, классифицируется как воздушное пространство класса С.

В период, когда на местных воздушных линиях диспетчерское обслуживание воздушного движения органом обслуживания воздушного движения (управление полетами) не предоставляется, воздушное пространство местной воздушной линии классифицируется как воздушное пространство класса G.

18(1). Использование условных маршрутов (участков маршрутов) обслуживания воздушного движения обеспечивает гибкое использование воздушного пространства.

Условные маршруты (участки маршрутов) обслуживания воздушного движения подразделяются на следующие категории:

условный маршрут первой категории (CDR1) - маршрут (участок маршрута) обслуживания воздушного движения, период использования которого заблаговременно опубликован в Сборнике аэронавигационной информации Российской Федерации;

условный маршрут второй категории (CDR2) - маршрут (участок маршрута) обслуживания воздушного движения, период использования которого публикуется только в бюллетене доступности воздушного пространства;

условный маршрут третьей категории (CDR3) - маршрут (участок маршрута) обслуживания воздушного движения, использование которого разрешается органом обслуживания воздушного движения в ходе диспетчерского обслуживания при выполнении процедуры координации, определенной [пунктом 35](#) настоящих Федеральных правил.

Пользователи воздушного пространства указывают CDR1 и CDR2 в планах полетов воздушных судов, если планируемое время использования указанных условных маршрутов совпадает со временем, опубликованным в документах аэронавигационной информации.

19. Маршруты обслуживания воздушного движения и данные о воздушном пространстве свободной маршрутизации, в том числе условия использования маршрутов обслуживания воздушного движения и воздушного пространства свободной маршрутизации для полетов воздушных судов иностранных государств публикуются Федеральным агентством воздушного транспорта в документах аэронавигационной информации.

20. Использование гражданскими воздушными судами воздушного пространства классов А и С вне маршрутов обслуживания воздушного движения и вне воздушного пространства свободной маршрутизации осуществляется при наличии диспетчерского разрешения, выданного органом обслуживания воздушного движения (управления полетами).

При осуществлении спрямления маршрута полета орган обслуживания воздушного движения информирует зональный (региональный) центр Единой системы и орган противовоздушной обороны.

21. Для аэродромов (вертодромов) гражданской, государственной и экспериментальной авиации устанавливаются районы аэродромов (вертодромов).

22. При определении границ районов аэродромов (вертодромов) должны учитываться схемы вылета и захода на посадку, ухода на второй круг, полета в зоне ожидания, а также стандартные маршруты вылета и прилета, маршруты входа (выхода) на воздушные трассы, местные воздушные линии и специальные зоны.

Схемы вылета и захода на посадку, ухода на второй круг должны исключать, а при невозможности исключения - максимально ограничивать пролет воздушных судов над населенными пунктами, опасными производственными объектами.

Границы районов аэродромов (аэроузлов, вертодромов) утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации.

Схемы маневрирования публикуются в Сборнике аэронавигационной информации Российской Федерации с отображением значений высот в футах (по давлению QNH аэродрома) и в метрах (по давлению QFE).

Порядок разработки схем маневрирования воздушных судов гражданской авиации для аэродромов (вертодромов), информация о которых публикуется в Сборнике аэронавигационной информации Российской Федерации, устанавливается федеральными авиационными правилами, утвержденными в соответствии со **статьей 69** Воздушного кодекса Российской Федерации.

На аэродроме устанавливается полоса воздушных подходов (воздушное пространство в установленных границах), примыкающая к взлетно-посадочной полосе, в которой воздушные суда производят набор высоты после взлета и снижение при заходе на посадку. Границы полос воздушных подходов устанавливаются в порядке, определенном Министерством транспорта Российской Федерации, Министерством обороны Российской Федерации, Министерством промышленности и торговли Российской Федерации соответственно для гражданской, государственной и экспериментальной авиации.

24. Пользователи воздушного пространства Российской Федерации, экипажи воздушных судов при выполнении полетов и диспетчеры управления воздушным движением при обслуживании воздушного движения руководствуются аэронавигационной информацией.

Аэронавигационная информация предоставляется пользователям воздушного пространства Федеральным агентством воздушного транспорта.

Порядок разработки аэронавигационной информации, а также **правила** предоставления аэронавигационной информации устанавливаются Министерством транспорта Российской Федерации.

26. Для аэродрома (вертодрома, посадочной площадки) гражданской авиации, аэронавигационная информация о котором публикуется в Сборнике аэронавигационной информации Российской Федерации, разрабатывается аэронавигационный паспорт аэродрома (вертодрома, посадочной площадки), **порядок** разработки и применения которого устанавливается Министерством транспорта Российской Федерации.

Для аэродрома (вертодрома, посадочной площадки) государственной авиации, включая аэродром совместного использования, и аэродрома (вертодрома, посадочной площадки) экспериментальной авиации разрабатывается инструкция по производству полетов в районе аэродрома (вертодрома, посадочной площадки), порядок разработки и применения которой устанавливается соответственно Министерством обороны Российской Федерации и Министерством промышленности и торговли Российской Федерации.

27. **Типовые инструкции** по производству полетов в районе аэродрома (аэроузла, вертодрома), а также **типовая схема** аэронавигационного паспорта аэродрома (вертодрома, посадочной площадки) утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации.

28. В контролируемом воздушном пространстве для выполнения полетов вне маршрутов обслуживания воздушного движения полеты воздушных судов выполняются по маршрутам. Ширина маршрута соответствует:

а) ниже эшелона перехода:

при скорости полета не более 300 км/ч - 4 км;

при скорости полета более 300 км/ч - 10 км;

б) от эшелона перехода включительно и выше:

в районах, обеспеченных системой наблюдения обслуживания воздушного движения, - 10 км;

в районах, не обеспеченных системой наблюдения обслуживания воздушного движения, - 20 км.

29. Запретные зоны устанавливаются в воздушном пространстве Российской Федерации для защиты важных государственных, особо важных, особо режимных, режимных, критически важных и потенциально опасных объектов, включая объекты топливно-энергетического комплекса и объекты транспортной инфраструктуры, от вредных воздействий и разрушений, возникающих в результате возможных происшествий в воздушном пространстве.

Запретные зоны устанавливаются Министерством транспорта Российской Федерации по представлению федеральных органов исполнительной власти, заинтересованных в установлении таких зон, Государственной корпорации по космической деятельности "Роскосмос", Государственной корпорации по атомной энергии "Росатом" и высших должностных лиц субъектов Российской Федерации.

30. Опасные зоны устанавливаются над открытым морем в интересах следующих видов деятельности:

- а) обеспечение запуска и посадки космических объектов;
- б) проведение поисково-спасательных работ;
- в) выполнение ракетно-артиллерийских стрельб на полигонах боевой подготовки Военно-Морского Флота;
- г) выполнение полетов на испытания, исследования авиационной и ракетной техники, на установление рекордов;
- д) проведение учений, показов новой военно-морской техники;
- е) обеспечение пусков и падения ракет, падения их отделяющихся частей.

31. Опасные зоны устанавливаются в воздушном пространстве Российской Федерации в районах лесных пожаров и вулканической деятельности, промышленных районах с постоянной повышенной задымленностью.

32. Опасные зоны устанавливаются как для использования на определенный период времени (временные опасные зоны), так и для обеспечения деятельности, осуществляемой на постоянной основе (постоянные опасные зоны).

Временная опасная зона устанавливается главным центром Единой системы и доводится посредством извещения NOTAM. Для установления временной опасной зоны пользователи воздушного пространства, в интересах которых устанавливается временная опасная зона, не позднее чем за 5 суток до ввода в действие временной опасной зоны представляют в главный центр Единой системы запрос на установление временной опасной зоны с указанием ее границ и характера осуществляемой деятельности.

33. Зоны ограничения полетов устанавливаются в воздушном пространстве Российской Федерации для введения особых условий, ограничивающих полеты воздушных судов.

Зоны ограничения полетов, в которых особые условия ограничивают полеты воздушных судов на постоянной основе (постоянные зоны ограничения полетов), устанавливаются над охраняемыми объектами или особо важными государственными объектами.

Постоянные зоны ограничения полетов могут устанавливаться над государственными природными заповедниками, национальными парками, памятниками истории и культуры.

Зоны ограничения полетов, в которых особые условия временно обеспечивают безопасность использования воздушного пространства других пользователей (временные зарезервированные зоны ограничения полетов), устанавливаются при:

проведении на полигонах стрельб, пусков ракет, бомбометаний, десантирования;

проведении стрельб для обеспечения защиты сельскохозяйственных растений от градобития, регулирования осадков и в ходе работы противоловинных служб;

проведении работ с боеприпасами на объектах их хранения;

осуществлении научных исследований в атмосфере;

проведении взрывных работ;

выполнении полетов в специальных зонах вне районов аэродромов (вертодромов).

34. Временная зарезервированная зона ограничения полетов устанавливается в соответствии с [пунктом 38](#) настоящих Федеральных правил и может быть введена в действие только после опубликования сведений о ней Федеральным агентством воздушного транспорта в документах аэронавигационной информации.

Ввод в действие (активация) временной зарезервированной зоны ограничения полетов осуществляется на основании плана использования воздушного пространства либо графика работы, поступившего от пользователя воздушного пространства, в интересах которого она установлена, в зональный (региональный) центр Единой системы.

Данные о действии временной зарезервированной зоны ограничения полетов указываются в бюллетене доступности воздушного пространства.

35. В период, когда действует временная зарезервированная зона ограничений полетов, через воздушное пространство такой зоны могут выполняться транзитом полеты воздушных судов других пользователей воздушного пространства по установленным условным маршрутам обслуживания воздушного движения.

Указанные условные маршруты обслуживания воздушного движения устанавливаются по согласованию с пользователем воздушного пространства, в интересах которого установлена временная зарезервированная зона ограничений полетов.

Процедуры координации при использовании условных маршрутов обслуживания воздушного движения, включая вопросы обеспечения безопасности использования воздушного пространства, определяются пользователем воздушного пространства, в интересах которого установлена временная зарезервированная зона ограничений полетов, и зональным (региональным) центром Единой системы, в зоне ответственности которого она находится.

37. В случае возникновения опасности непреднамеренного влета воздушных судов в зону ограничения полетов, а также в случаях, предусмотренных [подпунктами "б" - "г" пункта 39](#) настоящих Федеральных правил, деятельность по использованию воздушного пространства в указанных зонах должна быть ограничена или прекращена.

38. Зоны ограничения полетов (постоянные зоны ограничения полетов, временные зарезервированные зоны ограничения полетов) и постоянные опасные зоны устанавливаются Министерством транспорта Российской Федерации по представлению федеральных органов исполнительной власти, заинтересованных в установлении таких зон, высших должностных лиц субъектов Российской Федерации, антитеррористических комиссий в субъектах Российской Федерации и оперативных штабов субъектов Российской Федерации.

39. Использование воздушного пространства в запретных зонах, а также в постоянных зонах ограничения полетов запрещается, за исключением:

а) использования воздушного пространства лицами, в интересах которых установлены такие зоны;

б) выполнения полетов на перехват воздушных судов-нарушителей, а также выполнения других оперативных заданий в интересах государства;

в) выполнения полетов в целях проведения поисково-спасательных работ и работ по оказанию помощи

при чрезвычайных ситуациях;

г) выполнения полетов воздушных судов, осуществляемых в соответствии со специальными международными договорами.

40. Пользователи воздушного пространства обязаны для использования воздушного пространства в запретных зонах и постоянных зонах ограничения полетов в случаях, не предусмотренных [пунктом 39](#) настоящих Федеральных правил, получить разрешение лиц, в интересах которых установлены такие зоны, а об использовании воздушного пространства в случаях, предусмотренных [подпунктами "б" - "г" пункта 39](#) настоящих Федеральных правил, в запретных зонах, установленных в интересах Федеральной службы охраны Российской Федерации, за исключением случаев использования воздушного пространства, направленных на защиту государства от угроз военного или террористического характера, уведомить Федеральную службу охраны Российской Федерации.

Почтовые адреса, телефоны, частоты радиосвязи авиационного диапазона лиц, наделенных полномочиями по выдаче разрешений на выполнение деятельности в воздушном пространстве запретных зон и постоянных зон ограничения полетов, а также по приему уведомлений об использовании воздушного пространства таких зон, предоставляются пользователям воздушного пространства Федеральным агентством воздушного транспорта.

Указанная информация публикуется на официальном сайте Федерального агентства воздушного транспорта в сети Интернет и включается в аэронавигационную информацию.

41. Специальные зоны, установленные маршруты набора высоты, снижения и захода на посадку должны быть удалены друг от друга и от границ маршрутов обслуживания воздушного движения в горизонтальной плоскости при использовании систем наблюдения обслуживания воздушного движения на расстояние не менее 10 км, а без использования систем наблюдения - не менее 20 км.

В районах аэродромов (аэроузлов) с ограниченным воздушным пространством указанные значения могут быть сокращены в 2 раза. В этих случаях специальные зоны, установленные маршруты набора высоты, снижения и захода на посадку должны быть удалены друг от друга и от границ воздушных трасс, маршрутов зональной навигации и местных воздушных линий в вертикальной плоскости на расстояние не менее 300 м.

42. В случае отсутствия интервалов между границами районов аэродромов выполнение одновременных полетов при использовании системы наблюдения обслуживания воздушного движения возможно при условии удаления схем взлета и захода на посадку, маршрутов полета, специальных зон на расстояние не ближе 5 км от границы района аэродрома, а без использования системы наблюдения одновременные полеты в районах аэродромов запрещаются или устанавливаются интервалы между границами указанных элементов структуры воздушного пространства в вертикальной плоскости, составляющие 600 м.

43. Над территорией Российской Федерации вдоль ее государственной границы устанавливается приграничная полоса - воздушное пространство, примыкающее к государственной границе Российской Федерации, шириной 25 км с особым режимом его использования.

Приграничная полоса вдоль государственной границы Российской Федерации в Северном Ледовитом океане не устанавливается.

44. Запрещаются полеты в приграничной полосе без представления плана полета воздушного судна, разрешения на использование воздушного пространства и без радиосвязи экипажа воздушного судна с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами).

45. При использовании воздушного пространства приграничной полосы вынужденные отклонения от маршрута обслуживания воздушного движения и маршрута полета производятся, как правило, в сторону территории Российской Федерации от государственной границы Российской Федерации.

46. Использование воздушного пространства приграничной полосы при выполнении авиационных работ осуществляется при наличии у пользователей воздушного пространства разрешения территориального органа

Федеральной службы безопасности Российской Федерации.

47. В целях предотвращения непреднамеренного нарушения государственной границы Российской Федерации:

а) органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) аэродромов (вертодромов), находящихся в приграничной полосе, должны иметь систему наблюдения обслуживания воздушного движения;

б) пункты управления беспилотным воздушным судном, находящиеся в приграничной полосе, должны иметь систему наблюдения, позволяющую осуществлять контроль за полетом беспилотного воздушного судна.

47(1). В случае непреднамеренной посадки воздушного судна в приграничной полосе пользователь воздушного пространства должен немедленно сообщить о местонахождении воздушного судна в соответствующий орган Единой системы.

48. Полеты воздушных судов над населенными пунктами в целях осуществления мероприятий по спасанию жизни и охране здоровья людей, а также пресечения и раскрытия преступлений могут выполняться на высоте, обеспечивающей реализацию указанных мероприятий, с возложением ответственности за обеспечение безопасности выполнения полетов на уполномоченное лицо, организующее такие полеты.

В указанных случаях разрешается посадка (взлет) в границах населенных пунктов на площадки, сведения о которых не опубликованы в документах аэронавигационной информации, при обеспечении безопасности ее выполнения уполномоченным лицом, организующим такие полеты.

49. Авиационные работы, парашютные прыжки, демонстрационные полеты воздушных судов, полеты беспилотных воздушных судов (за исключением полетов беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой менее 0,25 кг), подъемы привязных аэростатов над населенными пунктами, а также посадка (взлет) на расположенные в границах населенных пунктов площадки, сведения о которых не опубликованы в документах аэронавигационной информации, выполняются при наличии у пользователей воздушного пространства разрешения соответствующего органа местного самоуправления, а в городах федерального значения Москве, Санкт-Петербурге и Севастополе - разрешения соответствующих органов исполнительной власти указанных городов.

50. Использование воздушного пространства при полетах воздушных судов на сверхзвуковых скоростях разрешается только в специальных зонах или на высоте более 11000 м.

51. Использование воздушного пространства при выполнении полетов с палубы военного корабля или невоенного судна в воздушном пространстве классов А и С над территорией Российской Федерации, а также за ее пределами, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию, осуществляется на основании плана полета воздушного судна и разрешения на использование воздушного пространства.

52. Использование воздушного пространства беспилотным воздушным судном в воздушном пространстве классов А, С и G осуществляется на основании плана полета воздушного судна и разрешения на использование воздушного пространства.

В случаях, когда технические возможности беспилотной авиационной системы, в состав которой входит беспилотное воздушное судно, не позволяют внешнему пилоту вести постоянную двухстороннюю радиосвязь с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами), безопасность полетов других воздушных судов обеспечивается посредством установления запрещения или ограничения использования воздушного пространства.

52(2). Положения абзаца второго пункта 52 настоящих Федеральных правил не применяются в следующих случаях:

а) полет беспилотного воздушного судна выполняется в запретной зоне либо зоне ограничения полетов согласно [пункту 39](#) или [пункту 40](#) настоящих Федеральных правил;

б) полет беспилотного воздушного судна выполняется при авиационно-химических работах на высотах менее 30 метров от земной или водной поверхности на удалении более 5 км от контрольных точек аэродромов и 2 км - от посадочных площадок.

52(3). Положения [пункта 52](#) настоящих Федеральных правил не применяются в следующих случаях выполнения визуальных полетов беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой до 30 кг, осуществляемых в пределах прямой видимости:

а) на высотах менее 150 метров от земной или водной поверхности вне запретных зон, зон ограничения полетов, специальных зон, воздушного пространства над местами проведения в соответствии с Федеральным [законом](#) "О государственной охране" охранных мероприятий, а также над местами проведения в соответствии с законодательством Российской Федерации публичных мероприятий и официальных спортивных соревнований;

б) на высотах менее 100 метров от земной или водной поверхности на удалении более 10 км от контрольных точек аэродромов и 2 км - от посадочных площадок;

в) в зонах полетов беспилотных воздушных судов.

52(4). Под зоной полетов беспилотных воздушных судов понимается часть воздушного пространства над населенным пунктом, предназначенная для полетов беспилотных воздушных судов на высотах менее 150 метров от земной или водной поверхности в целях удовлетворения потребностей граждан, общественных, спортивных и (или) образовательных организаций.

Зоны полетов беспилотных воздушных судов устанавливаются Министерством транспорта Российской Федерации по представлению высших исполнительных органов субъектов Российской Федерации - городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга и Севастополя, а также органов местного самоуправления.

Информация о зонах полетов беспилотных воздушных судов публикуется Федеральным агентством воздушного транспорта в Сборнике аэронавигационной информации Российской Федерации.

Требования [пункта 49](#) настоящих Федеральных правил не применяются к выполнению полетов, указанных в [абзаце первом](#) настоящего пункта.

53. Использование воздушного пространства аэростатами и дирижаблями в воздушном пространстве классов А и С осуществляется на основании плана полета воздушного судна и разрешения на использование воздушного пространства.

54. Использование воздушного пространства при запусках ракет-зондов, радиозондов, шаров-пилотов и подобных материальных объектов (далее - шары-зонды), осуществляемых в единые международные сроки с целью получения метеорологических данных о состоянии атмосферы, производится в соответствии с расписаниями (выписками из годовых планов).

Расписания (выписки из годовых планов) представляются территориальными органами Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды в зональные центры Единой системы и штабы командований Военно-воздушных сил и противовоздушной обороны ежегодно, до 15 декабря. Об изменении расписания запусков шаров-зондов сообщается не позднее чем за 15 суток.

Разовые запуски шаров-зондов производятся на основании планов использования воздушного пространства и разрешений на использование воздушного пространства.

Размещение стационарных пунктов запуска шаров-зондов, а также место запуска шаров-зондов с подвижных пунктов согласовываются с Федеральным агентством воздушного транспорта.

55. В воздушном пространстве Российской Федерации, в районах локальных вооруженных конфликтов и

контртеррористических операций устанавливается особый режим использования воздушного пространства.

Особый режим использования воздушного пространства устанавливается Федеральным агентством воздушного транспорта по представлению Генерального штаба Вооруженных Сил Российской Федерации.

56. Использование воздушного пространства при проведении салютов и фейерверков высотой более 50 метров, а также в границах проекции полос воздушных подходов на земную или водную поверхность вне зависимости от высоты салютов и фейерверков осуществляется с разрешения оперативного органа Единой системы.

56(1). Применение лазеров и изделий на основе лазеров в направлении осуществляющих руление, взлет, посадку и полет пилотируемых воздушных судов запрещается, за исключением лазерных излучателей, входящих в состав оборудования, применяемого в целях обеспечения полетов пилотируемых воздушных судов.

57. Запуск и посадка космических объектов, в том числе иностранных, на территории Российской Федерации производятся в пределах границ полигонов, утвержденных Правительством Российской Федерации.

В случае аварийной ситуации и других непредвиденных обстоятельств при осуществлении космической деятельности посадка космических объектов может производиться вне границ полигонов.

Государственная корпорация по космической деятельности "Роскосмос" и Министерство обороны Российской Федерации уведомляют Федеральное агентство воздушного транспорта, заинтересованные органы государственной власти и органы местного самоуправления о районе и времени посадки космических объектов.

61. При строительстве, реконструкции, сносе объекта капитального строительства вне границ приаэродромной территории застройщик (технический заказчик работ по сносу объекта) в срок не более 30 дней информирует территориальный орган Федерального агентства воздушного транспорта лично на бумажном носителе, или посредством почтового отправления с уведомлением о вручении, или в форме электронного документа с использованием информационно-телекоммуникационной сети "Интернет", заверенного усиленной квалифицированной электронной подписью:

а) о достижении объектом капитального строительства высоты 50 метров над уровнем поверхности земли с указанием геодезических координат такого объекта и его проектной высоты;

б) о завершении строительства, реконструкции объекта капитального строительства высотой 50 метров и более над уровнем поверхности земли с указанием его геодезических координат и высоты над уровнем поверхности земли - в случае соответствия фактической высоты такого объекта его проектной высоте;

в) о незавершенном объекте капитального строительства высотой 50 метров и более над уровнем поверхности земли при прекращении строительства, реконструкции с указанием его геодезических координат и высоты над уровнем поверхности земли - в случае несоответствия фактической высоты такого объекта его проектной высоте;

г) о сносе объекта капитального строительства высотой 50 метров и более с указанием его геодезических координат.

62. Взаимодействие органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) при организации использования воздушного пространства осуществляется по каналам связи, которые организуются:

а) между органами Единой системы - Федеральным агентством воздушного транспорта;

б) между органами Единой системы и органами противовоздушной обороны - Министерством обороны Российской Федерации;

в) между органами Единой системы и пользователями воздушного пространства - соответствующими пользователями воздушного пространства.

63. Отключение каналов связи между органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) запрещается.

63(1). Порядок разработки и представления предложений по совершенствованию структуры воздушного пространства Российской Федерации устанавливается Министерством транспорта Российской Федерации.

Установление классификации воздушного пространства

64. В воздушном пространстве над территорией Российской Федерации, а также в воздушном пространстве за пределами территории Российской Федерации, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию, устанавливаются:

а) класс А - в верхнем воздушном пространстве, где предоставляется диспетчерское обслуживание воздушного движения или осуществляется управление полетами воздушных судов;

б) класс С - в нижнем воздушном пространстве, где предоставляется диспетчерское обслуживание воздушного движения или осуществляется управление полетами воздушных судов;

в) класс G - в воздушном пространстве, где не устанавливаются классы А и С.

67. **Границы** классов А, С в диспетчерских районах зон (районов) Единой системы устанавливаются Министерством транспорта Российской Федерации.

Сведения о классификации воздушного пространства публикуются в документах аэронавигационной информации.

Эшелонирование

68. В воздушном пространстве устанавливаются минимальные интервалы вертикального эшелонирования:

а) до эшелона полета 290 - 300 м;

б) от эшелона полета 290 до эшелона полета 410:

300 м - между воздушными судами, допущенными к полетам с применением RVSM;

600 м:

между государственными и экспериментальными воздушными судами, не допущенными к полетам с применением RVSM, и любыми другими воздушными судами;

между государственными и экспериментальными воздушными судами, выполняющими полет в составе группы, и любыми другими воздушными судами;

между воздушным судном, внезапное ухудшение работы оборудования которого не обеспечивает выдерживания заданного эшелона полета, и любыми другими воздушными судами;

между воздушным судном, попавшим в зону сильной турбулентности, вызванной метеорологическими условиями или спутным следом, непосредственно влияющей на способность воздушного судна выдерживать заданный эшелон полета, и любыми другими воздушными судами;

между воздушным судном, выполняющим полет с отказавшей радиосвязью, и любыми другими воздушными судами.

Вход в воздушное пространство от эшелона полета 290 до эшелона полета 410 воздушным судам (кроме государственных и экспериментальных воздушных судов), не допущенных к полетам с применением RVSM, запрещен. Требования к эксплуатантам и оборудованию воздушных судов для получения допуска к полетам с применением RVSM, а также [порядок](#) контроля за характеристиками выдерживания высоты воздушными судами (мониторинг) устанавливается Министерством транспорта Российской Федерации. Допуск эксплуатантов и воздушных судов гражданской, государственной и экспериментальной авиации к полетам с применением RVSM осуществляется соответственно Федеральным агентством воздушного транспорта, Министерством обороны Российской Федерации, а также Министерством промышленности и торговли Российской Федерации;

в) выше эшелона полета 410 - 600 м.

69. Вертикальное эшелонирование воздушных судов в воздушном пространстве Российской Федерации осуществляется по полукруговой системе относительно истинного меридиана согласно [приложению N 1](#).

70. В районе контролируемого аэродрома, в зоне аэродромного диспетчерского обслуживания, в зоне диспетчерского обслуживания подхода и в зонах ожидания вертикальное эшелонирование устанавливается независимо от направления полета воздушного судна.

71. Минимальный интервал вертикального эшелонирования между воздушными судами, выполняющими полет на сверхзвуковой скорости, а также между воздушными судами, выполняющими полет на сверхзвуковой и дозвуковой скорости, должен быть 1000 м.

73. Минимальный интервал между эшелонами перехода и высотой перехода должен быть не менее 300 м.

75. В воздушном пространстве устанавливаются минимальные интервалы горизонтального эшелонирования.

76. Минимальные интервалы горизонтального эшелонирования при использовании системы наблюдения обслуживания воздушного движения устанавливаются:

а) при районном диспетчерском обслуживании и диспетчерском обслуживании подхода - не менее 10 км;

б) при аэродромном диспетчерском обслуживании:

не менее 5 км, за исключением случаев выполнения процедур параллельных взлетов и посадок воздушных судов;

не менее 10 км в тех случаях, когда:

воздушное судно следует за воздушным судном массой 136000 кг и более;

воздушное судно пересекает след воздушного судна массой 136000 кг и более;

воздушное судно, следующее позади воздушного судна массой 136000 кг и более, использует одну и ту же взлетно-посадочную полосу или параллельные взлетно-посадочные полосы, расположенные на расстоянии менее 1000 метров между их осевыми линиями.

77. Минимальные временные интервалы продольного эшелонирования при полетах воздушных судов по правилам полетов по приборам без использования системы наблюдения обслуживания воздушного движения устанавливаются:

а) между воздушными судами, следующими на одном эшелоне (высоте) в попутном направлении:

при районном диспетчерском обслуживании и (или) диспетчерском обслуживании подхода - 10 мин.;

при аэродромном диспетчерском обслуживании при выполнении маневра захода на посадку - 3 мин.;

б) при пересечении попутного эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном, - 10 мин. в момент пересечения;

в) при пересечении встречного эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном, - 20 мин. в момент пересечения;

г) между воздушными судами, следующими по пересекающимся маршрутам (при углах пересечения от 45° до 135° и от 225° до 315°) на одном эшелоне (высоте), - 15 мин. в момент пересечения.

77(1). Минимальные интервалы продольного эшелонирования при полетах воздушных судов по правилам полетов по приборам без использования системы наблюдения обслуживания воздушного движения в условиях использования контрактного автоматического зависимого наблюдения и связи "диспетчер - пилот" по линии передачи данных при движении по одному маршруту на одной высоте, по пересекающимся маршрутам на одной высоте, по одному маршруту с пересечением занятых попутных эшелонов, по одному маршруту с пересечением занятых встречных эшелонов при районном диспетчерском обслуживании устанавливаются:

100 км - при полетах в условиях навигационного обеспечения не хуже RNP 10 и максимального интервала передачи периодического донесения контрактного автоматического зависимого наблюдения не более 22 минут;

100 км - при полетах в условиях навигационного обеспечения не хуже RNP 4 и максимального интервала передачи периодического донесения контрактного автоматического зависимого наблюдения не более 32 минут;

60 км - при полетах в условиях навигационного обеспечения не хуже RNP 4 и максимального интервала передачи периодического донесения контрактного автоматического зависимого наблюдения не более 14 минут.

83. Дистанции и интервалы между воздушными судами при выполнении групповых полетов устанавливаются актами Министерства транспорта Российской Федерации, Министерства обороны Российской Федерации, Министерства промышленности и торговли Российской Федерации соответственно для гражданской, государственной и экспериментальной авиации.

84. Эшелонирование групп воздушных судов относительно одиночных воздушных судов (групп воздушных судов) осуществляется в соответствии с нормами вертикального и горизонтального эшелонирования.

Правила пересечения государственной границы Российской Федерации

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

Пересечение государственной границы Российской Федерации воздушными судами при выполнении международных полетов вне воздушных коридоров, за исключением случаев, указанных в [пункте 96](#) настоящих Федеральных правил, допускается только по разрешению Правительства Российской Федерации.

При выполнении международных полетов по маршрутам обслуживания воздушного движения, открытым для международных полетов, воздушным коридором пролета государственной границы Российской Федерации является часть воздушного пространства в месте пересечения маршрута обслуживания воздушного движения с линией государственной границы Российской Федерации.

86. Параметры воздушного коридора пролета государственной границы Российской Федерации по высоте и ширине соответствуют параметру маршрута обслуживания воздушного движения.

Воздушный коридор пролета государственной границы Российской Федерации обозначается географическими координатами точки пересечения оси маршрута обслуживания воздушного движения с линией государственной границы Российской Федерации.

87. Основанием для пересечения государственной границы Российской Федерации при выполнении международных полетов является разрешение на использование воздушного пространства Российской Федерации, выдаваемое в порядке, установленном [пунктом 120](#) настоящих Федеральных правил.

88. Основанием для пересечения государственной границы Российской Федерации российскими пользователями воздушного пространства, выполняющими полеты в воздушном пространстве над открытым морем, является разрешение на использование воздушного пространства.

89. При выполнении международного полета экипаж российского воздушного судна, оборудованного системой государственного радиолокационного опознавания, находясь над сопредельной территорией, обязан не менее чем за 10 минут до пересечения государственной границы Российской Федерации включить аппаратуру государственного радиолокационного опознавания.

При выполнении российскими воздушными судами полетов в воздушном пространстве над открытым морем аппаратура государственного радиолокационного опознавания выключается при удалении воздушного судна от береговой черты Российской Федерации на расстояние 400 км и включается при приближении к береговой черте Российской Федерации на такое же расстояние.

90. Экипаж воздушного судна обязан не менее чем за 10 минут до пересечения государственной границы Российской Федерации сообщить в соответствующий орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) свой номер рейса (радиотелефонный позывной командира воздушного судна, государственный и регистрационный опознавательные знаки), местоположение, эшелон (высоту) полета и расчетное время пересечения государственной границы Российской Федерации.

При наличии каналов связи между органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) и органом обслуживания воздушного движения сопредельного государства согласование условий пересечения государственной границы Российской Федерации осуществляется между органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) и органом обслуживания воздушного движения сопредельного государства. Условия пересечения государственной границы Российской Федерации сообщаются экипажу воздушного судна.

Экипаж воздушного судна, получивший условия пересечения государственной границы Российской Федерации, сообщает в орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) только фактическое время пересечения государственной границы Российской Федерации и эшелон (высоту) полета.

91. Орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) немедленно передает информацию о расчетном времени пересечения государственной границы Российской Федерации воздушным судном, его номер рейса (радиотелефонный позывной командира воздушного судна, государственный и регистрационный опознавательные знаки) и эшелон (высоту) полета в орган противовоздушной обороны.

92. При отсутствии подтверждения органа противовоздушной обороны на пересечение государственной границы Российской Федерации воздушным судном, выполняющим международный полет, орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) запрещает экипажу воздушного судна влет в воздушное пространство Российской Федерации и информирует об этом главный центр Единой системы.

При получении подтверждения от органа противовоздушной обороны на пересечение государственной границы Российской Федерации орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) подтверждает (при необходимости изменяет) экипажу воздушного судна эшелон (высоту) полета и расчетное время пересечения государственной границы Российской Федерации.

93. При наличии различий в системах эшелонирования, принятых в Российской Федерации и в сопредельном с Российской Федерацией государстве, смена эшелона должна быть закончена за 30 км до пересечения государственной границы Российской Федерации (границы зоны Единой системы над открытым морем), если иное не предусмотрено международными договорами (соглашениями) и другие указания органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) отсутствуют.

94. Если воздушное судно, выполняющее международный полет, после пересечения государственной границы Российской Федерации не может продолжать полет и экипаж воздушного судна принял решение следовать на аэродром вылета, то пересечение государственной границы Российской Федерации в обратном направлении выполняется, как правило, по тому же маршруту обслуживания воздушного движения или маршруту полета. Орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) сообщает экипажу воздушного судна условия выполнения полета и пересечения государственной границы Российской Федерации и информирует об этом орган противовоздушной обороны.

95. Пересечение воздушным судном государственной границы Российской Федерации без радиосвязи запрещается, за исключением случая, когда отказ радиосвязи произошел в полете после получения экипажем воздушного судна условий на пересечение государственной границы Российской Федерации. Если экипаж воздушного судна принимает решение следовать на аэродром вылета, то пересечение государственной границы Российской Федерации в обратном направлении выполняется по тому же маршруту обслуживания воздушного движения, маршруту полета с занятием попутного эшелона.

96. Не является нарушением правил пересечения государственной границы Российской Федерации вынужденный влет в воздушное пространство Российской Федерации воздушных судов в случае аварии, стихийного бедствия, угрожающего безопасности воздушного судна, доставки спасенных людей, оказания срочной медицинской помощи члену экипажа или пассажирам, а также в силу других чрезвычайных обстоятельств.

97. Командир воздушного судна в случае вынужденного пересечения государственной границы Российской Федерации обязан немедленно сообщить об этом в соответствующий орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) и в дальнейшем действовать согласно указаниям этого органа или указаниям командира дежурного воздушного судна Вооруженных Сил Российской Федерации, поднятого в воздух для выяснения факта такого пересечения. Орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) оповещает о вынужденном пересечении государственной границы Российской Федерации органы противовоздушной обороны и органы Федеральной службы безопасности Российской Федерации.

98. Воздушные суда, пересекшие государственную границу Российской Федерации с нарушением установленных правил, признаются нарушителями государственной границы Российской Федерации.

К указанным воздушным судам органы противовоздушной обороны принимают меры в соответствии с законодательством Российской Федерации.

III. Планирование и координирование использования воздушного пространства

99. Планирование использования воздушного пространства осуществляется:

а) главным центром Единой системы - в воздушном пространстве классов А и С над территорией Российской Федерации, а также за ее пределами, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию, на основании планов (расписаний, графиков) использования воздушного пространства, по которым главный центр Единой системы выдает разрешение на использование воздушного пространства в порядке, определенном [подпунктом "а" пункта 117](#) настоящих Федеральных правил;

б) региональным и зональным центрами Единой системы - в воздушном пространстве классов А и С, а также в воздушном пространстве класса G в отношении полетов беспилотных воздушных судов своей зоны на основании планов (расписаний, графиков) использования воздушного пространства, по которым зональный центр Единой системы выдает разрешение на использование воздушного пространства в порядке,

определенном [подпунктом "б" пункта 117](#) настоящих Федеральных правил;

в) районным центром Единой системы - в воздушном пространстве классов А и С, а также в воздушном пространстве класса G в отношении полетов беспилотных воздушных судов и деятельности, не связанной с полетами воздушных судов своего района, на основании планов (расписаний, графиков) использования воздушного пространства, по которым районный центр Единой системы выдает разрешение на использование воздушного пространства в порядке, определенном [подпунктом "в" пункта 117](#) настоящих Федеральных правил.

100. Центры Единой системы осуществляют стратегическое, предтактическое и тактическое (текущее) планирование использования воздушного пространства.

101. Стратегическое планирование использования воздушного пространства осуществляется за 2 и более суток до дня использования воздушного пространства с целью согласования вопросов, связанных с организацией использования воздушного пространства и его обеспечением.

102. Предтактическое планирование использования воздушного пространства осуществляется накануне дня использования воздушного пространства с целью распределения воздушного пространства по месту, времени и высоте.

103. Тактическое планирование использования воздушного пространства осуществляется в процессе выполнения суточного плана путем перераспределения воздушного пространства по времени, месту и высоте с целью обеспечения безопасности спланированной деятельности и деятельности, планы которой поступают в текущие сутки.

104. Координирование использования воздушного пространства осуществляется в целях обеспечения заявленной пользователями воздушного пространства деятельности в зависимости от складывающейся воздушной, метеорологической, аэронавигационной обстановки и в соответствии с государственными приоритетами в использовании воздушного пространства.

105. Организация планирования использования воздушного пространства осуществляется в соответствии с федеральными авиационными [правилами](#), утверждаемыми Министерством транспорта Российской Федерации.

106. В процессе планирования и координирования использования воздушного пространства центры Единой системы могут вносить изменения в заявленные пользователями воздушного пространства условия использования воздушного пространства (место, время и высота). Указанные изменения должны быть доведены до лица, представляющего план использования воздушного пространства, и органов противовоздушной обороны.

107. Планы использования воздушного пространства подразделяются на:

- а) планы полетов воздушных судов;
- б) планы запуска шаров-зондов;
- в) планы проведения стрельб, пусков ракет и взрывных работ.

108. План использования воздушного пространства представляется в одной из следующих форм:

а) сообщение экипажа с борта воздушного судна, содержащее информацию о представленном плане или изменениях в текущий план;

б) сообщение по авиационной наземной сети передачи данных и телеграфных сообщений, содержащее информацию о представленном плане или повторяющемся плане;

в) сообщение с использованием телефонной сети связи общего пользования, содержащее информацию о представленном плане или повторяющемся плане;

г) сообщение на бумажном носителе, включая факсимильное сообщение, содержащее информацию о представленном плане или повторяющемся плане.

д) сообщение с использованием информационной системы (цифровой платформы), предназначенной для обеспечения взаимодействия между оперативными органами Единой системы, пользователями воздушного пространства, информационными системами заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления и другими информационными системами в сфере обеспечения полетов воздушных судов, а также деятельности, не связанной с выполнением полетов, содержащее информацию о представленном плане (при наличии такой информационной системы).

109. План использования воздушного пространства представляется пользователем воздушного пространства или его представителем в органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) в соответствии с [табелем](#) сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации, утверждаемым Министерством транспорта Российской Федерации.

План полета пилотируемого воздушного судна представляется для получения разрешения на использование воздушного пространства классов А и С, а также в целях уведомления органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) при использовании воздушного пространства класса G.

Сообщение о плане полета беспилотного воздушного судна (за исключением полетов беспилотных воздушных судов в случаях, предусмотренных [пунктом 52\(3\)](#) настоящих Федеральных правил) подается для получения разрешения на использование воздушного пространства независимо от класса воздушного пространства.

111. Состав (объем) информации, включаемой в сообщение о плане использования воздушного пространства, и правила передачи указанного плана определяются [табелем](#) сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации.

Сообщение экипажа с борта воздушного судна о плане полета воздушного судна при использовании воздушного пространства класса G передается по усмотрению пользователя, а при намерении использования воздушного пространства классов А и С - не менее чем за 30 минут до входа в воздушное пространство классов А и С.

В районах с высокой плотностью воздушного движения орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) доводит до экипажа воздушного судна условия или ограничения в отношении плана полета воздушного судна, представляемого с его борта.

112. Сообщения о плане полета воздушного судна передаются пользователем воздушного пространства или его представителем по авиационной наземной сети передачи данных и телеграфных сообщений, по телефонной сети связи общего пользования или информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" либо на бумажном носителе, включая факсимильное сообщение.

Сообщение о представленном плане полета воздушного судна передается не более чем за 5 суток и не менее чем за 1 час до расчетного времени отправления.

Сообщение о повторяющемся плане полета воздушного судна передается не менее чем за 14 суток, а изменения, вносимые в этот план, представляются не менее чем за 7 суток.

IV. Разрешительный и уведомительный порядок использования воздушного пространства

Разрешительный порядок использования воздушного пространства

113. Разрешительным порядком использования воздушного пространства является порядок использования воздушного пространства, при котором пользователи воздушного пространства осуществляют свою деятельность на основании планов (расписаний, графиков) использования воздушного пространства при наличии разрешения на использование воздушного пространства.

114. Разрешение на использование воздушного пространства в классах А и С не требуется в случае:

а) отражения воздушного нападения или вооруженного вторжения на территорию Российской Федерации;

б) предотвращения и пресечения нарушений государственной границы Российской Федерации, защиты и охраны экономических и иных законных интересов Российской Федерации в пределах приграничной полосы, исключительной экономической зоны и континентального шельфа Российской Федерации;

в) пресечения и раскрытия преступлений;

г) оказания помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера;

д) поиска и спасания пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, поиска и эвакуации с места посадки космонавтов и спускаемых космических объектов или их аппаратов;

е) предотвращения и пресечения нарушений порядка использования воздушного пространства;

115. Уполномоченные лица, принявшие решение об использовании воздушного пространства в случаях, указанных в [пункте 114](#) настоящих Федеральных правил, обязаны немедленно уведомить об этом соответствующие центры Единой системы и органы противовоздушной обороны и принять все необходимые меры для обеспечения безопасности полетов воздушных судов.

Центры Единой системы принимают все необходимые меры для обеспечения безопасности использования воздушного пространства.

116. Разрешительный порядок использования воздушного пространства устанавливается:

а) для пользователей воздушного пространства, чья деятельность не связана с выполнением полетов воздушных судов и осуществляется на основании планов использования воздушного пространства (графиков) - во всем воздушном пространстве Российской Федерации;

б) для пользователей воздушного пространства, выполняющих полеты в воздушном пространстве классов А и С (за исключением деятельности, указанной в [пункте 114](#) настоящих Федеральных правил), а также в воздушном пространстве класса G - для полетов беспилотных воздушных судов (за исключением полетов беспилотных воздушных судов в случаях, предусмотренных [пунктом 52\(3\)](#) настоящих Федеральных правил).

117. Разрешение на использование воздушного пространства органам обслуживания воздушного движения (управления полетами) на полеты воздушных судов, а также пользователям воздушного пространства на осуществление деятельности, не связанной с выполнением полетов воздушных судов, выдают:

а) главный центр Единой системы:

при выполнении международных полетов;

при выполнении внутренних полетов по маршрутам обслуживания воздушного движения и в воздушном пространстве свободной маршрутизации - в случае использования воздушного пространства более одной зоны Единой системы;

при выполнении полетов вне маршрутов обслуживания воздушного движения - в случае использования воздушного пространства 3 и более смежных зон Единой системы;

б) региональный и зональный центры Единой системы:

при выполнении внутренних полетов по маршрутам обслуживания воздушного движения и в воздушном пространстве свободной маршрутизации вне расписания и с отклонением от расписания в

границах зоны Единой системы;

при выполнении полетов вне маршрутов обслуживания воздушного движения - в случае использования воздушного пространства 2 смежных зон Единой системы или более 2 районов Единой системы одной зоны Единой системы;

при осуществлении деятельности по использованию воздушного пространства, не связанной с выполнением полетов воздушных судов в зоне Единой системы (только для зонального центра Единой системы, не имеющего в границах своей зоны районного центра Единой системы);

в) районный центр Единой системы:

при выполнении полетов вне маршрутов обслуживания воздушного движения - в случае использования воздушного пространства в районе Единой системы или 2 смежных районов Единой системы одной зоны Единой системы;

при осуществлении деятельности по использованию воздушного пространства, не связанной с выполнением полетов воздушных судов в районе Единой системы.

118. Диспетчерское разрешение выдается органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) на основании полученного разрешения на использование воздушного пространства либо в случаях, указанных в [пункте 114](#) настоящих Федеральных правил, - на основании запроса командира воздушного судна.

При выдаче диспетчерского разрешения на спрямление маршрута полета внесение изменений в ранее выданное разрешение на использование воздушного пространства не требуется.

119. В разрешении на использование воздушного пространства указывается:

а) для полетов воздушных судов:

номер рейса (радиотелефонный позывной командира воздушного судна, государственный и регистрационный опознавательные знаки);

аэродром вылета и расчетное время вылета;

маршрут и профиль полета;

запасные аэродромы;

аэродром назначения;

другие необходимые данные (органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) пользователей воздушного пространства, привлекаемые к управлению воздушным движением, рубежи передачи, приема управления, основные и запасные частоты управления);

б) для осуществления деятельности, не связанной с выполнением полетов воздушных судов:

время начала и окончания деятельности;

границы района и диапазон используемых высот.

120. Разрешение на использование воздушного пространства Российской Федерации при выполнении международных полетов выдается российским и иностранным пользователям воздушного пространства Российской Федерации на основании представленного плана полета и одного из следующих документов:

а) международный договор Российской Федерации;

б) разрешение, выдаваемое Правительством Российской Федерации, на выполнение международных

полетов воздушных судов иностранных государств, с которыми Российская Федерация не имеет дипломатических отношений (по представлению Министерства иностранных дел Российской Федерации), а также на выполнение международных полетов экспериментальных воздушных судов, изготовленных для государственной авиации;

в) разрешение, выдаваемое Министерством иностранных дел Российской Федерации, на выполнение международных полетов воздушных судов иностранных государств, связанных с перевозками глав государств и правительств и возглавляемых ими делегаций, министров иностранных дел и министров обороны, на выполнение полетов государственных воздушных судов иностранных государств, а также на основе взаимности - на выполнение транзитных полетов воздушных судов иностранных государств, требующих использования дипломатических каналов для получения разрешений на эти полеты;

г) разрешение, выдаваемое Министерством промышленности и торговли Российской Федерации, на выполнение международных полетов экспериментальных воздушных судов, изготовленных для гражданской авиации;

д) разрешение, выдаваемое Генеральным штабом Вооруженных Сил Российской Федерации, на выполнение международных полетов государственных воздушных судов;

е) разрешение, указанное в [пункте 121](#) настоящих Федеральных правил, - в случаях выполнения полета воздушным судном иностранного государства вне маршрутов обслуживания воздушного движения, открытых для международных полетов или выполнения международного полета в аэропорт (на аэродром) Российской Федерации, не открытый для международных полетов воздушных судов, а также из указанных аэропортов (аэродромов);

ж) разрешение, выдаваемое Министерством промышленности и торговли Российской Федерации в установленном им порядке, на выполнение международных полетов воздушных судов, относящихся к продукции военного назначения, изготовленных для поставки иностранному заказчику.

120(1). Для получения разрешения на использование воздушного пространства Российской Федерации при выполнении международных полетов воздушных судов гражданской авиации не требуется получение дополнительных разрешений, кроме случаев, указанных в [подпункте "е" пункта 120](#) настоящих Федеральных правил.

Достоверность сведений, содержащихся в плане полета воздушного судна, обеспечивается лицом, представившим план полета воздушного судна.

Рассмотрение представленного плана полета воздушного судна, выдача разрешения на использование воздушного пространства Российской Федерации при выполнении международного полета или отказ в выдаче указанного разрешения производится в течение 2 часов с момента поступления плана полета воздушного судна и разрешений, предусмотренных настоящими Федеральными правилами.

121. Разрешение на международный полет воздушного судна в аэропорт (на аэродром) Российской Федерации, не открытый для международных полетов воздушных судов, а также из указанных аэропортов (аэродромов) выдает Федеральное агентство воздушного транспорта в соответствии с [законодательством](#) Российской Федерации, если иное не предусмотрено международными договорами Российской Федерации.

Разрешение на полеты гражданских воздушных судов иностранных пользователей воздушного пространства по маршрутам обслуживания воздушного движения Российской Федерации, не открытым для международных полетов, и вне маршрутов обслуживания воздушного движения Российской Федерации, за исключением спрямления маршрута полета и вне воздушного пространства свободной маршрутизации, выдает Федеральное агентство воздушного транспорта по согласованию с Федеральной службой безопасности Российской Федерации. О выдаче указанного разрешения уведомляется Министерство обороны Российской Федерации.

Запрос на получение разрешения на международный полет воздушного судна в аэропорт (на аэродром) Российской Федерации, не открытый для международных полетов воздушных судов, или из указанных

аэропортов (аэродромов), а также на полеты гражданских воздушных судов иностранных пользователей воздушного пространства по маршрутам обслуживания воздушного движения Российской Федерации, не открытым для международных полетов, и вне маршрутов обслуживания воздушного движения Российской Федерации может подаваться пользователем воздушного пространства или его представителем в Федеральное агентство воздушного транспорта по авиационной наземной сети передачи данных и телеграфных сообщений, по информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" или на бумажном носителе, включая факсимильное сообщение.

122. Информация о разрешениях (выданных соответствующими федеральными органами исполнительной власти) на выполнение разовых международных полетов и об аннулированных разрешениях доводится до главного центра Единой системы.

Уведомительный порядок использования воздушного пространства

123. Под уведомительным порядком использования воздушного пространства понимается предоставление пользователям воздушного пространства возможности выполнения полетов без получения диспетчерского разрешения.

124. Уведомительный порядок использования воздушного пространства устанавливается в воздушном пространстве класса G.

Пользователи воздушного пространства, планирующие выполнение полетов в воздушном пространстве класса G, обязаны уведомить соответствующие органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) о своей деятельности в соответствии с табелем сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации.

125. При планировании полетов в воздушном пространстве класса G пользователи воздушного пространства руководствуются аэронавигационной и метеорологической информацией.

126. При выполнении полетов воздушных судов по правилам визуальных полетов в воздушном пространстве класса G пересечение воздушного пространства класса C (районов аэродромов и маршрутов обслуживания воздушного движения) осуществляется после получения командиром воздушного судна диспетчерского разрешения соответствующего органа обслуживания воздушного движения (управления полетами).

127. Ответственность за предотвращение столкновений с воздушными судами и другими материальными объектами в воздухе, столкновений с препятствиями при выполнении полетов в воздушном пространстве класса G возлагается на командира воздушного судна.

V. Организация воздушного движения

128. Организация воздушного движения включает в себя:

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

129. Обслуживание (управление) воздушного движения осуществляется органами обслуживания воздушного движения (управления полетами).

130. Обслуживание (управление) воздушного движения включает в себя:

- а) диспетчерское обслуживание воздушного движения;
- б) полетно-информационное обслуживание воздушного движения;

в) аварийное оповещение.

131. Диспетчерское обслуживание воздушного движения включает в себя:

- а) районное диспетчерское обслуживание;
- б) диспетчерское обслуживание подхода;
- в) аэродромное диспетчерское обслуживание.

132. Организация потоков воздушного движения осуществляется центрами Единой системы для регулирования превышения потребностей воздушного движения над пропускной способностью органов обслуживания воздушного движения (управления полетами).

Организация потоков воздушного движения обеспечивается на этапах стратегического, предтактического и тактического планирования использования воздушного пространства.

133. Организация воздушного пространства осуществляется центрами обслуживания воздушного движения в целях обеспечения обслуживания (управления) воздушного движения и организации потоков воздушного движения.

134. Организация воздушного движения осуществляется в соответствии с федеральными авиационными [правилами](#), утвержденными Министерством транспорта Российской Федерации.

VI. Запрещение или ограничение использования воздушного пространства

135. При возникновении потребности в использовании воздушного пространства одновременно 2 и более пользователями воздушного пространства устанавливается запрещение или ограничение их деятельности в определенных районах воздушного пространства Российской Федерации в соответствии с государственными приоритетами в использовании воздушного пространства, осуществляемое путем введения временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений.

136. Временный и местный режимы, а также кратковременные ограничения устанавливаются с целью:

а) полного запрещения использования воздушного пространства, за исключением деятельности пользователей воздушного пространства, в интересах которых устанавливаются временный и местный режимы, а также кратковременные ограничения;

б) частичного запрещения деятельности по использованию воздушного пространства (место, время, высота).

137. Временный режим устанавливается главным центром Единой системы для обеспечения следующих видов деятельности:

а) выполнение полетов воздушных судов литеры "А", а также обеспечение безопасности объектов государственной охраны и защиты охраняемых объектов в воздушном пространстве;

б) выполнение полетов воздушных судов для обеспечения специальных международных договоров Российской Федерации;

в) выполнение полетов воздушных судов при оказании помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера, проведение поисково-спасательных работ;

г) запуск и посадка космических объектов, выполнение полетов на испытания (исследования) авиационной и ракетной техники, на установление рекордов, на проверку боевой готовности сил и средств противовоздушной обороны;

д) проведение учений, воздушных парадов и показов авиационной техники, а также осуществление

иной деятельности, которая может представлять угрозу безопасности использования воздушного пространства (радиоизлучения, световые и электромагнитные излучения и т.п.);

138. Местный режим устанавливается региональным и зональным центрами Единой системы в нижнем воздушном пространстве для обеспечения следующих видов деятельности:

а) выполнение полетов при оказании помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера, проведение поисково-спасательных работ;

б) выполнение полетов на проверку боевой готовности сил и средств противовоздушной обороны;

в) проведение учений, воздушных стрельб, а также в случае осуществления иной деятельности, которая может представлять угрозу безопасности использования воздушного пространства (радиоизлучения, световые и электромагнитные излучения и т.п.);

139. Местный режим на воздушных трассах и местных воздушных линиях, открытых для международных полетов, а также в районах аэродромов, открытых для выполнения международных полетов, не устанавливается.

140. Кратковременные ограничения устанавливаются главным центром, региональными, зональными и районными центрами Единой системы на срок до 3 часов для оперативного введения запретов или ограничений в целях обеспечения безопасного выполнения полетов воздушных судов.

141. Представления на установление временного и местного режимов на срок до 3 суток подаются в соответствующие центры Единой системы пользователями воздушного пространства, в интересах которых устанавливаются режимы.

Временный и местный режимы вводятся соответствующими центрами Единой системы на период фактической деятельности пользователей воздушного пространства, в интересах которых режим установлен.

142. Порядок разработки, установления, введения и снятия временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений определяется [инструкцией](#) по разработке, установлению, введению и снятию временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений, утверждаемой Министерством транспорта Российской Федерации.

143. Контроль за соблюдением временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений осуществляют центры Единой системы.

VII. Общие правила полетов воздушных судов гражданской, государственной и экспериментальной авиации

144. Воздушное судно, приводимое в движение силовой установкой, уступает путь дирижаблям, планерам, аэростатам, а также воздушным судам, буксирующим другие воздушные суда или какие-либо предметы. Дирижабли уступают путь планерам и аэростатам. Планеры уступают путь аэростатам.

145. При одновременном полете (прибытии) по правилам визуальных полетов или визуальном заходе на посадку на неконтролируемый аэродром 2 воздушных судов, находящихся на предпосадочной прямой, преимущество совершить посадку первым имеет воздушное судно, летящее впереди, слева или ниже.

146. При визуальных полетах воздушных судов на пересекающихся курсах на одной и той же высоте (эшелоне) командир воздушного судна, заметивший воздушное судно слева, должен уменьшить, а справа - увеличить высоту полета так, чтобы разность высот обеспечивала безопасное расхождение воздушных судов.

Если изменить высоту полета невозможно (облачность, полет на малых и предельно малых высотах или наличие других ограничений), командиры воздушных судов обязаны, отвернув воздушные суда, обеспечить их безопасное расхождение.

В случае непреднамеренного сближения на встречных курсах на одной высоте (эшелоне) командиры воздушных судов должны отвернуть воздушные суда вправо для их расхождения левыми бортами.

В процессе маневра расхождения командир воздушного судна обязан не терять другое воздушное судно из вида.

147. Для обеспечения безопасности полетов воздушных судов устанавливаются безопасные высоты полета.

Расчет безопасных высот полета воздушного судна осуществляется в соответствии с [приложением N 2](#).

148. Положение воздушного судна в вертикальной плоскости определяется уровнем полета и выдерживается экипажем по барометрическому высотомеру.

149. При полетах на эшелоне перехода или выше воздушное судно выполняет полет по показаниям высотомера, шкала которого установлена на давление QNE, на этом этапе полета положение воздушного судна в вертикальной плоскости выражается через эшелоны полета.

150. При полете ниже эшелона перехода положение воздушного судна в вертикальной плоскости определяется в величинах абсолютной высоты в футах по давлению QNH аэродрома в узловых диспетчерских районах (диспетчерских зонах) аэродромов гражданской авиации (аэродромов совместного базирования, являющихся международными, где базируются воздушные суда гражданской авиации) и в величинах относительной высоты в метрах по давлению QFE при полетах в районах аэродромов государственной и экспериментальной авиации.

Давление QNH аэродрома указывается в передачах службы автоматической передачи информации в районе аэродрома, давление QFE предоставляется органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) по запросу экипажа. Давление QNH указывается в гектопаскалях и по запросу в миллиметрах ртутного столба, давление QFE указывается в миллиметрах ртутного столба и по запросу экипажа в гектопаскалях.

151. При полете вне диспетчерского района или диспетчерской зоны ниже эшелона перехода положение воздушного судна в вертикальной плоскости определяется в величинах абсолютной высоты в футах (в метрах - по запросу) по давлению QNH района.

152. Перевод давления на шкале барометрического высотомера с давления аэродрома вылета на давление QNE производится при пересечении высоты перехода. В диспетчерской зоне над двумя и более близко расположенными аэродромами устанавливается общая высота перехода (абсолютная, относительная в зависимости от видов авиации, базирующихся на аэродромах), соответствующие органы обслуживания воздушного движения устанавливают общий эшелон перехода, используемый вблизи этих аэродромов или в надлежащих случаях в соответствующем узловом диспетчерском районе.

153. Полеты воздушных судов в переходном слое в режиме горизонтального полета запрещаются.

154. Для полета по маршруту на высоте перехода или ниже перевод шкалы давления барометрического высотомера с давления на аэродроме (давление QFE или давление QNH аэродрома) на давление QNH района производится при пересечении границы диспетчерской зоны.

155. На неконтролируемом аэродроме (вертодроме, посадочной площадке) взлет производится по давлению QNH аэродрома. При отсутствии информации о давлении QNH аэродрома перед взлетом на высотомере устанавливается высота, соответствующая превышению аэродрома над уровнем моря.

156. Перевод давления на шкале барометрического высотомера с давления QNE на давление QNH аэродрома (давление QFE) аэродрома посадки производится при пересечении эшелона перехода района аэродрома (аэроузла).

157. Перевод давления на шкале барометрического высотомера при полете на высоте ниже эшелона

перехода (на высоте перехода и ниже) с давления QNH района на давление QNH аэродрома (давление QFE - по запросу) контролируемого аэродрома производится при пересечении установленного в районе аэродрома рубежа по диспетчерскому указанию органа обслуживания воздушного движения (управления полетами) аэродрома.

158. Посадка на неконтролируемом аэродроме гражданской авиации (вертодроме, посадочной площадке) производится по давлению QNH аэродрома или района.

159. При рулении воздушных судов навстречу друг другу командиры воздушных судов обязаны уменьшить скорость руления до минимальной и, держась правой стороны, разойтись левыми бортами.

При сближении на пересекающихся курсах командир воздушного судна, видящий другое судно справа, обязан прекратить руление.

160. Полеты по правилам визуальных полетов выполняются днем и ночью в соответствии с федеральными авиационными правилами, утвержденными в соответствии со [статьей 68](#) Воздушного кодекса Российской Федерации.

161. При невозможности выполнения полета по правилам визуальных полетов командир воздушного судна обязан выполнять полет по правилам полетов по приборам при наличии соответствующего допуска.

Решение о переходе от полета по правилам визуальных полетов к полету по правилам полетов по приборам командир воздушного судна принимает самостоятельно.

Командир воздушного судна, не имеющий допуска к полетам по правилам полетов по приборам, обязан принять меры для возвращения воздушного судна на аэродром вылета или произвести посадку на ближайшем запасном аэродроме либо посадочной площадке, подобранной с воздуха.

162. Полеты по правилам полетов по приборам выполняются в соответствии с настоящими Федеральными правилами и федеральными авиационными правилами, утвержденными в соответствии со [статьей 68](#) Воздушного кодекса Российской Федерации.

163. Решение о переходе от полета по правилам полетов по приборам к полету по правилам визуальных полетов командир воздушного судна принимает самостоятельно.

164. Командир любого воздушного судна при обнаружении терпящего бедствие воздушного или надводного судна выполняет указания органа обслуживания воздушного движения (управления полетами) и обязан в случаях, когда он в состоянии это осуществить, выполнить следующие действия:

а) вести наблюдение за судном, терпящим бедствие;

б) принять меры, которые могут облегчить определение местонахождения воздушного или надводного судна, если данные об этом у соответствующего органа обслуживания воздушного движения (управления полетами) отсутствовали;

в) сообщить органу обслуживания воздушного движения (управления полетами) по возможности следующую информацию:

тип, опознавательные знаки и состояние воздушного или надводного судна, терпящего бедствие;

его местонахождение, выраженное в географических координатах или в расстоянии и истинном пеленге от известного ориентира или радионавигационного средства;

время наблюдения в часах и минутах;

количество замеченных людей;

факт покидания людьми воздушного или надводного судна, терпящего бедствие;

количество людей, находящихся на поверхности воды;

сведения о физическом состоянии людей.

165. Групповым считается полет, выполняемый на установленных единым планом полета интервалах и дистанциях между воздушными судами, при которых им не требуется по отношению друг к другу соблюдать установленные интервалы вертикального и горизонтального (продольного и бокового) эшелонирования.

Порядок выполнения группового полета устанавливается федеральными авиационными правилами, утвержденными в соответствии со [статьей 68](#) Воздушного кодекса Российской Федерации.

166. В групповом полете один из командиров пилотируемых воздушных судов является старшим по отношению к другим. Он отвечает за соблюдение всеми воздушными судами группы плана полета, ведет радиообмен с органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) от момента сбора группы после взлета и до ее роспуска перед посадкой.

167. Переход от одиночного полета к групповому полету, если это не предусмотрено планом полета, запрещается.

168. Порядок действий экипажей при возникновении особых случаев в полете и при полетах в условиях обледенения устанавливается федеральными авиационными правилами, утвержденными в соответствии со [статьей 68](#) Воздушного кодекса Российской Федерации, и руководством по летной эксплуатации (инструкцией экипажу) воздушного судна этого типа.

VIII. Контроль за соблюдением требований настоящих Федеральных правил

169. Контроль за соблюдением требований настоящих Федеральных правил осуществляется Федеральным агентством воздушного транспорта, органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) в установленных для них зонах и районах.

Контроль за использованием воздушного пространства Российской Федерации в части выявления воздушных судов - нарушителей порядка использования воздушного пространства (далее - воздушные суда-нарушители) и воздушных судов - нарушителей правил пересечения государственной границы Российской Федерации осуществляется Министерством обороны Российской Федерации.

170. В случае если органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) выявляется нарушение порядка использования воздушного пространства Российской Федерации, информация об указанном нарушении немедленно доводится до сведения органа противовоздушной обороны и командира воздушного судна, если с ним установлена радиосвязь.

171. Органы противовоздушной обороны обеспечивают радиолокационный контроль воздушного пространства и представляют соответствующим центрам Единой системы данные о движении воздушных судов и других материальных объектов:

а) угрожающих незаконным пересечением или незаконно пересекающих государственную границу Российской Федерации;

б) являющихся неопознанными;

в) нарушающих порядок использования воздушного пространства Российской Федерации (до момента прекращения нарушения);

г) передающих сигнал "Бедствие";

д) выполняющих полеты литеров "А" и "К";

е) выполняющих полеты для проведения поисково-спасательных работ.

172. К нарушениям порядка использования воздушного пространства Российской Федерации относятся:

а) использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства, за исключением случаев, указанных в [пункте 114](#) настоящих Федеральных правил;

б) несоблюдение условий, доведенных центром Единой системы в разрешении на использование воздушного пространства;

в) невыполнение команд органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) и команд дежурного воздушного судна Вооруженных Сил Российской Федерации;

г) несоблюдение порядка использования воздушного пространства приграничной полосы;

д) несоблюдение установленных временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений;

е) полет группы воздушных судов в количестве, превышающем количество, указанное в плане полета воздушного судна;

ж) использование воздушного пространства запретной зоны, зоны ограничения полетов без разрешения;

з) посадка воздушного судна на незапланированный (незаявленный) аэродром (площадку), кроме случаев вынужденной посадки, а также случаев, согласованных с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами);

и) несоблюдение экипажем воздушного судна правил вертикального и горизонтального эшелонирования (за исключением случаев возникновения на борту воздушного судна аварийной ситуации, требующей немедленного изменения профиля и режима полета);

к) отклонение воздушного судна за пределы границ воздушной трассы, местной воздушной линии и маршрута без диспетчерского разрешения органа обслуживания воздушного движения (управления полетами), за исключением случаев, когда такое отклонение обусловлено соображениями безопасности полета (обход опасных метеорологических явлений погоды, выход из зоны обледенения и др.);

л) влет воздушного судна в контролируемое воздушное пространство без разрешения органа обслуживания воздушного движения (управления полетами);

м) полет воздушного судна в воздушном пространстве класса G без уведомления органа обслуживания воздушного движения (управления полетами).

173. При выявлении воздушного судна-нарушителя органы противовоздушной обороны подают сигнал "Режим", означающий требование о прекращении нарушения порядка использования воздушного пространства Российской Федерации.

Органы противовоздушной обороны доводят сигнал "Режим" до соответствующих центров Единой системы и приступают к действиям по прекращению нарушения порядка использования воздушного пространства Российской Федерации.

Центры Единой системы предупреждают командира воздушного судна-нарушителя (при наличии с ним радиосвязи) о поданном органами противовоздушной обороны сигнале "Режим" и оказывают ему помощь в прекращении нарушения порядка использования воздушного пространства Российской Федерации.

174. Решение о дальнейшем использовании воздушного пространства Российской Федерации, если командиром воздушного судна-нарушителя прекращено нарушение порядка его использования, принимают:

а) начальник дежурной смены главного центра Единой системы - при выполнении международных

полетов по маршрутам обслуживания воздушного движения;

б) начальники дежурных смен регионального и зонального центров Единой системы - при выполнении внутренних полетов по маршрутам обслуживания воздушного движения;

в) оперативный дежурный органа противовоздушной обороны - в остальных случаях.

175. О решении, принятом в соответствии с [пунктом 174](#) настоящих Федеральных правил, центры Единой системы и органы противовоздушной обороны извещают друг друга, а также пользователя воздушного пространства.

176. При незаконном пересечении государственной границы Российской Федерации, применении оружия и боевой техники Вооруженных Сил Российской Федерации по воздушному судну-нарушителю, а также при появлении в воздушном пространстве неопознанных воздушных судов и других материальных объектов в исключительных случаях органы противовоздушной обороны подают сигнал "Ковер", означающий требование немедленной посадки или вывода из соответствующего района всех воздушных судов, находящихся в воздухе, за исключением воздушных судов, привлекаемых для борьбы с воздушными судами-нарушителями и выполняющих задачи поиска и спасания.

Органы противовоздушной обороны доводят сигнал "Ковер", а также сведения о границах района действия указанного сигнала до соответствующих центров Единой системы.

Центры Единой системы немедленно принимают меры по выводу воздушных судов (их посадки) из района действия сигнала "Ковер".

177. В случае невыполнения экипажем воздушного судна-нарушителя команды органа обслуживания воздушного движения (управления полетами) о прекращении нарушения порядка использования воздушного пространства такая информация немедленно доводится до органов противовоздушной обороны. Органы противовоздушной обороны применяют меры к воздушному судну-нарушителю в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Экипажи воздушных судов обязаны выполнять команды дежурных воздушных судов Вооруженных Сил Российской Федерации, применяемых для прекращения нарушения порядка использования воздушного пространства Российской Федерации.

Перечень сигналов, используемых в случае перехвата воздушного судна в пределах полетной видимости, установлен в [приложении N 3](#).

В случае принуждения к посадке воздушного судна-нарушителя его посадка осуществляется на аэродром (вертодром, посадочную площадку), пригодный для посадки такого типа воздушного судна.

178. При возникновении угрозы безопасности полета, в том числе связанной с актом незаконного вмешательства на борту пилотируемого воздушного судна, экипаж подает сигнал "Бедствие". На воздушных судах, оборудованных системой сигнализации об опасности, при нападении на экипаж дополнительно подается сигнал "ССО". При получении от экипажа пилотируемого воздушного судна сигнала "Бедствие" и (или) "ССО" органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) обязаны принять необходимые меры по оказанию помощи экипажу, терпящему бедствие, и немедленно передать в центры Единой системы, авиационные координационные центры поиска и спасания, а также в органы противовоздушной обороны данные о его местонахождении и другую необходимую информацию.

Порядок передачи сигнала "Бедствие" и сообщения о бедствии установлен в [приложении N 4](#).

179. После выяснения причин нарушения порядка использования воздушного пространства Российской Федерации разрешение на дальнейшее выполнение международного полета или полета, связанного с пересечением более 2 зон Единой системы, принимает начальник дежурной смены главного центра Единой системы, а в остальных случаях - начальники дежурных смен зонального центра Единой системы.

180. По каждому случаю нарушения порядка использования воздушного пространства Российской Федерации проводится расследование в целях установления причин нарушений и выработки рекомендаций по их предупреждению.

181. Расследование и учет нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации проводятся в порядке, установленном нормативными правовыми актами Российской Федерации для государственной, гражданской и экспериментальной авиации, а также настоящими Федеральными правилами.

182. Расследование и учет нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации, в которые вовлечены воздушные суда различных видов авиации, проводятся Федеральным агентством воздушного транспорта с участием заинтересованных федеральных органов исполнительной власти и Государственной корпорации по космической деятельности "Роскосмос".

Расследование нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации, которые относятся к деятельности, не связанной с полетами воздушных судов, проводится Федеральным агентством воздушного транспорта.

Организация указанного расследования, а также определение состава его участников возлагаются на Федеральное агентство воздушного транспорта.

183. По результатам проведенных расследований нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации заинтересованные федеральные органы исполнительной власти и Государственная корпорация по космической деятельности "Роскосмос" разрабатывают мероприятия в целях предупреждения повторения нарушений.

184. Регистрация нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации ведется оперативными органами Единой системы в [порядке](#), установленном Министерством транспорта Российской Федерации.

185. Нарушение требований настоящих Федеральных правил влечет ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Приложение N 1
к Федеральным правилам
использования воздушного
пространства Российской Федерации

ВЕРТИКАЛЬНОЕ ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Истинный путевой угол от 0° до 179°						Истинный путевой угол от 180° до 359°					
полеты по правилам полетов по приборам			полеты по правилам визуальных полетов			полеты по правилам полетов по приборам			полеты по правилам визуальных полетов		
уровень полета			уровень полета			уровень полета			уровень полета		
эшелон полета	метры	футы	эшелон полета	метры	футы	эшелон полета	метры	футы	эшелон полета	метры	футы
010	300	1000	-	-	-	020	600	2000	-	-	-
030	900	3000	035	1050	3500	040	1200	4000	045	1350	4500
050	1500	5000	055	1700	5500	060	1850	6000	065	2000	6500

070	2150	7000	075	2300	7500	080	2450	8000	085	2600	8500
090	2750	9000	095	2900	9500	100	3050	10000	105	3200	10500
110	3350	11000	115	3500	11500	120	3650	12000	125	3800	12500
130	3950	13000	135	4100	13500	140	4250	14000	145	4400	14500
150	4550	15000	155	4700	15500	160	4900	16000	165	5050	16500
170	5200	17000	175	5350	17500	180	5500	18000	185	5650	18500
190	5800	19000	195	5950	19500	200	6100	20000	205	6250	20500
210	6400	21000	215	6550	21500	220	6700	22000	225	6850	22500
230	7000	23000	235	7150	23500	240	7300	24000	245	7450	24500
250	7600	25000	255	7750	25500	260	7900	26000	265	8100	26500
270	8250	27000	-	-	-	280	8550	28000	-	-	-
290	8850	29000	-	-	-	300	9150	30000	-	-	-
310	9450	31000	-	-	-	320	9750	32000	-	-	-
330	10050	33000	-	-	-	340	10350	34000	-	-	-
350	10650	35000	-	-	-	360	10950	36000	-	-	-
370	11300	37000	-	-	-	380	11600	38000	-	-	-
390	11900	39000	-	-	-	400	12200	40000	-	-	-
410	12500	41000	-	-	-	430	13100	43000	-	-	-
450	13700	45000	-	-	-	470	14350	47000	-	-	-
490	14950	49000	-	-	-	510	15550	51000	-	-	-
и т.д.	и т.д.	и т.д.	-	-	-	и т.д.	и т.д.	и т.д.	-	-	-

Приложение N 2
к Федеральным правилам
использования воздушного
пространства Российской Федерации

РАСЧЕТ БЕЗОПАСНЫХ ВЫСОТ ПОЛЕТА ВОЗДУШНОГО СУДНА

1. Расчет **относительной минимальной безопасной высоты круга полетов** над аэродромом ($H_{\text{МБВкQFE}}$) осуществляется по формуле:

$$H_{\text{МБВкQFE}} = \Delta H_{\text{преп}} + \text{МЗВ} + \Delta H_t,$$

где:

$\Delta H_{\text{преп}}$ - относительная высота наивысшего препятствия от низшего порога взлетно-посадочной полосы в полосе шириной 10 км (по 5 км в обе стороны от оси маршрута полета по кругу), округляемая до 30

футов (10 м) в сторону увеличения;

МЗВ - минимальный запас высоты над наивысшим препятствием в зоне учета препятствий:

при полете по правилам визуальных полетов - 330 футов (100 м);

при полете по правилам полетов по приборам - 660 футов (200 м);

ΔH_t - температурная поправка высотомера, определяемая по формуле:

$$\Delta H_t = H \times \left(\frac{15 - t_0}{273 + t_0 - 0,5 \times L_0 \times (H + H_{\text{аэр}})} \right),$$

где:

$$H = \Delta H_{\text{преп}} + \text{МЗВ};$$

$t_0 = t_{\text{аэр}} + L_0 \times H_{\text{аэр}}$ - температура на аэродроме, приведенная к среднему уровню моря;

$t_{\text{аэр}}$ - минимальная по многолетним наблюдениям температура воздуха у земли на аэродроме за период не менее 5 лет. Значение $t_{\text{аэр}}$ указывается на картах захода на посадку;

L_0 - температурный градиент 0,0065 °С/м;

$H_{\text{аэр}}$ - абсолютная высота низшего порога взлетно-посадочной полосы.

Полученное значение относительной минимальной безопасной высоты круга полетов округляется в большую сторону с кратностью 100 футов (50 м) и публикуется на карте захода на посадку.

2. Расчет **абсолютной минимальной безопасной высоты круга полетов** на аэродромах гражданской авиации, используемых для первоначального обучения пилотов гражданских воздушных судов ($H_{\text{МБВкQNH}}$), осуществляется по формуле:

$$H_{\text{МБВкQNH}} = H_{\text{преп}} + \text{МЗВ} + \Delta H_t,$$

где:

$H_{\text{преп}}$ - абсолютная высота наивысшего препятствия в зоне учета препятствий в полосе шириной 10 км (по 5 км в обе стороны от оси маршрута полета по кругу), округляемая до 30 футов (10 м) в сторону увеличения;

МЗВ - минимальный запас высоты над наивысшим препятствием в зоне учета препятствий:

при полете по правилам визуальных полетов - 330 футов (100 м);

при полетах по правилам полетов по приборам - 660 футов (200 м);

ΔH_t - температурная поправка высотомера, определяемая по формуле, приведенной в [пункте 1](#) настоящего приложения. Значение $t_{\text{аэр}}$ указывается на картах захода на посадку.

Полученное значение абсолютной минимальной безопасной высоты круга полетов округляется в большую сторону с кратностью 100 футов (50 м) и публикуется на карте захода на посадку.

3. Расчет **минимальной относительной безопасной высоты полета** в районе аэродрома (аэроузла) ($H_{\text{МБВраQFE}}$) осуществляется по формуле:

$$H_{\text{МБВраQFE}} = \Delta H_{\text{преп}} + \text{МЗВ} + \Delta H_t,$$

где:

$\Delta H_{\text{преп}}$ - относительная высота наивысшего препятствия от низшего порога взлетно-посадочной полосы в районе аэродрома в радиусе не более 46 км от контрольной точки аэродрома (КТА) с учетом буферной зоны шириной 9 км, устанавливаемой вокруг любого заданного сектора. Если высота наивысшего препятствия относительно низшего порога взлетно-посадочной полосы в буферной зоне превышает препятствия в основной зоне, то оно используется для расчета;

МЗВ - минимальный запас высоты над наивысшим препятствием в районе аэродрома в радиусе не более 46 км от контрольной точки аэродрома (КТА) с учетом буферной зоны:

в горной местности (местности с абсолютным превышением над средним уровнем моря 1000 м и более, а также с пересеченным рельефом и относительными превышениями 500 м и более в радиусе 25 км) составляет 2000 футов (600 м);

в равнинной местности (местности с относительными превышениями рельефа менее 200 м в радиусе 25 км) и холмистой местности (местности с пересеченным рельефом и относительными превышениями от 200 м до 500 м в радиусе 25 км) составляет 1000 футов (300 м);

ΔH_t - температурная поправка высотомера, определяемая по формуле, приведенной в [пункте 1](#) настоящего приложения. Значение $t_{\text{аэр}}$ указывается на схемах стандартного маршрута вылета по приборам, схемах стандартного маршрута прибытия по приборам и на карте захода на посадку.

В зависимости от расположения препятствий минимальная относительная безопасная высота полета определяется по секторам.

При разнице между относительными высотами менее 330 футов (100 м) может устанавливаться минимальная относительная высота, применимая ко всем секторам.

Полученное значение минимальной относительной безопасной высоты полета в районе аэродрома округляется в большую сторону с кратностью 100 футов (50 м) и публикуется на схемах стандартного маршрута вылета по приборам, схемах стандартного маршрута прибытия по приборам и на карте захода на посадку.

Минимальная относительная безопасная высота полета в районе аэроузла устанавливается по наибольшему значению минимальной относительной безопасной высоты полета в районах аэродромов, входящих в аэроузел.

4. Расчет **минимальной абсолютной безопасной высоты полета** в районе аэродрома (районе аэроузла) ($H_{\text{МБВраQNH}}$) осуществляется по формуле:

$$H_{\text{МБВраQNH}} = H_{\text{преп}} + \text{МЗВ} + \Delta H_t,$$

где:

$H_{\text{преп}}$ - абсолютная высота наивысшего препятствия в районе аэродрома в радиусе не более 46 км от контрольной точки аэродрома (КТА) с учетом буферной зоны шириной 9 км. Если высота наивысшего препятствия в буферной зоне превышает высоту препятствия в основной зоне, то оно используется для расчета;

МЗВ - минимальный запас высоты над наивысшим препятствием в районе аэродрома в радиусе не более 46 км от контрольной точки аэродрома (КТА) с учетом буферной зоны:

в горной местности составляет 2000 футов (600 м);

в равнинной и холмистой местности составляет 1000 футов (300 м);

ΔH_t - температурная поправка высотомера, определяемая по формуле, приведенной в [пункте 1](#) настоящего приложения, для которой:

$\Delta H_{\text{преп}}$ - относительная высота наивысшего препятствия от низшего порога взлетно-посадочной полосы в радиусе не более 46 км от контрольной точки аэродрома (КТА) с учетом буферной зоны шириной 9 км. Значение $t_{\text{аэр}}$ публикуется на схемах стандартного маршрута вылета по приборам, схемах стандартного маршрута прибытия по приборам и на карте захода на посадку.

В зависимости от расположения препятствий минимальная абсолютная безопасная высота полета определяется по секторам.

При разнице между относительными высотами менее 330 футов (100 м) может устанавливаться минимальная относительная высота, применимая ко всем секторам.

Полученное значение минимальной абсолютной безопасной высоты полета в районе аэродрома округляется в большую сторону с кратностью 100 футов (50 м) и публикуется на схемах стандартного маршрута вылета по приборам, схемах стандартного маршрута прибытия по приборам и на карте захода на посадку.

Минимальная абсолютная безопасная высота полета в районе аэроузла устанавливается по наибольшему значению минимальной абсолютной безопасной высоты полета в районах аэродромов, входящих в аэроузел.

5. Определение высоты перехода. Относительная высота перехода ($H_{\text{перехQFE}}$) устанавливается не ниже наивысшей минимальной относительной безопасной высоты полета в районе аэродрома (районе аэроузла), определяемой в соответствии с [пунктом 3](#) настоящего приложения.

Абсолютная высота перехода ($H_{\text{перехQNH}}$) устанавливается не ниже наивысшей минимальной абсолютной безопасной высоты полета в районе аэродрома (районе аэроузла), определяемой в соответствии с [пунктом 4](#) настоящего приложения.

6. Расчет **абсолютной безопасной высоты полета ниже нижнего (безопасного) эшелона** при полете по правилам полетов по приборам при установке на высотомере давления QNH района ($H_{\text{БНQNH}}$) осуществляется по формуле:

$$H_{\text{БНQNH}} = (H_{\text{преп}} + \text{МЗВ}) \times \left(\frac{285}{273 + t_3} \right),$$

где:

$H_{\text{преп}}$ - абсолютная высота наивысшего препятствия на участке маршрута в пределах ширины не менее 16 км (по 8 км в обе стороны от оси маршрута);

МЗВ - минимальный запас высоты над наивысшим препятствием:

в горной местности составляет 2000 футов (600 м);

в равнинной и холмистой местностях составляет 1000 футов (300 м);

t_3 - наименьшая температура воздуха у земли по маршруту полета (местной воздушной линии) в районе наивысшего препятствия.

Абсолютная безопасная высота полета ниже нижнего (безопасного) эшелона при установке на

высотомере давления QNH района может быть рассчитана с применением навигационной линейки.

7. Расчет **нижнего (безопасного) эшелона полета ($H_{HЭQNE}$)** осуществляется по формуле:

$$H_{HЭQNE} \geq (H_{\text{преп}} + \text{МЗВ} + \Delta H_{\text{бар}}) \times \left(\frac{285}{273 + t_3} \right),$$

где:

$H_{\text{преп}}$ - абсолютная высота наивысшего препятствия в пределах:

маршрута обслуживания воздушного движения (полета) при полете по правилам визуальных полетов;

не менее 16 км (по 8 км в обе стороны от оси маршрута обслуживания воздушного движения) при полете по правилам полетов по приборам;

МЗВ - минимальный запас высоты над наивысшим препятствием 2000 футов (600 м);

$$\Delta H_{\text{бар}} = (QNE - QNH_{\text{района}}) \times \Delta h,$$

где:

$QNH_{\text{района}}$ - минимальное давление, приведенное к уровню моря по стандартной атмосфере по району полета или по маршруту обслуживания воздушного движения;

Δh - барометрическая ступень. При установке на шкале высотомера давления:

1013,2 гПа $\Delta h = 8.3$ м/гПа;

760 мм ртутного столба $\Delta h = 11$ м/мм ртутного столба;

t_3 - наименьшая температура воздуха у земли по маршруту обслуживания воздушного движения (полета) в районе наивысшего препятствия.

Полученное значение увеличивается до ближайшего эшелона.

8. Расчет **высоты эшелона перехода района аэродрома** в радиусе не более 46 км от контрольной точки аэродрома (КТА) осуществляется:

а) по давлению QFE ($H_{\text{ЭперехQFE}}$):

$$H_{\text{ЭперехQFE}} \geq H_{\text{перехQFE}} + \text{ЗПС} + H_{\text{аэр}},$$

где:

$H_{\text{перехQFE}}$ - значение относительной высоты перехода в районе аэродрома в соответствии с [пунктом 5](#) настоящего приложения;

ЗПС - установленное значение переходного слоя 1000 футов (300 м);

б) по давлению QNH аэродрома ($H_{\text{ЭперехQNH}}$):

$$H_{\text{ЭперехQNH}} \geq H_{\text{перехQNH}} + \text{ЗПС},$$

где:

$H_{\text{перехQNH}}$ - значение относительной высоты перехода в районе аэродрома в соответствии с [пунктом 5](#) настоящего приложения;

ЗПС - установленное значение переходного слоя 1000 футов (300 м).

Расчет применяется при условии, что атмосферное давление аэродрома, приведенное к уровню моря, равняется давлению QNE.

При значении давления QNH аэродрома (давления QFE) меньше давления QNE на величину не более 36 гПа/27 мм ртутного столба в качестве нижнего (безопасного) эшелона устанавливается следующий верхний эшелон, а более 36 гПа/27 мм ртутного столба - очередной верхний эшелон.

Нижний (безопасный) эшелон (эшелон перехода) района аэроузла устанавливается не ниже наибольшего значения нижнего (безопасного) эшелона (эшелона перехода) районов аэродромов, входящих в аэроузел.

9. Расчет **абсолютной высоты перехода района** Единой системы (установленной части района Единой системы) ($H_{\text{перехЕСОрВДQNH}}$) осуществляется по формуле:

$$H_{\text{перехЕСОрВДQNH}} = (H_{\text{преп}} + \text{МЗВ}) \times \left(\frac{285}{273 + t_3} \right),$$

где:

$H_{\text{преп}}$ - абсолютная высота наивысшего препятствия в пределах района Единой системы (установленной части района Единой системы);

МЗВ - минимальный запас высоты над наивысшим препятствием в пределах района Единой системы (установленной части района Единой системы) 2000 футов (600 м);

t_3 - минимальная температура воздуха у земли в районе наивысшего препятствия в пределах района Единой системы (установленной части района Единой системы).

Абсолютная высота перехода района Единой системы (установленной части района Единой системы) с учетом температурной поправки высотомера может быть определена с применением навигационной линейки.

10. Расчет **высоты эшелона перехода** в районе Единой системы ($H_{\text{ЭперехЕСОрВД}}$) осуществляется по формуле:

$$H_{\text{ЭперехЕСОрВД}} = H_{\text{перехЕСОрВДQNH}} + 1000,$$

где:

$H_{\text{перехЕСОрВДQNH}}$ - значение абсолютной высоты перехода в пределах района Единой системы (установленной части района Единой системы), определяемой в соответствии с [пунктом 9](#) настоящего приложения;

1000 футов (300 м) - значение установленной величины переходного слоя.

Расчет для условия, что атмосферное давление в районе Единой системы (установленной части района Единой системы), приведенное к уровню моря по стандартной атмосфере, соответствует давлению QNE.

При значении давления в районе Единой системы (установленной части района Единой системы), приведенного к уровню моря по стандартной атмосфере, меньше давления QNE на величину более 13 гПа/10 мм ртутного столба, но не более 36 гПа/27 мм ртутного столба, в качестве нижнего (безопасного) эшелона устанавливается следующий верхний эшелон, а более 36 гПа/27 мм ртутного столба - очередной верхний эшелон.

11. Расчет **минимальной абсолютной высоты полета** в зоне, образованной линиями параллелей и меридианов картографической сетки ($H_{\text{змин}}$), осуществляется по формуле:

$$H_{\text{змин}} = H_{\text{рел}} + \text{МЗВ},$$

где:

$H_{\text{рел}}$ - абсолютная высота наивысшего препятствия в пределах зоны, образованной линиями параллелей и меридианов картографической сетки. До северной широты 70° шаг сетки 1° по широте и долготе, свыше 75° - 5° по долготе и 1° по широте, свыше широты 85° не применяется;

МЗВ - установленное значение запаса высоты над препятствием при полетах по правилам полетов по приборам вне маршрутов обслуживания воздушного движения в пределах зоны, образованной линиями параллелей и меридианов картографической сетки, в горной местности - 2000 футов (600 м), в равнинной и холмистой местностях - 1000 футов (300 м).

Приложение N 3
к Федеральным правилам
использования воздушного
пространства Российской Федерации

ПЕРЕЧЕНЬ СИГНАЛОВ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ В СЛУЧАЕ ПЕРЕХВАТА ВОЗДУШНОГО СУДНА В ПРЕДЕЛАХ ПОЛЕТНОЙ ВИДИМОСТИ

Серия	Сигналы перехватывающего воздушного судна	Значение	Ответы перехватываемого воздушного судна	Значение
-------	---	----------	--	----------

1. Сигналы, подаваемые перехватывающим воздушным судном, и ответы перехватываемого воздушного судна

1.	Днем или ночью - покачивание воздушного судна и мигание аэронавигационными огнями (и посадочными фарами для вертолетов) через неравные промежутки времени, находясь немного выше, впереди и, как правило, слева от перехватываемого воздушного судна (или справа, если перехватываемым воздушным судном является вертолет), и после подтверждения принятия сигнала медленный отворот в горизонтальной плоскости, как правило, влево (или вправо в случае перехвата вертолета) для выхода на нужный курс. Метеорологические условия или рельеф местности могут потребовать от перехватывающего воздушного судна изменить указанные местоположение и направление отворота; если перехватываемое воздушное судно не успевает следовать за перехватывающим воздушным судном, предполагается, что перехватывающее воздушное судно выполнит ряд маневров по схеме "ипподром" и будет сигнализировать покачиванием воздушного судна каждый раз, когда оно пролетает мимо перехватываемого воздушного судна	"Вы перехвачены. Следуйте за мной"	днем или ночью - покачивание воздушного судна, мигание аэронавигационными огнями через неравные промежутки времени и следование за перехватывающим воздушным судном	"Вас понял, выполняю"
----	---	------------------------------------	---	-----------------------

- | | | | | |
|----|--|--|--|-----------------------|
| 2. | Днем или ночью - резкий отрыв от перехватываемого воздушного судна путем разворота на 90 градусов или больше с набором высоты без пересечения линии пути перехватываемого воздушного судна | "Следуйте своим курсом" | днем или ночью - покачивание воздушного судна | "Вас понял, выполняю" |
| 3. | Днем или ночью - выпуск шасси (если возможно), включение посадочных фар и пролет над взлетно-посадочной полосой, которую следует использовать, или, если перехватываемым воздушным судном является вертолет, пролет над вертодромом (вертолетной посадочной площадкой). В случае перехвата вертолета перехватывающий вертолет выполняет заход на посадку с переходом в режим висения вблизи вертодрома (вертолетной посадочной площадки) | "Выполняйте посадку на этом аэродроме" | днем или ночью - выпуск шасси (если возможно), включение посадочных фар, следование за перехватывающим воздушным судном и, если после пролета взлетно-посадочной полосы, которую следует использовать, или вертодрома (вертолетной посадочной площадки) условия для посадки считаются безопасными, начало выполнения посадки | "Вас понял, выполняю" |

2. Сигналы, подаваемые перехватываемым воздушным судном, и ответы перехватывающего воздушного судна

Серия	Сигналы перехватываемого воздушного судна	Значение	Ответы перехватывающего воздушного судна	Значение
4.	Днем или ночью - уборка шасси (если возможно) и мигание посадочными фарами при пролете над взлетно-посадочной полосой, которую следует использовать, или вертодромом (вертолетной посадочной площадкой) на высоте более 300 м (1000 футов), но не выше 600 м (2000 футов) (для вертолетов на высоте более 50 м (170 футов), но не выше 100 м (330 футов) над уровнем аэродрома, и продолжение полета по кругу над взлетно-посадочной полосой, которую следует использовать, или вертодромом (вертолетной посадочной площадкой). В случае невозможности мигания посадочными фарами производится мигание любыми другими бортовыми огнями	"Аэродром, указанный вами, непригоден"	днем или ночью - если целесообразно, чтобы перехватываемое воздушное судно следовало за перехватывающим воздушным судном на запасной аэродром, перехватывающее воздушное судно убирает шасси (если возможно) и использует сигналы серии 1 для перехватывающих воздушных судов	"Вас понял, следуйте за мной"
5.	Днем или ночью - регулярное включение и выключение всех бортовых огней, но с таким расчетом, чтобы отличить их от проблесковых огней	"Не могу выполнить"	днем или ночью - используются сигналы серии 2 для перехватывающих воздушных судов	"Вас понял"
6.	Днем или ночью - мигание всеми бортовыми	"В состоянии	днем или ночью -	"Вас понял"

огнями через неравные промежутки времени

бедствия"

используются сигналы
серии 2 для
перехватывающих
воздушных судов

3. Визуальные сигналы, используемые в пределах полетной видимости для предупреждения не имеющего разрешения воздушного судна, которое совершает полет в зоне ограничения полетов, запретной зоне или опасной зоне или находится на пути в одну из таких зон

Днем или ночью - серия ракет, выпускаемых с земли с интервалом в 10 с, дающих при разрыве красные и зеленые огни или звезды и указывающих не имеющему разрешения воздушному судну на то, что оно совершает полет в зоне ограничения полетов, запретной или опасной зоне или находится на пути в одну из таких зон и что этому воздушному судну следует предпринять необходимые меры для того, чтобы его последующий полет проходил вне пределов таких зон.

4. Радиосвязь во время перехвата

Если любые указания, полученные по радио из любых источников, противоречат указаниям перехватывающего воздушного судна, подаваемым с помощью визуальных сигналов, перехватываемое воздушное судно немедленно запрашивает разъяснение, продолжая выполнять указания, визуальными передаваемыми перехватывающим воздушным судном.

Если любые указания, полученные по радио из любых источников, противоречат указаниям перехватывающего воздушного судна, переданным по радио, перехватываемое воздушное судно немедленно запрашивает разъяснение, продолжая выполнять полученные по радио указания перехватывающего воздушного судна.

Если во время перехвата установлена радиосвязь, но осуществление ее на общем языке невозможно, предпринимаются попытки передать указания, подтверждение указаний и основную информацию путем использования приведенных в следующей таблице фраз и произношений, с повтором каждой фразы дважды:

Фразы, используемые перехватывающими воздушными судами			Фразы, используемые перехватываемыми воздушными судами		
Фраза	Произношение	Значение	Фраза	Произношение	Значение
"CALL SIGN"	"КОЛ САЙН"	"Прошу сообщить ваш позывной"	"CALL SIGN (call sign)"	"КОЛ САЙН (позывной)"	"Мой позывной (позывной)"
"FOLLOW"	"ФО-ЛОУ"	"Следуйте за мной"	"WILCO"	"ВИЛ-КО"	"Вас понял. Выполняю"
"DESCEND"	"ДИ-СЕНД"	"Снижайтесь для выполнения посадки"	"CAN NOT"	"КЭН НОТ"	"Выполнить не могу"
"YOU LAND"	"Ю ЛЭНД"	"Садитесь на этот аэродром"	"REPEAT"	"РИ-ПИТ"	"Повторите ваше указание"
"PROCEED"	"ПРО-СИД"	"Следуйте своим курсом"	"AM LOST"	"ЭМ ЛОСТ"	"Потерял ориентировку" <*>
			"MAYDAY"	"МЕЙДЕЙ"	"Терплю бедствие"

"HIJACK"	"ХАЙ-ДЖЕК"	"Захвачен"
"LAND (place name)"	"ЛЭНД (наименование пункта)"	"Прошу посадку в (наименование пункта)"
"DESCEND"	"ДИ-СЕНД"	"Необходимо снизиться"

<*> Потерей ориентировки является ситуация, при которой экипаж не знает местоположение воздушного судна с точностью, необходимой для продолжения полета (выполнения полетного задания).

Приложение N 4
к Федеральным правилам
использования воздушного
пространства Российской Федерации

ПОРЯДОК ПЕРЕДАЧИ СИГНАЛА "БЕДСТВИЕ" И СООБЩЕНИЯ О БЕДСТВИИ Передача сигнала бедствия

Радиотелефоном	Радиотелеграфом
"Терплю бедствие" - 3 раза ("MAYDAY" при международных полетах)	"SOS" (... ---... в азбуке Морзе) - 3 раза
"Я" - 1 раз	Сочетание "ДЕ" - 1 раз
Позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие, - 3 раза	Позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие, - 3 раза

Сигнал бедствия должен повторяться с короткими интервалами до тех пор, пока не будет получено подтверждение о его приеме. Если позволяют условия, то непосредственно за сигналом бедствия должно быть передано сообщение о бедствии.

Передача сообщения о бедствии

Радиотелефоном	Радиотелеграфом
----------------	-----------------

В первую очередь

"Терплю бедствие" - 3 раза ("MAYDAY" при международных полетах)	"SOS" (... ---... в азбуке Морзе) - 3 раза
"Я" - 1 раз	Сочетание "ДЕ" (-... в азбуке Морзе) - 1 раз; при международных полетах - "THIS IS"
Позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие, - 3 раза	Позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие, - 3 раза
Координаты места бедствия - 3 раза	Координаты места бедствия - 3 раза

Если позволяет обстановка

Курс полета	Курс полета
Скорость полета	Скорость полета

Высота полета	Высота полета
Характер бедствия и требующаяся помощь	Характер бедствия и требующаяся помощь
Решение командира воздушного судна и другие сведения, которые будут способствовать поиску и спасанию	Решение командира воздушного судна и другие сведения, которые будут способствовать поиску и спасанию
Текущее время	Текущее время

Передача сообщения, если опасность миновала

Радиотелефоном	Радиотелеграфом
Позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие, - 2 раза	Позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие, - 2 раза
Позывной радиостанции, с которой ведется связь, - 2 раза	Позывной радиостанции, с которой ведется связь, - 2 раза
Слова "Опасность миновала" - 2 раза	Слова "Опасность миновала" - 2 раза
Слово "Прием" - 1 раз	Слово "Прием" - 1 раз

Передача сообщения после вынужденной посадки (приводнения)

При работе с аварийно-спасательными УКВ-радиостанциями экипаж воздушного судна, потерпевшего бедствие, должен сразу же после посадки включить радиостанцию в режим передачи с тональной посылкой (режим "Маяк") для обеспечения пеленгации спутниковой системой "КОСПАС-САРСАТ". В этом режиме работать в течение 3 часов, после чего перейти в режим приема.

При наличии у экипажа воздушного судна, потерпевшего бедствие, автоматического радиомаяка типа "Комар" сразу же после приземления с парашютом работа его передатчика проверяется прослушиванием тональных посылок. В этом режиме работа передатчика продолжается в течение 3 часов. После этого необходимо извлечь приемопередатчик из надувного баллона радиомаяка, установить на него антенну и включить в режим приема.

В дальнейшем в начале каждого часа первых суток после приземления производится трехкратная передача сообщения о бедствии с переходом после каждой передачи на 3 минуты в режим приема, остальное время радиостанция должна находиться в режиме приема. В последующие сутки в начале каждого часа производится трехкратная передача сообщения о бедствии с переходом после каждой передачи на 3 минуты в режим приема, на остальное время радиостанция выключается.

Сообщение о бедствии, передаваемое после приземления, аналогично сообщению, которое передается в воздухе.