



Об утверждении Правил подготовки к полетам для гражданской и экспериментальной авиации

Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 25 июня 2011 года № 390. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 3 августа 2011 года № 7102.

Во исполнение пункта 2 статьи 50 Закона Республики Казахстан от 15 июля 2010 года "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации", **ПРИКАЗЫВАЮ:**

1. Утвердить прилагаемые Правила подготовки к полетам для гражданской и экспериментальной авиации.

2. Комитету гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан (Адимолда Р.О.) обеспечить представление настоящего приказа в Министерство юстиции Республики Казахстан для государственной регистрации.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на вице - министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан Бектурова А.Г.

4. Настоящий приказ вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования.

Министр

Б. Камалиев

Утверждены
приказом Министра транспорта
и коммуникаций Республики Казахстан
от 25 июня 2011 года № 390

Правила

подготовки к полетам для гражданской и экспериментальной авиации

Глава 1. Общие положения

Сноска. Заголовок главы 1 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 27.06.2019 № 441 (вводится в действие с 01.08.2019).

1. Правила подготовки к полетам для гражданской и экспериментальной авиации (далее - Правила) разработаны в соответствии с пунктом 2 статьи 50 Закона Республики Казахстан от 15 июля 2010 года "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации".

2. Правила определяют порядок деятельности наземных служб и экипажей воздушных судов гражданской и экспериментальной авиации при подготовке к полетам, с соблюдением требований и положений Приложения 6 "Эксплуатация воздушных судов" к Конвенции о международной гражданской авиации ИКАО (далее - Конвенция), ратифицированной постановлением Верховного Совета Республики Казахстан от 2 июля 1992 года № 1503-ХІІ.

3. В Правилах изложены основные принципы подготовки авиационного персонала и воздушных судов в целях обеспечения безопасности и регулярности полетов эксплуатантами и владельцами воздушных судов. Правила подлежат исполнению эксплуатантами и владельцами воздушных судов, зарегистрированных в Государственном реестре гражданских воздушных судов Республики Казахстан, воздушных судов с иностранной регистрацией включаемых в сертификат (свидетельство) эксплуатанта, выдаваемый уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации, а также физическими и юридическими лицами, осуществляющими организацию, обеспечение и выполнение полетов гражданских воздушных судов.

Сноска. Пункт 3 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 27.06.2019 № 441 (вводится в действие с 01.08.2019).

4. Подготовка к полетам предусматривает предварительную и предполетную подготовку.

5. Качество подготовки к полетам определяется обеспечением (оценкой) регулярности полетов в соответствии с главой 4 настоящих Правил.

6. Для целей подготовки к полетам и настоящих Правил используются следующие термины и определения:

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

2) аварийное оповещение - уведомление соответствующих служб и организаций о воздушных судах, нуждающихся в помощи поисково-спасательных служб, и оказание необходимого содействия таким службам и организациям;

3) район авиационных работ - район или зона, в пределах которого выполняются полеты по выполнению авиационных работ;

4) авиационная метеорологическая станция (далее - АМСГ) - станция, служба органа метеорологического обеспечения полетов предназначенная для проведения наблюдений и составления метеорологических сводок, подлежащих использованию в международной аэронавигации;

5) авионика (бортовое электронное оборудование) - любое электронное устройство, включая его электрическую часть, предназначенное для использования на борту воздушного судна, в том числе радиооборудование, системы автоматического управления полетом и приборное оборудование;

5-1) уполномоченная организация в сфере гражданской авиации – акционерное общество со стопроцентным участием государства в уставном капитале, осуществляющее деятельность, направленную на обеспечение устойчивого развития отрасли гражданской авиации Республики Казахстан, безопасности полетов и авиационной безопасности;

6) сверхлегкие летательные аппараты - воздушные суда с взлетной массой менее 750 кг (семисот пятидесяти килограмм), а также аэростаты, мотодельтапланы, дельтапланы, парaplаны;

7) полет по приборам - полет, выполняемый в условиях, когда пространственное положение воздушного судна и его местонахождение определяется экипажем полностью или частично по пилотажно-навигационным приборам;

8) стандартный маршрут вылета по приборам (аббревиатура на английском языке - Standard Instrument Departure (далее - SID) - установленный маршрут вылета воздушного судна по ППП, от аэродрома или определенной ВПП аэродрома до точки выхода из района аэродрома;

9) стандартный маршрут прибытия по приборам (аббревиатура на английском языке - Standard Terminal Arrival (далее - STAR) - установленный маршрут прибытия воздушного судна по ППП от точки входа в район аэродрома, до точки, в которой начинается полет по опубликованной схеме захода на посадку по приборам;

10) информация АТИС (ATIS) - регулярная радиовещательная передача, (аббревиатура на английском языке - Aerodrome Terminal Information Service (далее - ATIS) предназначенная для оперативного обеспечения экипажей воздушных судов в районе аэродрома метеорологической и полетной информацией;

11) прогноз погоды - описание метеорологических условий, ожидаемых в определенный момент или период времени в определенной зоне, или части воздушного пространства;

12) переходный слой - воздушное пространство между высотой перехода и эшеломом перехода. Полеты воздушных судов в режиме горизонтального полета в переходном слое не разрешаются;

13) высота перехода - установленная в районе аэродрома высота перевода шкалы давления барометрического высотомера на значение давления 760 миллиметров ртутного столба (далее - мм. рт. ст.) или 1013,2 гектопаскалей (далее - гПа), при наборе заданного эшелона;

14) эшелон перехода - установленный эшелон для перевода шкалы давления барометрического высотомера с давления 760 мм.рт.ст. (1013,25 мбар (гПа) на давление аэродрома или минимальное давление, приведенное к уровню моря. Эшеломом перехода является нижний безопасный эшелон полета в районе аэродрома, аэроузла или части района ОВД;

15) аэронавигационный запас топлива - резерв топлива сверх расчетного количества для полета от аэродрома (посадочной площадки) вылета до аэродрома назначения (посадочной площадки), необходимый на случай изменения плана полета, вызванного направлением на запасной аэродром (посадочную площадку), отклонением от утвержденного маршрута, усилением скорости встречного ветра и другими обстоятельствами;

16) аэростат - летательный аппарат легче воздуха (окружающей среды), подъемная сила которого создается за счет газа в его оболочке, плотность которого меньше, чем плотность воздуха. Аэростаты подразделяются на:

управляемые (дирижабли);

неуправляемые (свободного полета) с оболочкой в форме шара (стратостаты, радиозонды, шары-пилоты, шары-прыгуны, спасательные шары);

привязные (змейковые);

17) аэроузел - близко расположенные аэродромы, организация и выполнение полетов на которых требует специальное согласование и координирование с органами обслуживания воздушного движения и (или) с органами управления воздушного движения;

18) аэродром - определенный участок земной поверхности (включая здания, сооружения и оборудование), предназначенный полностью или частично для прибытия, отправления и движения по этой поверхности воздушных судов:

гидроаэродром - определенный участок водной поверхности (включая здания, сооружения и оборудование), предназначенный полностью или частично для прибытия, отправления и движения по этой поверхности воздушных судов:

аэродром базирования (аэродром базовый) - аэродром постоянного размещения воздушных судов и имеющий для этих целей сооружения;

аэродром (гидроаэродром) горный - аэродром (гидроаэродром), расположенный на местности с пересеченным рельефом и относительными превышениями 500 метров (далее - м) и более в радиусе 25 километров (далее - км) от контрольной точки аэродрома (гидроаэродрома) (далее - КТА) или расположенный на высоте 1000 м и более над уровнем моря;

аэродром запасной - аэродром, на который следует воздушное судно, в том случае, если невозможно или нецелесообразно следовать на аэродром назначения или производить на нем посадку;

аэродром категорированный - аэродром, допущенный к эксплуатации и оборудованный средствами связи и радиосветотехническими средствами, обеспечивающими точный заход на посадку и посадку по минимумам установленных для него категорий;

аэродром назначения - аэродром, указанный в плане полета или в задании на полет как аэродром намеченной посадки;

19) район аэродрома - воздушное пространство над аэродромом и прилегающей к нему местностью в пределах установленных границ горизонтальной и вертикальной плоскости;

20) минимум аэродрома - минимально допустимые значения видимости, дальности видимости на ВПП, высоты нижней границы облаков и вертикальной видимости или ВПР, при которых на данном аэродроме разрешается выполнять взлет и посадку воздушного судна данного типа;

21) атмосферное давление на аэродроме (сокращенная аббревиатура на английском языке QFE (далее - QFE) - значение атмосферного давления в миллиметрах ртутного столба (далее - мм.рт.ст.), в миллибарах (далее - мбар) или гектопаскалях (далее - гПа) на уровне рабочего порога взлетно-посадочной полосы;

22) аэродромный круг полетов - установленный маршрут в районе аэродрома, по которому (или части которого) выполняется набор высоты после взлета, снижение для захода на посадку, ожидание посадки, выполнение полета над аэродромом (посадочной площадкой);

23) минимум воздушного судна - минимально допустимые значения видимости на ВПП и высоты нижней границы облаков, вертикальной видимости или высоты принятия решения, позволяющие безопасно производить взлет и посадку на воздушном судне данного типа;

24) минимум командира воздушного судна (пилота) - минимально допустимые значения видимости, видимости на ВПП и высоты нижней границы облаков или ВПР, при которых пилоту разрешается выполнять взлет, посадку или полет по Правилам визуальных полетов на воздушном судне данного типа;

25) наблюдение с борта воздушного судна - оценка одного или нескольких метеорологических элементов, произведенная на борту воздушного судна, находящегося в полете;

26) орган обслуживания воздушного движения (далее - ОВД) - орган диспетчерского обслуживания воздушного движения, центр полетной информации или пункт сбора донесений, касающихся обслуживания воздушного движения.

Орган, осуществляющий комплексный процесс планирования, координирования, обеспечения полетов, обслуживания движения воздушных судов на земле и в воздухе, а также контроль соблюдения установленного режима полетов и порядка использования воздушного пространства;

27) рубеж приема-передачи обслуживания движения воздушного судна - установленный на маршруте руления или на траектории полета в воздушном пространстве рубеж, на котором непосредственное обслуживание движением воздушного судна передается от одного органа ОВД к другому;

28) обледенение воздушного судна - отложение льда на различных частях воздушного судна;

29) район обслуживания воздушного движения - воздушное пространство установленных размеров, в границах которого обслуживание воздушного движения по воздушным трассам и маршрутам вне их, осуществляется диспетчером органа ОВД;

30) потеря ориентировки - обстановка, при которой экипаж воздушного судна не знает и не может установить свое местонахождение с точностью, необходимой для определения направления полета в целях выполнения задания на полет.

31) барометрическая высота - это высота полета относительно изобарической поверхности атмосферного давления, установленного на шкале барометрического высотомера;

32) полет визуальный - полет, выполняемый в условиях, когда пространственное положение воздушного судна и его местонахождение определяется экипажем визуально по естественному горизонту и земным (надводным) ориентирам;

33) визуальные метеорологические условия (аббревиатура на английском языке - Visual meteorological conditions) - метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков, соответствующих установленным минимумам или превышающих их;

34) установленный маршрут - маршрут вне воздушной трассы и МВЛ, согласованный с компетентными органами, заинтересованными ведомствами организациями и предназначенный для выполнения авиационных работ;

35) прогностическая карта - графическое изображение на карте прогноза определенных метеорологических элементов на определенный момент или период времени для определенной поверхности или части воздушного пространства;

36) донесение с борта (воздушного судна) - донесение с борта воздушного судна, находящегося в полете, которое составлено в соответствии с требованиями в отношении сообщения данных о местоположении, ходе выполнения полета и (или) метеорологических условиях;

37) бортовая система предупреждения столкновений (далее - БСПС) аббревиатура на английском языке - Traffic Collision Avoidance System (далее - TCAS) - бортовая система, основанная на использовании сигналов приемоответчика вторичного обзорного радиолокатора (далее - ВОРЛ). Функционирует независимо от наземного оборудования и предоставляет пилоту (летчику) информацию о конфликтной ситуации, создаваемой воздушными судами, оснащенными приемоответчиками ВОРЛ;

38) бортовое оборудование - предметы, за исключением бортовых припасов и съемных запасных частей, предназначенные для использования на борту воздушного судна во время полета, в том числе средства первой помощи и аварийно-спасательное оборудование;

39) бортовое пилотажно-навигационное оборудование - совокупность измерительных, вычислительных, управляющих систем и устройств, а также систем отображения информации на борту воздушного судна, предназначенных для

обеспечения ручной, автоматизированной, полуавтоматической и автоматической воздушной навигации от взлета до посадки и выдачи информации экипажу;

40) бортовой самописец - любой самопишущий прибор, устанавливаемый на борту воздушного судна в целях сохранения информации о параметрах полета и эксплуатации воздушного судна;

41) брифинг (аббревиатура на английском языке - briefing, от brief-краткий) - предполетное информационно-консультативное обслуживание летных экипажей воздушных судов;

42) диспетчер по брифингу - специалист гражданской авиации, имеющий свидетельство диспетчера организации обслуживания воздушного движения, который прошел соответствующую подготовку и получил допуск к работе согласно специализации;

43) комната брифинга - специально оборудованное помещение, в котором осуществляется информационно-консультативная подготовка экипажа воздушного судна к вылету;

44) высота нижней границы облаков - расстояние по вертикали между поверхностью суши (воды) и нижней границей самого низкого слоя облаков. В случае, когда нижнюю границу облаков определить невозможно, необходимо использовать вертикальную видимость;

45) векторение (радиолокационное наведение) - обеспечение навигационного наведения воздушных судов посредством указания определенных курсов на основе использования данных радиолокатора;

46) диспетчерская зона (аббревиатура на английском языке - Control zone) - контролируемое воздушное пространство, простирающееся вверх от земной поверхности до установленной верхней границы;

47) диспетчерское разрешение (аббревиатура на английском языке - Air traffic control clearance) - разрешение экипажу воздушного судна действовать в соответствии с условиями, установленными органом диспетчерского обслуживания (на выруливание, на взлет, на вылет, на полет по маршруту, заход на посадку или на посадку) для обозначения этапа полета, к которому относится диспетчерское разрешение;

48) местность холмистая - местность с относительным превышением рельефа от 200 до 500 метров в радиусе 25 километров;

49) типовой перечень минимального оборудования (аббревиатура на английском языке - Master Minimum Equipment List, (далее - MMEL) - эксплуатационный конструкторский документ, регламентирующий правила летной эксплуатации воздушного судна с отдельными допустимыми отказами его оборудования. При этом, отказавшее оборудование является частью его типовой конструкции и включает в себя перечень компонентов воздушного судна, при временной неработоспособности (утрате) которых в определенных условиях эксплуатации допускается вылет воздушного

судна без снижения уровня безопасности, установленного нормами его летной годности.

Перечень определяет также дополнительные процедуры и ограничения в области летной и технической эксплуатации воздушного судна по условиям выполнения полетов с отказами, и допустимым срокам такой эксплуатации;

50) расчетное время прибытия - время прибытия воздушного судна на схему аэродрома посадки;

51) местность равнинная - местность с относительными превышениями рельефа до 200 метров в радиусе 25 километров;

52) диспетчерское обслуживание подхода (аббревиатура на английском языке - Approach control service) - диспетчерское обслуживание полетов, которые связаны с прибытием и вылетом воздушных судов с аэродромов (вертодромов);

53) авиация общего назначения (далее - АОН) - гражданская авиация, находящаяся в собственности физических и (или) юридических лиц и используемая не за плату и не по найму, а в целях:

перевозки пассажиров, багажа, груза и почтовых отправлений;

выполнения авиационных работ;

поисково-спасательных и аварийно-спасательных работ;

оказания помощи населению в случаях стихийных бедствий;

проведения учебных, спортивных, культурно-просветительных мероприятий, развития технического творчества;

удовлетворения личных потребностей эксплуатантов воздушного судна;

54) сдвиг ветра - изменение направления и (или) скорости ветра в воздушном пространстве, включая восходящие и нисходящие потоки:

сдвиг ветра слабый - до 2 м/с на 30 метром высоты;

сдвиг ветра умеренный - от 2 м/с до 4 м/с на 30 метром высоты;

сдвиг ветра сильный - от 4 м/с до 6 м/с на 30 метром высоты;

сдвиг ветра очень сильный - от 6 м/с и более на 30 метром высоты;

55) местная воздушная линия (далее - МВЛ) - коридор в нижнем воздушном пространстве, ограниченный по высоте и ширине и предназначенный для выполнения полетов воздушных судов;

56) авиационный наземный персонал - лица авиационного персонала не имеющие квалификацию членов летного или обслуживающего экипажа;

57) линия пути (аббревиатура на английском языке - Track) - проекция траектории полета воздушного судна на поверхность земли, направление которой в любой ее точке обычно выражается в градусах угла, отсчитываемого от северного направления (истинного, магнитного или условного) меридианов;

58) минимумы категории III ИКАО, для захода на посадку и посадке воздушного судна на оборудованные ВПП, по точным системам:

минимум категории III А - для захода на посадку и посадки при дальности видимости не менее 200 м (без ограничения по ВПР) с использованием визуальных средств на заключительном этапе приземления;

минимум категории III В - для захода на посадку и посадки при дальности видимости не менее 50 м (без ограничения по ВПР) с использованием визуальных средств при рулении;

минимум категории III С - для посадки и руления по приборам;

59) член кабинного экипажа - лицо не являющееся членом летного экипажа, относящееся к авиационному персоналу, которое в интересах безопасности и в целях обслуживания пассажиров и (или) перевозки грузов выполняет должностные функции на борту воздушного судна, поручаемые ему эксплуатантом или командиром воздушного судна;

60) рубеж возврата - рубеж, установленный на линии пути воздушного судна, удаленный от запасного аэродрома (аэродрома вылета) на расстояние, с которого данное воздушное судно может выполнить полет и произвести посадку на этом запасном аэродроме (аэродроме вылета), с остатком топлива не менее установленного руководством по летной эксплуатации данного воздушного судна;

61) безопасная высота - минимально допустимая высота полета, гарантирующая от столкновения воздушного судна с земной (водной) поверхностью или с препятствиями на ней;

62) абсолютная или относительная высота пролета препятствий - минимальная абсолютная или минимальная относительная высота над превышением соответствующего порога взлетно-посадочной полосы или над превышением аэродрома, используемые для обеспечения соблюдения соответствующих критериев пролета препятствий;

63) располагаемая дистанция разбега (далее - РДР) - длина взлетно-посадочной полосы, которая является достаточной и пригодной для разбега воздушного судна, совершающего взлет;

64) располагаемая дистанция прерванного взлета (далее - РДПВ) - сумма располагаемой дистанции разбега и длины концевой полосы торможения (безопасности), если она предусмотрена;

65) предпосадочная прямая - заключительная часть схемы захода на посадку от точки выхода из четвертого разворота до точки приземления;

66) посадочная площадка - земельный (водный, ледовый) участок или специально подготовленная искусственная площадка, пригодные для взлета и посадки воздушных судов;

67) заход на посадку визуальный (аббревиатура на английском языке - Visual approach) - заход, который частично или полностью выполняется по опубликованной схеме визуального захода с соблюдением правил визуального полета;

68) посадочная дистанция - расстояние по горизонтали, проходимое воздушным судном:

со скоростью захода на посадку 200 км/час и более, с высоты 15 метров;

со скоростью захода на посадку менее 200 км/час, с высоты 9 метров.

69) видимость (дальность видимости) - максимальное расстояние, с которого видны и опознаются неосвещенные объекты (ориентиры) днем и световые ориентиры (освещенные объекты) ночью;

70) сложные метеорологические условия (далее - СМУ) - условия, при которых метеорологическая видимость составляет 2000 м и менее и (или) высота нижней границы облаков 200 м и ниже при их общем количестве более 2-х октантов;

71) зона ожидания - воздушное пространство определенных размеров, установленное, над радионавигационной точкой (далее - РНТ) района аэродрома (аэроузла) для ожидания воздушными судами очереди подхода к аэродрому и (или) захода на посадку;

72) схема полета в зоне ожидания - заранее определенный маневр, позволяющий воздушному судну оставаться в пределах определенной части воздушного пространства в ожидании последующего разрешения;

73) процедура ожидания (аббревиатура на английском языке - Holding procedure) - предписанные маневры, позволяющие находиться воздушному судну в определенном воздушном пространстве во время ожидания дальнейшего разрешения;

74) площадь маневрирования (аббревиатура на английском языке - Manoeuvring area) - часть аэродрома, исключая перроны, предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов.

75) маркер - объект, устанавливаемый над уровнем земли для обозначения препятствия или границы (рубежа);

76) маркированный рубез - рубез (точка) в воздушном пространстве в вертикальной плоскости перпендикулярная воздушной трассе (маршруту или коридору полета), местоположение которой определяется по угломерно-дальномерной системе, над РНТ или местом установки отдельной приводной радиостанции (далее - ОПРС) или маркерного маяка;

77) вынужденная посадка - посадка воздушного судна на аэродроме или вне аэродрома по причинам, не позволяющим выполнить полет в соответствии с планом полета;

78) пункт обязательных донесений - географическая точка на воздушной трассе, МВЛ и в районах аэродромов (аэроузлов) о пролете которой экипажу воздушного судна необходимо сообщить диспетчеру органа ОВД или органа управления воздушным движением;

79) НОТАМ (NOTAM) - кодированные сведения о введении в действие состояний или изменений в аэронавигационном оборудовании, обслуживании, процедурах или об

опасности, своевременное знание которых имеет важное значение для персонала, связанного с выполнением полетов (аббревиатура на английском языке - Notice to airmen (далее - NOTAM);

Снежный NOTAM (SNOWTAM) - кодированные сведения специальной серии о существовании или ликвидации опасных условий, вызванных наличием снега, льда, слякоти или стоячей воды на рабочей площади аэродрома, своевременное знание которых имеет важное значение для персонала, связанного с выполнением полетов (далее - SNOWTAM);

80) эксплуатант - физическое или юридическое лицо, занимающееся эксплуатацией гражданских воздушных судов или предлагающее свои услуги в этой области;

81) перрон (аббревиатура на английском языке - Apron) - определенная площадь сухопутного аэродрома, предназначенная для размещения воздушных судов;

82) беспилотный неуправляемый аэростат - беспилотное воздушное судно легче воздуха, без силовой установки, находящееся в свободном полете;

83) руление - движение воздушного судна по поверхности аэродрома за счет собственной тяги, за исключением взлета и посадки;

84) граница действия разрешения (аббревиатура на английском языке - Clearance limit) - пункт, до которого действительно диспетчерское разрешение, выданное воздушному судну;

85) информация СИТА (сокращенная аббревиатура на французском языке SITA (далее - SITA) - аэронавигационный, расчетный, рабочий план полета представляемый экипажу воздушного судна для выполнения полетного задания (воздушной перевозки), на основе договоренности эксплуатанта с организациями аэронавигационной информации.

SITA - Международное общество авиационной электросвязи (от первоначального названия на французском языке - Societe Internationale de Telecommunications Aeronautiques) - швейцарская многонациональная информационная организация, предоставляющая телекоммуникационные и IT услуги в авиационной отрасли;

86) местность горная - местность с пересеченным рельефом и относительным превышениями 500 метров и более в радиусе 25 километров, а также местность с превышением над уровнем моря 2000 метров и более;

87) проверяющий - должностное лицо командно-летного, инспекторского или инструкторского состава, экзаменатор, имеющий допуск к инструкторским и (или) экзаменационным полетам на воздушном судне данного типа и включаемого в экипаж в целях его летной проверки или тренировки;

88) видимость вертикальная - максимальное расстояние от поверхности земли до уровня, с которого вертикально вниз видны объекты на земной поверхности;

89) время полета вертолета - период времени от начала разбега вертолета при взлете или от начала взятия "шаг-газа" при вертикальном взлете, до конца пробега при посадке или до сброса "шаг-газа" при вертикальной посадке;

90) сокращенный минимум вертикального эшелонирования (аббревиатура на английском языке - Reduced Vertical Separation Minimum (далее - RVSM) - интервал вертикального эшелонирования, применяемый в диапазоне между эшелонами 8850 м и 12500 м для эшелонирования воздушных судов, имеющих допуск к полетам с применением RVSM;

91) бюллетень предполетной информации (далее - БПИ) - подготовленная перед вылетом текущая информация, включающая лист предупреждений, извещения службы аэронавигационной информации (далее - САИ), имеющие важное эксплуатационное значение;

92) взлетная дистанция - расстояние по горизонтали, проходимое воздушным судном от точки старта до точки на высоте 10 м относительно уровня порога ВПП в точке отрыва;

93) взлетно-посадочная полоса - определенный прямоугольный участок летной полосы сухопутного аэродрома, подготовленный для взлета и посадки воздушных судов;

94) взлетно-посадочная полоса (далее - ВПП) оборудованная - один из ниже перечисленных типов ВПП:

ВПП, оборудованная для захода на посадку по неточной системе и визуальным средствам и каким-либо видом не визуальных средств, обеспечивающих наведение воздушного судна в направлении захода на посадку с прямой;

ВПП, оборудованная для точного захода на посадку по категории I ИКАО, оборудованная системой ILS и визуальными средствами, предназначенными для захода на посадку по минимуму категории I ИКАО;

ВПП, оборудованная для точного захода на посадку по категории II ИКАО, оборудованная системой ILS и визуальными средствами, предназначенными для захода на посадку по минимуму категории II ИКАО;

ВПП, оборудованная для точного захода на посадку по категории III ИКАО, оборудованная системой ILS, действующей до и вдоль всей поверхности ВПП и предназначенной для точного захода на посадку по минимумам категории III ИКАО;

95) видимость на ВПП или дальность видимости на ВПП (аббревиатура на английском языке - Runway Visibility Range, (далее - RVR) - расстояние, в пределах которого пилот воздушного судна, находящегося на осевой линии ВПП, видит маркировочные знаки на поверхности ВПП или огни, ограничивающие ВПП или обозначающие ее осевую линию;

96) время полета самолета - период времени от начала движения самолета при взлете или от начала увеличения режима работы двигателей при взлете без остановки на исполнительном старте до окончания пробега;

97) высота полета - расстояние по вертикали от определенного уровня до воздушного судна. В зависимости от уровня начала отсчета различают следующие высоты:

высота полета истинная - от уровня точки, находящейся непосредственно под воздушным судном;

высота полета относительная - от уровня порога ВПП, от уровня аэродрома, от наивысшей точки рельефа местности и так далее;

высота полета абсолютная - от среднего уровня моря;

98) задание на полет - документ установленной эксплуатантом и внесенной в Руководство по производству полетов (далее - РПП) эксплуатанта формы, содержащий сведения об экипаже, воздушном судне, определяющий маршрут и цель полета (полетов);

99) план полета или флайт план (аббревиатура на английском языке - Flight plan, сокращенная - FPL) - документ установленной формы, содержащий определенные сведения о намеченном полете или части полета воздушного судна, представляемый в орган ОВД.

100) порог ВПП - начало участка ВПП, который может использоваться для посадки воздушных судов.

101) правила полетов по методу их выполнения делятся на:

правила визуальных полетов (далее - ПВП) - правила, предусматривающие выполнение полетов с выдерживанием установленных интервалов между воздушными судами путем визуального наблюдения экипажем и выдерживание установленного маршрута (схемы) полета с помощью визуальной ориентировки;

правила полетов по приборам (далее - ППП) - правила, предусматривающие выполнение полетов по пилотажно-навигационным приборам, с контролем со стороны органов обслуживания воздушного движения и обеспечения ими установленных интервалов эшелонирования между воздушными судами;

102) предполетный медицинский контроль - освидетельствование состояния здоровья и работоспособности членов экипажа воздушного судна перед вылетом;

103) проверка летная - определение уровня профессиональной подготовленности лиц летного состава в процессе выполнения ими задания на полет;

104) рабочий план (навигационный расчет) полета - план или навигационный расчет полета, составленный эксплуатантом для безопасного выполнения полета с учетом летно-технических характеристик воздушного судна, эксплуатационных ограничений и ожидаемых условий на заданном маршруте и на соответствующих аэродромах;

105) РЛЭ - сокращенная аббревиатура названия правил эксплуатации воздушного судна для экипажей и обслуживающего персонала "Руководство по летной эксплуатации воздушного судна" издаваемых производителями воздушных судов;

106) член летного экипажа - лицо, относящееся к авиационному персоналу, имеющее действующее свидетельство авиационного персонала, на которого возложены должностные функции связанные с управлением воздушным судном в течение полетного времени;

107) эшелон полета - поверхность постоянного атмосферного давления, отнесенная к установленной величине давления 760 мм.рт.ст. (1013,25 мбар /гПа), и отстоящая от других таких поверхностей на величину установленных интервалов давления;

108) аэропорт международный - аэропорт, обеспечивающий международные воздушные перевозки, в котором организован таможенный, пограничный и санитарно-карантинный контроль;

109) международная воздушная трасса (далее - МВТ) - воздушная трасса, открытая для международных полетов;

110) болтанка - беспорядочное перемещение воздушного судна при полетах в турбулентной атмосфере:

болтанка умеренная - умеренное изменение положения и (или) абсолютной высоты воздушного судна, но по-прежнему обеспечивающее надежное управление, где показания акселерометра составляют 0,5

\div
1,0g в центре тяжести воздушного судна, а при взлете и посадке, умеренная болтанка при $\pm 0,3$

\div
0,4g;

болтанка сильная - резкое изменение положения и (или) абсолютной высоты воздушного судна, где в течение коротких периодов воздушное судно не реагирует на управление, с характерными изменениями воздушной скорости, с показаниями акселерометра, превышающими 1.0g в центре тяжести воздушного судна, а при взлете и посадке, с приращениями перегрузки больше + 0,4g;

111) высота принятия решения (далее - ВПР) - установленная относительно уровня порога ВПП высота, на которой необходимо начинать маневр ухода на второй круг в случаях:

если до достижения этой высоты командиром воздушного судна или пилотом не был установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку;

положение воздушного судна в пространстве или параметры его движения не обеспечивают безопасной посадки;

112) скорость принятия решения - наибольшая скорость разбега самолета, при которой в случае отказа критического двигателя возможно как безопасное прекращение, так и безопасное продолжение взлета;

113) эшелонирование - общий термин, означающий вертикальное, продольное или боковое рассредоточение воздушных судов в воздушном пространстве на установленные интервалы, обеспечивающие безопасность воздушного движения:

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

эшелонирование вертикальное - рассредоточение воздушных судов по высоте на установленные интервалы;

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

Сноска. Пункт 6 с изменением, внесенным приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 27.06.2019 № 441 (вводится в действие с 01.08.2019).

Глава 2. Предварительная подготовка к полетам

Сноска. Заголовок главы 2 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 27.06.2019 № 441 (вводится в действие с 01.08.2019).

Параграф 1. Общие положения

Сноска. Заголовок параграфа 1 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 27.06.2019 № 441 (вводится в действие с 01.08.2019).

7. Предварительная подготовка к полету (полетам) предусматривает:

1) уяснение задачи предстоящего полета (полетов);

2) подбор и подготовку документации, необходимой для выполнения полета (полетов);

3) изучение маршрута (района) полета, его географических и климатических особенностей;

4) изучение аэродрома (аэродромов) назначения и запасных аэродромов (в том числе аэродромов других ведомств) по документам аэронавигационной информации;

5) изучение расположения навигационных средств по маршруту полета, порядка и особенностей их использования;

б) изучение рубежей приема-передачи обслуживания между пунктами обязательного донесения организации обслуживания воздушного движения по маршруту (району) полета (полетов) и порядка ведения радиосвязи.

Для целей обслуживания воздушного движения на воздушных трассах, МВЛ, в районах аэродромов (аэроузлов) определяются пункты обязательных донесений (далее - ПОД), контрольные точки рубежей передачи (приема) ОВД:

на границах между районами (зонами) ответственности органов ОВД;

в точках изменения направления полетов воздушных судов, пересечения воздушных трасс и МВЛ, входа (выхода) в (из) воздушную трассу и МВЛ;

у характерных ориентиров, опознаваемых визуально или с помощью бортовых радиолокаторов;

в точках начала набора высоты или снижения (смены эшелонов), в зонах (районах) с установленными режимами полетов;

в характерных точках схем набора высоты, снижения и захода на посадку, зон ожидания.

При выполнении полетов и осуществлении ОВД устанавливаются обязательные сообщения, которые включают запросы разрешений и сообщений экипажей воздушных судов, указания и информации диспетчеров органов ОВД:

на буксировку, запуск двигателей, руление на предварительный и исполнительный старты, о готовности к взлету (посадке) и об их выполнении, об использовании посадочных систем, схем захода на посадку, освобождении ВПП после посадки и заруливания на стоянку;

о входе, выходе из районов (зон) ОВД, фактическом и расчетном времени пролетов рубежей обязательного донесения, пролете установленных контрольных точек на схемах, наборе заданного эшелона (высоты) или начале снижения и занятия вновь заданного эшелона (высоты);

о метеоусловиях полета (опасных метеорологических явлениях), а также скоплениях и перелетах птиц (при их наличии);

об имеющихся ограничениях по аэродрому, воздушным трассам, МВЛ, на маршрутах полета и в районах авиационных работ, касающихся конкретного воздушного судна;

7) изучение запретов, ограничений использования воздушного пространства и приграничной полосы (при полетах в приграничных районах) с выделением ее на полетной карте;

8) изучение особенностей эксплуатации бортовых систем воздушного судна применительно к конкретным условиям предстоящего полета (полетов);

9) изучение порядка взаимодействия членов экипажа в особых случаях полета на всех этапах его выполнения в соответствии с требованиями нормативных правовых

актов действующих в сфере гражданской авиации применительно к конкретным условиям предстоящего полета (полетов).

8. Предварительная подготовка завершается розыгрышем полета с контролем готовности экипажа к полету (полетам), который проводится руководителем летного подразделения или его заместителем с участием старших специалистов.

9. Подготовка к полетам по выполнению авиационных работ дополнительно включает:

1) изучение специальных инструкций и руководств, регламентирующих организацию и выполнение полетов по каждому виду авиационных работ;

2) детальное изучение района полетов, характерных ориентиров и рельефа местности, особенно в приграничных районах;

3) изучение особенностей ведения визуальной ориентировки при полетах на малых и предельно малых высотах;

4) отработку навыков расчетов в уме;

5) выбор и прокладку маршрута с учетом расположения искусственных препятствий, ограничений и запретов;

6) знание экипажем (пилотом) аэронавигационной обстановки и особенностей местности по маршруту и в районе полетов;

7) знание района предстоящей посадки и умение безошибочно опознавать с воздуха характерные ориентиры в районе пункта посадки.

Параграф 2. Подготовка к выполнению международных полетов

Сноска. Заголовок параграфа 2 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 27.06.2019 № 441 (вводится в действие с 01.08.2019).

10. Подготовка к международным полетам обеспечивается и выполняется в соответствии с законодательством Республики Казахстан об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации, рекомендуемой практики и стандартов Международной организации гражданской авиации (далее - ИКАО).

11. К выполнению международных полетов допускаются экипажи воздушных судов, прошедшие специальную подготовку на знание:

1) Конвенции, международные стандарты, рекомендации и процедуры ИКАО, а также правил полетов иностранных государств, в воздушное пространство которых будет выполняться полет;

2) применения сборников аэронавигационной информации по международным воздушным трассам, а также радионавигационных карт и справочного материала зарубежных изданий;

3) процедуры таможенного и паспортного контроля, с организацией и оформлением вылета (прилета) международных рейсов;

4) правил заполнения и представления плана полета (флайт плана), повторяющихся планов полетов и получения предполетной аэронавигационной информации, определяемых документом Международной организации гражданской авиации " Организация воздушного движения", Doc.4444 АТМ/501, ИКАО;

5) порядка метеорологического обеспечения полетов в иностранных государствах в соответствии с Приложением 3 "Метеорологическое обеспечение международной аэронавигации" к Конвенции;

6) организации технического обслуживания воздушного судна;

7) положений о международных воздушных перевозках пассажиров, багажа, грузов и почты в соответствии с международными договорами, заключенными Республикой Казахстан;

8) схемы построения маневров при снижении, заходе на посадку и после взлета, в соответствии с практикой используемой в иностранных государствах.

12. Экипажи воздушных судов, выполняющие международные полеты, обеспечиваются аэронавигационной документацией соответствующими службами эксплуатанта и (или) органа ОВД.

Параграф 3. Подбор и подготовка полетных карт

Сноска. Заголовок параграфа 3 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 27.06.2019 № 441 (вводится в действие с 01.08.2019).

13. В зависимости от характера задания на полет, производится подбор и подготовка маршрутных (полетных) карт. Основными маршрутными (полетными) картами, применяемыми при выполнении полетов по правилам полетов по приборам (далее – ППП), являются радионавигационные карты (далее – РНК), а также карты, изданные специализированными организациями.

При выполнении полетов по правилам визуальных полетов, когда специализированные карты не содержат всех необходимых данных для визуальной ориентировки, для соблюдения требований визуальной аэронавигации применяется аэронавигационные карты (условное изображение участка земной поверхности, его рельефа и искусственных сооружений, специально предназначенное для аэронавигации) масштаба 1:1 000 000 или более крупного масштаба (1:500 000, 1:250 000).

На маршрутные (полетные) карты наносятся:

- 1) линии ограничительных рубежей (пеленгов, азимутов) черного цвета;
- 2) границы районов ОВД и их названия зеленого цвета;

3) линии заданного пути (далее - ЛЗП) и расстояния между пунктами ИПМ, ППМ и КПМ в разрывах ЛЗП;

4) при выполнении полетов с ортодромическими курсовыми приборами - ортодромические магнитные или истинные путевые углы (далее соответственно - ОМПУ, ОПУ), измеренные от опорных меридианов, и текущие магнитные путевые углы - начальные (на участках маршрута большой протяженности повторяются при изменении на величину 3-5°) вдоль ЛЗП со стрелкой в направлении полета;

5) при выполнении полетов с локсодромическими курсовыми приборами - магнитные путевые углы (далее - МПУ), измеренные от средних меридианов по участкам маршрута; в этом случае на участках маршрута большой протяженности выбираются характерные контрольные ориентиры через 50 - 200 км, рядом с которыми указываются новые значения МПУ;

6) доминирующие высоты: в полосе по 50 км в обе стороны от оси маршрута; в районе аэродрома - в радиусе 50 км от контрольной точки аэродрома (далее - КТА) в прямоугольниках черного цвета;

7) значения магнитных склонений в районе аэродрома и на каждом участке маршрута, в окружностях диаметром 8 мм, через 1°;

8) линии ограничительных рубежей (пеленгов, азимутов) черного цвета;

9) границы районов ОВД и их названия зеленого цвета.

Сноска. Пункт 13 в редакции приказа и.о. Министра транспорта и коммуникаций РК от 29.07.2013 № 577 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

14. Для воздушных судов, не оборудованных комплексной системой обработки и индикации пилотажных данных на маршрутных (полетных) картах, на участках маршрута полетов на горные аэродромы, наносятся установленные рубежи начала снижения с указанием расстояния до аэродрома и нижнего безопасного эшелона.

Сноска. Пункт 14 в редакции приказа и.о. Министра транспорта и коммуникаций РК от 29.07.2013 № 577 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

15. При полетах в горной местности, по необходимости, на свободном месте маршрутной (полетной) карты наносится профиль рельефа местности:

1) для полетов по ППП для самолетов с газотурбинными двигателями, не оборудованных комплексной системой обработки и индикации пилотажных данных, на участках снижения и набора высоты, а для самолетов с поршневыми двигателями по всему маршруту в полосе шириной по 25 км в обе стороны от оси маршрута;

2) для полетов по ПВП в пределах ширины воздушной трассы.

Для воздушных судов оборудованных комплексной системой обработки и индикации пилотажных данных, обеспечивающей непрерывное представление

траектории полета, нанесение на маршрутных (полетных) картах установленных рубежей начала снижения и профиля рельефа местности не требуется.

Сноска. Пункт 15 в редакции приказа и.о. Министра транспорта и коммуникаций РК от 29.07.2013 № 577 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

16. В зависимости от характера выполняемого полетного задания на полетные карты дополнительно наносятся:

1) ОМПУ или ОПУ от опорных меридианов у каждого ППМ с указанием долготы опорного меридиана или аэродрома вылета (посадки). ОМПУ наносятся рядом с начальным меридианом, МПУ перпендикулярно к ним, а ОПУ - вдоль линии пути в скобках;

2) поправки для коррекции гироскопических курсовых приборов при полете с ортодромическими путевыми углами (в кружках у меридианов, справа от ЛЗП по полету на удобном расстоянии). Значения ОМПУ (ОПУ) участков маршрута, величины поправок и другие данные заносятся в специальные таблицы (палетки);

3) аэронавигационные данные, условные обозначения наземных радиотехнических средств (далее - РТС) и другая информация, необходимая для выполнения полета;

4) азимутальные круги (секторы) с центрами в точках расположения РТС. Оцифровка азимутов и расстояний выбирается произвольной, но обеспечивающей необходимую точность определения места воздушного судна (линии положения);

5) расстояния до радиолокационных ориентиров, вдоль ЛЗП до ППМ и ПОД.

17. Для полетов на самолетах с максимальной взлетной массой менее 5700 кг и вертолетов с максимальной взлетной массой менее 3180 кг по ПВП искусственные препятствия на полетные карты наносятся дробью: в числителе - относительное превышение, в знаменателе - абсолютное. Подбор и подготовка карт специального назначения осуществляются в зависимости от характера выполняемого полетного задания.

На полетную карту наносятся только те ограничительные пеленги, азимуты и рубежи которые ограничивают режим полета по воздушным трассам и МВЛ.

18. При подготовке полетных карт для повышения их наглядности рекомендуется наносить:

1) черным цветом - пункты маршрута, ПОД, ЛЗП, расстояния, ОПУ, опорные меридианы, высоты, изображения ВПП, поправки и другие;

2) красным цветом - ОМПУ, МПУ, ограничительные рубежи, пеленги, азимуты, магнитные склонения, азимутальные круги;

3) зеленым цветом - границы районов ОВД и их наименования;

4) желтым цветом - радиолокационные ориентиры.

Условные знаки и обозначения, наносимые на полетные и радионавигационные карты, указаны в приложении 1 к настоящим Правилам.

Параграф 4. Подготовка к выполнению поисково-спасательных полетов

Сноска. Заголовок параграфа 4 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 27.06.2019 № 441 (вводится в действие с 01.08.2019).

19. Подготовка экипажей к полетам по выполнению поисково-спасательных работ дополнительно предусматривает:

1) изучение специальных инструкций, руководств по организации и проведению поисково-спасательных работ;

2) детальное изучение районов поисково-спасательного обеспечения, характерных ориентиров и рельефа местности;

3) изучение особенностей ведения визуальной ориентировки;

4) изучение различных методов поиска и использование для этих целей бортовых и наземных радиотехнических средств;

5) знание экипажем навигационной обстановки в районе поиска.

20. В соответствии с требованиями Приложения 12 "Поиск и спасание" к Конвенции о международной гражданской авиации, подготовка к поисково-спасательным полетам предусматривает следующее:

1) изучение методов получения важной для поисково-спасательных операций информации, в том числе соответствующие сообщения NOTAM, метеорологические сводки и прогнозы;

2) изучение методов наведения воздушных судов, вынужденных совершать посадку на воду, на район расположения надводных судов;

3) изучение методов наведения поисково-спасательных или других воздушных судов на воздушные суда, терпящие бедствие;

4) методы взаимодействия с наземными поисково-спасательными командами, порядок применения сигналов "воздух - земля", подаваемых экипажем воздушного судна и порядок обмена сигналами с экипажами наземных поисково-спасательных средств.

21. При организации дежурства по поиску и спасанию, экипаж поисково-спасательного воздушного судна, в ходе инструктажа, выполняет следующее:

1) получает задачу на дежурство;

2) уточняет режим работы радиотехнических средств в районе полетов;

3) намечает конкретные меры по обеспечению безопасности полетов;

4) уточняет границы района поиска и спасания, и план полетов на время дежурства.

22. Перед заступлением на дежурство поисково-спасательный экипаж, выполняет следующее:

- 1) изучает инструкцию дежурного экипажа поисково-спасательного воздушного судна;
- 2) изучает требования нормативных правовых актов по поиску и спасанию;
- 3) проводит предполетную подготовку поисково-спасательного воздушного судна, обратив особое внимание на исправность и работоспособность поисковой аппаратуры и десантного оборудования;
- 4) проверяет наличие и состояние аварийно-спасательного имущества и снаряжения на борту поисково-спасательного воздушного судна;
- 5) изучает фактическое состояние и прогноз погоды;
- 6) проверяет исправность каналов связи;
- 7) проходит предполетный медицинский контроль;
- 8) докладывает о заступлении на дежурство.

Контроль за подготовкой поисково-спасательных экипажей осуществляет руководитель летной службы.

23. Сроки готовности к вылету дежурных поисково-спасательных воздушных судов с момента получения команды "Тревога" устанавливаются:

- 1) 30 минут - летом;
- 2) 45 минут - зимой.

Глава 3. Предполетная подготовка к полетам

Сноска. Заголовок главы 3 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 27.06.2019 № 441 (вводится в действие с 01.08.2019).

Параграф 1. Общие положения

Сноска. Заголовок параграфа 1 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 27.06.2019 № 441 (вводится в действие с 01.08.2019).

24. Предполетная подготовка организуется командиром воздушного судна на основании задания на полет и плана полета (полетов), в соответствии с требованиями нормативных правовых актов в сфере деятельности гражданской авиации и технологии работы экипажа воздушного судна, с учетом конкретной аэронавигационной обстановки и метеорологических условий полета (полетов).

25. Перед началом предполетной подготовки, в пункте предполетного медицинского осмотра (далее - медицинский пункт), командир воздушного судна убеждается в готовности экипажа выполнить задание на полет, наличии у членов

экипажа свидетельств авиационного персонала и установленной форменной одежды, после чего сообщает диспетчеру по брифингу о готовности экипажа к предполетной подготовке.

26. В базовом аэропорту к предполетной подготовке экипаж приступает не позднее, чем за 1 час до намеченного (планового) времени вылета (началом ее считается время явки экипажа в медицинский пункт), а в промежуточных аэропортах при кратковременных стоянках - с момента явки экипажа в комнату брифинга.

Предполетная подготовка заканчивается за 5 минут до отправления воздушного судна и фиксируется запросом разрешения на запуск двигателей.

27. Командиру воздушного судна разрешается увеличить время предполетной подготовки экипажа, о чем он сообщает в соответствующую службу эксплуатанта и диспетчеру по брифингу. При этом рабочее время экипажа во всех случаях не превышает нормативов, установленных законодательными актами в сфере гражданской авиации.

28. Все члены экипажа не ранее чем за 2 часа до вылета проходят медицинский контроль и получают медицинское заключение на возможность выполнения полета по состоянию здоровья (в виде отметки работника медицинского пункта в задании на полет).

При вылете с внебазового аэропорта, командир воздушного судна на основании устного заявления членов экипажа о готовности их к полету делает соответствующую запись в задании на полет в аэропортах, где прохождение медицинского осмотра невозможно по каким-либо причинам.

29. Контроль качества предполетной подготовки экипажа возлагается на командира воздушного судна.

30. Предполетная подготовка проводится в соответствие с технологическим графиком предполетной подготовки экипажей воздушных судов, указанным в приложении 2 к настоящим Правилам и предусматривает следующее:

1) изучение метеорологической и уточнение аэронавигационной обстановки по воздушной трассе, МВЛ, маршруту или району полета, на аэродроме назначения (основном) и запасных аэродромах;

2) получение документации, необходимой для выполнения полета;

3) определение безопасных высот и нижнего безопасного эшелона (эшелонов) полета;

4) выполнение предварительного расчета с заполнением рабочего плана (навигационного расчета) полета или контроль навигационного расчета по маршруту полета, представленного органами аэронавигационной информации;

5) получение и введение программ полета в навигационный комплекс воздушного судна;

- 6) расчет потребного количества топлива на полет от пункта вылета до аэродрома назначения с учетом прогностического ветра и аэронавигационного запаса топлива;
- 7) расчет рубежа ухода (возврата) на запасной аэродром;
- 8) выполнение работ на воздушном судне, предусмотренных РЛЭ воздушного судна данного типа.

31. Рабочий план полета (навигационный расчет) составляется на каждый намечаемый полет или серию полетов в соответствие с РПП эксплуатанта. Рабочий план полета подписывается командиром воздушного судна и, когда это предусмотрено РПП, сотрудником по обеспечению полетов (назначен эксплуатантом для осуществления контроля и наблюдения за производством полетов).

Сноска. Пункт 31 в редакции приказа и.о. Министра транспорта и коммуникаций РК от 29.07.2013 № 577 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

32. В рабочий план полета вносится следующая информация:
- 1) тип воздушного судна;
 - 2) номер рейса, дата полета, государственный регистрационный номер воздушного судна;
 - 3) экипаж воздушного судна;
 - 3) аэродромы вылета и посадки;
 - 4) маршрут полета, включая поворотные пункты и пункты обязательного донесения , расстояния, время полета между ними, и заданные путевые углы на маршруте, включая полет на запасные аэродромы;
 - 5) запланированная истинная и крейсерская скорость и общее время полета, расчетное и фактическое время пролета указанных пунктов;
 - 7) минимальные безопасные высоты (эшелоны) полета, запланированные высоты (эшелоны) полета;
 - 8) расчет топлива, в том числе по учетным записям контроля расхода топлива в полете;
 - 9) запасные аэродромы, назначения, взлета и на маршруте;
 - 10) расчет плана полета (полетов), измененного в полете;
 - 11) метеорологическая информация;
 - 12) дополнительная информация, предусмотренная РПП эксплуатанта;
 - 13) если информация из любого из вышеперечисленных пунктов содержится в другом, доступном для экипажа воздушного судна документе, она может не приводиться в рабочем плане полета.

Один экземпляр рабочего плана полета передается представителю эксплуатанта или , если это невозможно, сдается на хранение в пункте вылета.

33. Командир воздушного судна уточняет на брифинге следующую информацию:

- 1) сведения о воздушном судне, его регистрационный номер, масса конструкции, центровка, техническая готовность и номер стоянки;
- 2) время вылета (в случае изменения плана полета);
- 3) изменения в маршруте полета и на аэродромах посадки;
- 4) запасные аэродромы, техническая готовность основных и запасных аэродромов;
- 5) требуемое количество топлива с учетом аэронавигационного запаса;
- 6) предельная и предполагаемая коммерческая загрузка;
- 7) допустимая взлетная масса воздушного судна для конкретных условий взлета и аэродромов посадки;
- 8) информация по режиму полета.

34. При наличии в составе экипажа, бортинженер или бортмеханик после получения в комнате брифинга необходимой информации по предстоящему полету направляется на воздушное судно для подготовки его к полету.

Командир воздушного судна, второй пилот и штурман в пункте метеорологического обслуживания или в комнате брифинга знакомятся с метеорологическими условиями, ветровым режимом по трассе, фактической и прогнозируемой погодой в аэропорту вылета, в пунктах посадки и на запасных аэродромах на период, определенный требованиями нормативных правовых актов в сфере деятельности гражданской авиации. В случае изменения запасного аэродрома командир воздушного судна принимает решение о дополнительной заправке воздушного судна топливом или согласует с органами ОВД дополнительную промежуточную посадку.

35. Для подготовки и выполнения полета эксплуатант предоставляет членам экипажа воздушного судна снаряжения и средства, в том числе сверенные с контрольными экземплярами сборники и регламенты аэронавигационных данных с полетными картами.

Параграф 2. Предполетная подготовка в комнате брифинга

Сноска. Заголовок параграфа 2 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 27.06.2019 № 441 (вводится в действие с 01.08.2019).

36. Командир воздушного судна:

- 1) организовывает и проводит штурманскую подготовку экипажа;
- 2) принимает доклады от членов экипажа о наличии полетных и информационных документов для предстоящего полета;
- 3) уточняет вместе с членами экипажа аэронавигационную обстановку, схему руления, взлета, набора высоты и выхода из района аэродрома;

4) знакомится по сборникам и регламентам аэронавигационных данных и листу предупреждений со всеми предупреждениями и ограничениями, связанными с выполнением полета;

5) убеждается в правильности расчета максимальной взлетной массы воздушного судна для конкретных условий взлета, скорости при взлете, длины взлетной дистанции;

6) определяет конкретные действия экипажа в случаях возникновения аварийной обстановки, в том числе на случаи экстренной посадки после взлета, в зависимости от характера местности, наличия площадок для аварийной посадки, времени суток и метеоусловий;

7) представляет диспетчеру по брифингу заполненный флайт-план (план полета) в соответствие с документом Международной организации гражданской авиации " Организация воздушного движения", Doc.4444 АТМ/501, ИКАО.

37. Второй пилот:

1) рассчитывает максимальную взлетную массу воздушного судна для конкретных условий вылета, предельную коммерческую загрузку, сверяет допустимую массу и навигационный расчет (рабочий план) полета. Об изменениях сообщает диспетчеру по брифингу;

2) определяет скорости на взлете, длину взлетной дистанции с учетом состояния ВПП и коэффициента сцепления и другие данные согласно РЛЭ воздушного судна. Полученные значения сообщает командиру воздушного судна и штурману (при наличии его в экипаже) для внесения в навигационный расчет (рабочий план полета);

3) вместе с членами экипажа уточняет навигационную обстановку, знакомится со всеми предупреждениями и изменениями, связанными с выполнением полета;

4) при отсутствии в экипаже штурмана, вносит изменения, если имеются, в навигационный расчет полета или рабочий план полета;

5) рассчитывает безопасные высоты по маршруту, рубежи ухода (возврата) и необходимое при этом количество топлива;

6) вместе с командиром воздушного судна производит навигационный расчет полета.

38. Второй пилот, при наличии в составе экипажа - штурман:

1) докладывает командиру воздушного судна о наличии необходимой полетной документации;

2) знакомится вместе с экипажем с предупреждениями и ограничениями, связанными с выполнением полета;

3) выполняет полный навигационный расчет полета (при отсутствии навигационного расчета или рабочего плана полета от служб аэронавигационной информации) или контролирует правильность навигационных элементов полета, представленные службами аэронавигационными информации, с заполнением штурманского бортового журнала;

4) рассчитывает безопасные высоты и нижние эшелоны полета, а в горной местности по участкам маршрута, для полетов по ПВП и ППП, а при полетах ниже нижнего эшелона дополнительно рассчитывает безопасную высоту полета ниже нижнего эшелона и безопасную высоту полета в районе аэродрома;

5) рассчитывает рубежи ухода (возврата) и необходимое при этой количество топлива;

6) сверяет показания личных часов с показаниями контрольных часов и сообщает командиру воздушного судна об окончании навигационной подготовки.

39. Штурман в процессе предполетной подготовки:

1) изучает метеорологическую и навигационную обстановку, обращая особое внимание на расположение зон с опасными метеорологическими явлениями по маршруту полета, порядок работы навигационных средств, систем посадки и наличие ограничений по использованию воздушного пространства;

2) получает полетные карты и сборники аэронавигационной информации по воздушным трассам, сверенные с контрольными экземплярами;

3) уточняет по документам аэронавигационной информации минимальную безопасную высоту для полета в районе аэродромов взлета, посадки и запасным;

4) рассчитывает или уточняет по данным аэронавигационных или радионавигационных карт нижние безопасные эшелоны по маршруту, а в горной местности на снижении - по участкам маршрута. При полетах ниже нижнего эшелона рассчитывает безопасную высоту полета в районе аэродрома;

5) при отсутствии распечатки рабочего плана полета или информации SITA от служб аэронавигационной информации, составляет рабочий план полета - рассчитывает навигационные элементы полета по участкам маршрута с учетом прогноза ветра и потребное количество топлива с учетом аэронавигационного запаса;

6) рассчитывает рубеж ухода (возврата) на запасной аэродром и потребное количество топлива с рубежа ухода (возврата);

7) сверяет показания личных и бортовых часов с показаниями контрольных часов;

8) выполняет работы предусмотренные РЛЭ воздушного судна перед вылетом и докладывает командиру воздушного судна о готовности к полету.

При отсутствии штурмана в составе экипажа его функции в процессе предполетной подготовки выполняет второй пилот.

40. Второй пилот, при наличии в составе экипажа - штурман докладывает командиру воздушного судна о наличии необходимой документации для полета и внесенных в нее изменениях, вместе с экипажем знакомится с ограничениями и предупреждениями, связанными с предстоящим полетом, с навигационной обстановкой, уточняет схему ведения радиосвязи.

41. В АМСГ командир воздушного судна, второй пилот, штурман уточняют информацию о прогнозах и фактической погоде в аэропортах вылета, посадки и

запасных. Получают устную консультацию, включающую характеристику барических систем, фронтальных разделов, струйных течений, тропопаузы. Уточняют наличие опасных метеорологических явлений в районе аэродрома по данным метеорологического радиолокатора, оценивают возможность безопасного выхода на трассу.

Примечание: Объем и содержание метеорологической подготовки экипажа обеспечивается в соответствии с нормативными правовыми актами в сфере деятельности гражданской авиации.

42. По завершению подготовки в комнате брифинга командир воздушного судна или назначенный представитель эксплуатанта (сотрудник по обеспечению полетов) предъявляет диспетчеру брифинга органа ОВД аэродрома вылета план полета ОВД (флайт-план) для получения разрешения на использование воздушного пространства Республики Казахстан.

Сноска. Пункт 42 в редакции приказа и.о. Министра транспорта и коммуникаций РК от 29.07.2013 № 577 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 3. Предполетное информационно-консультативное обслуживание по типу "брифинг"

Сноска. Заголовок параграфа 3 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 27.06.2019 № 441 (вводится в действие с 01.08.2019).

43. Предполетное информационно-консультативное обслуживание экипажей воздушных судов предусматривает самостоятельную подготовку экипажей воздушных судов к вылету.

44. Аэродромный метеорологический орган обеспечивает своевременную подготовку метеорологической документации для эксплуатанта и членов летного экипажа. Метеорологическая документация предоставляется экипажу воздушного судна (эксплуатанту или назначенному им представителю) в офисе аэродромного метеорологического органа или в комнате брифинга. По запросу проводится консультация членов летного экипажа и (или) другого персонала, связанного с производством полетов.

Сноска. Пункт 44 в редакции приказа и.о. Министра транспорта и коммуникаций РК от 29.07.2013 № 577 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

45. При предполетном информационно-консультативном обслуживании экипажи транзитных рейсов обеспечиваются пакетом предполетной информации.

46. Диспетчер по брифингу выполняет следующие функции:

- 1) получает от службы аэронавигационной информации бюллетени предполетной информации, NOTAM и SNOTAM;
 - 2) своевременно выставляет на стенд информацию о запретах и ограничениях на полеты;
 - 3) выдает справочный материал экипажам воздушных судов, касающийся аэронавигационной обстановки;
 - 4) формирует пакеты предполетной информации для экипажей воздушных судов в соответствии с суточным планом полетов, в которые входят: бланки флайт-планов, бюллетень предполетной информации, NOTAM, SNOTAM и передает его экипажу воздушного судна (эксплуатанту или назначенному им представителю);
 - 5) направляет флайт-план (план полета или полетов) в соответствующие адреса согласно требований Правил использования воздушного пространства Республики Казахстан, утвержденных постановлением Правительства Республики Казахстан от 12 мая 2011 года № 506 "Об утверждении Правил использования воздушного пространства Республики Казахстан";
 - 6) производит отметку о проведении информационно-консультативного обслуживания в копии суточного плана полетов аэропорта;
 - 7) при поступлении заявок на рейсы, не включенные в суточный план полетов, подготавливает для них пакеты предполетной информации;
 - 8) запрашивает у служб аэронавигационной информации бюллетени предполетной информации на основе поданных заявок от экипажей воздушных судов;
 - 9) подает заявку службам органов метеорологического обеспечения на подготовку метеорологической документации на основе поданных заявок от экипажей воздушных судов (эксплуатанта или назначенного им представителя);
 - 10) требует от экипажей воздушных судов правильного заполнения флайт-плана.
- Сноска. Пункт 46 в редакции приказа и.о. Министра транспорта и коммуникаций РК от 29.07.2013 № 577 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).**
47. Диспетчер по брифингу обеспечивает и контролирует:
- 1) своевременное предоставление пакета предполетной информации для экипажей воздушных судов, вылетающих из аэропорта в соответствие с суточным планом полетов аэропорта и поданного флайт-плана;
 - 2) своевременность доведения информации о запретах и ограничениях полетов;
 - 3) сохранность документов, находящихся в комнате брифинга;
 - 4) обеспечение качественного информационно-консультативного обслуживания экипажей воздушных судов (эксплуатантов или назначенных ими представителей) и выполнением своей должностной инструкции.

Сноска. Пункт 47 в редакции приказа и.о. Министра транспорта и коммуникаций РК от 29.07.2013 № 577 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

48. Службы аэронавигационной информации или NOTAM-офисы обеспечивают и контролируют надлежащую и достоверную подготовку и выдачу бюллетеней полетной информации и листов предупреждений, о запретах и ограничениях по аэродромам и воздушным трассам.

48-1. При предполетном информационно-консультативном обслуживании экипажей воздушных судов в промежуточных аэропортах разрешается доставка на борт метеорологической информации и полетной документации эксплуатантом или назначенным им представителем в целях сокращения времени предполетной подготовки.

Эксплуатант или назначенный им представитель организует своевременное обеспечение и доставку экипажу воздушного судна метеорологической информации, предусмотренной Правилами производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан, утвержденными приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 28 июля 2017 года № 509 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 15852, опубликован в Эталонном контрольном банке НПА РК в электронном виде 29.03.2018 г.), и полетной документации, в которую входят: флайт-план, бюллетень предполетной информации, извещения NOTAM (SNOTAM, ASHTAM) и навигационный план полета.

Сноска. Параграф 3 дополнен пунктом 48-1 в соответствии с приказом и.о. Министра транспорта и коммуникаций РК от 29.07.2013 № 577 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования); в редакции приказа Министра по инвестициям и развитию РК от 25.12.2018 № 908 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 3-1. Особенности предполетной подготовки членов летного экипажа, если для этих целей эксплуатантом предусмотрено использование сотрудников по обеспечению полетов

Сноска. Заголовок параграфа 3-1 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 27.06.2019 № 441 (вводится в действие с 01.08.2019)

Сноска. Глава 3 дополнена параграфом 3-1 в соответствии с приказом и.о. Министра транспорта и коммуникаций РК от 29.07.2013 № 577 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

48-2. Предполетная подготовка членов летного экипажа с использованием сотрудников по обеспечению полетов, проводится в том случае, если процедуры эксплуатационного контроля и полетно-диспетчерского сопровождения самолетов эксплуатанта утверждены уполномоченной организацией.

В этом случае сотрудник по обеспечению полетов и командир воздушного судна отвечает за качество проведения предполетной подготовки и руководство полетами.

Сноска. Пункт 48-2 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 27.06.2019 № 441 (вводится в действие с 01.08.2019).

48-3. Сотрудник по обеспечению полетов эксплуатанта, выполняет следующие функции:

1) при подготовке к полету, поддерживает контакты с органами обслуживания воздушного движения, аэродромными метеорологическими органами и службой эксплуатации радиотехнического оборудования и связи (ЭРТОС);

2) проводит консультации с аэродромным метеорологическим органом аэродрома вылета или органом метеорологического обеспечения эксплуатанта (при его наличии), и получает метеорологическую информацию, касающуюся предстоящего полета, анализирует фактическое и ожидаемое состояние погоды на аэродромах вылета, посадки и запасных, прогнозов погоды по маршруту полета и прилегающим районам;

3) направляет информацию в отношении планов осуществления полетов в соответствующие отделы организации эксплуатанта;

4) получает от диспетчера брифинга аэродрома вылета (службы аэронавигационной информации) или от специализированных компаний, оказывающих услуги по аэронавигационному обеспечению и планированию полетов бюллетени предполетной информации, извещения NOTAM (SNOTAM, ASHTAM), информацию о запретах и ограничениях на полеты;

5) анализирует бюллетени предполетной информации, извещения NOTAM (SNOTAM, ASHTAM), выбирает запасные аэродромы для полетов самолетов с газотурбинными двигателями продолжительностью более 60 минут до запасного аэродрома на маршруте с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (далее - EDTO) и самый безопасный и экономичный маршрут и профиль полета;

6) рассчитывает количество топлива, необходимое для безопасного выполнения полета;

7) получает от специализированных компаний, оказывающих услуги по аэронавигационному обеспечению и планированию полетов, или готовит самостоятельно рабочие планы полета, с учетом метеорологических условий на маршруте полета, на основных и запасных аэродромах, бюллетеней предполетной информации, извещений NOTAM (SNOTAM, ASHTAM), перечней минимального

оборудования (MEL), информации о максимально допустимых взлетных и посадочных массах воздушного судна и передает этот план на рассмотрение командиру воздушного судна;

8) подготавливает всю последнюю информацию и данные, касающиеся стандартного вылета по приборам, маршрутных средств, эксплуатационных приемов снижения шума, аэронавигационных средств, аэродромных средств и оборудования, правил ОВД и связи, бюллетеней предполетной информации, извещений NOTAM (SNOTAM, ASHTAM), состояния взлетно-посадочных полос, средств поиска и спасения, а также информацию и предписания, которые могут повлиять на полет;

9) инициирует задержку или отмену рейса, если опасные условия создают угрозу безопасности полета;

10) присутствует вместе с командиром воздушного судна во время предполетной метеорологической консультации в аэродромном метеорологическом органе (если требуется консультация);

11) передает командиру воздушного судна полученную метеорологическую информацию и дает консультации в отношении маршрутов, абсолютных высот и линии пути, которые будут необходимы, а также в отношении того, какие запасные аэродромы считаются пригодными для различных аэропортов;

12) предъявляет командиру воздушного судна анализ маршрута и рабочий план полета, который он подготовил, обращая его внимание на факторы, которые повлияли на выбор маршрута;

13) получает одобрение рабочего плана полета командиром воздушного судна;

14) подписывает рабочий план полета после того, как командир воздушного судна подписал его;

15) своевременно обеспечивает командира воздушного судна всей последней информацией, относящейся к маршруту полета, указанной в подпункте 8) настоящих Правил, а также метеорологической документацией, навигационным планом полета (полетов) и информацией о запретах и ограничениях на полеты;

16) подготавливает план полета ОВД (флайт-план) для подписания его командиром воздушного судна;

17) представляет план полета ОВД (флайт-план) диспетчеру брифинга аэродрома вылета;

18) по каналам связи обеспечивает командира воздушного судна в полете информацией, касающейся безопасности полетов, которая может быть необходимой для безопасного выполнения полета, включая информацию, касающуюся любых изменений плана полета, необходимость которых возникает в ходе этого полета.

Параграф 4. Предполетная подготовка на воздушном судне

Сноска. Заголовок параграфа 4 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 27.06.2019 № 441 (вводится в действие с 01.08.2019).

49. При подготовке к полету бортинженер или бортмеханик, при их наличии в составе экипажа:

1) получает от авиатехника, готовящего воздушное судно к вылету, информацию о технической годности и выполненных на нем работах, судовые документы, оформленную техническую документацию с записями в бортовом журнале и карте-наряде, ключи от воздушного судна;

2) проводит предполетный осмотр и проверку воздушного судна, предусмотренные РЛЭ, инструкцией по организации и технологии предполетной подготовки воздушного судна данного типа;

3) знакомится с содержанием бортового журнала и индивидуальными особенностями воздушного судна, проверяет записи о техническом обслуживании, об устранении отказов и (или) неисправностей, выявленных в полете;

4) сверяет фактическую заправку горюче-смазочными материалами (далее - ГСМ) с расчетной заправкой;

5) после доклада бортпроводника о приеме имущества пассажирских салонов и оборудования буфета расписывается в бортовом журнале о приеме воздушного судна;

6) по прибытии командира воздушного судна докладывает ему о готовности воздушного судна к полету;

7) по окончании загрузки (груза, багажа, почты) проверяет закрытие аварийных и грузовых люков, подписывает карту-наряд на проведенные работы по обеспечению вылета;

8) после посадки пассажиров убеждается, что штыри, заглушки, струбцины, заземления сняты и находятся на борту. Дает команду на уборку трапа или убирает бортовой трап, закрывает все двери фюзеляжа, дверь кабины экипажа закрывает на внутренний замок;

9) докладывает командиру воздушного судна о готовности к полету.

50. Командир воздушного судна по прибытию на воздушное судно:

1) принимает от бортинженера (бортмеханика) или от авиационного наземного персонала доклад о готовности воздушного судна к полету, количестве заправленного топлива, особенностях эксплуатации, указанных в бортовом журнале, а также о неисправностях, выявленных в предыдущем полете или во время предполетного осмотра, и их устранении;

2) принимает доклад от второго пилота, старшего бортпроводника (бортпроводника) о наличии центровочных графиков, перевозочных документов, о фактическом количестве пассажиров, груза, багажа, почты, взлетной массе и центровке воздушного судна;

3) производит осмотр воздушного судна и подготавливает свое рабочее место в кабине согласно РЛЭ, знакомит членов экипажа с индивидуальными особенностями воздушного судна;

4) по окончании общей предполетной подготовки и после занятия членами экипажа рабочих мест, проводит предстартовую подготовку в соответствии с технологией работы экипажа;

5) после завершения предстартовой подготовки дает команду: "Запросить разрешение на запуск двигателей" или запрашивает разрешение на запуск двигателя (двигателей).

51. Второй пилот:

1) производит осмотр воздушного судна согласно РЛЭ;

2) получает перевозочные документы и центровочный график воздушного судна;

3) проверяет правильность расчета центровки;

4) производит осмотр багажных помещений, проверяет фактическое размещение груза и его крепление;

5) дает указание бортпроводникам о порядке размещения пассажиров на воздушном судне в соответствии с центровочным графиком;

6) подписывает перевозочные документы и центровочный график;

7) производит осмотр салонов и подготавливает свое рабочее место;

8) уточняет расчет параметров взлета;

9) докладывает командиру воздушного судна о готовности к полету.

52. Штурман, при наличии в составе экипажа:

1) производит осмотр воздушного судна и подготавливает свое рабочее место в соответствии с РЛЭ;

2) проверяет наличие графиков поправок и соответствие их установленному оборудованию;

3) проверяет устранение дефектов навигационного и радиолокационного оборудования, указанных в бортовом журнале;

4) проверяет оборудование на рабочем месте согласно РЛЭ и подготавливает его к работе;

5) уточняет расчетные данные для взлета при изменении фактической массы и центровки воздушного судна;

6) докладывает командиру воздушного судна о готовности к полету;

7) производит осмотр воздушного судна и готовит свое рабочее место в соответствии с РЛЭ;

8) проверяет устранение дефектов радио и электрооборудования воздушного судна;

9) готовит оборудование на рабочем месте к полету в соответствии с РЛЭ;

10) докладывает командиру воздушного судна о готовности к полету.

53. Бортпроводники:

- 1) контролируют готовность пассажирских салонов к приему пассажиров, убеждаются в отсутствии посторонних предметов или забытых вещей;
- 2) проверяют наличие и состояние бытового оборудования, кислородных приборов, огнетушителей, наличие воды, химической жидкости в туалетах;
- 3) проверяют работу самолетного переговорного устройства (далее - СПУ) - оборудования для внутренней телефонной связи между членами экипажа (экипажей) воздушного судна, телефонной связи с летным экипажем, работу магнитофона;
- 4) проверяют состояние багажно-грузовых отсеков и буфета-кухни;
- 5) принимают бытовой сменный инвентарь, бортовое питание и другие средства обслуживания пассажиров, а также груз, почту, багаж;
- 6) доукомплектовывают салоны и туалет гигиеническими средствами, проверяют установку трапа;
- 7) проверяют аварийно-спасательное оборудование воздушного судна.

54. Старший бортпроводник (бортпроводник) расписывается в бортовом журнале о приеме бытового и аварийно-спасательного оборудования, докладывает командиру воздушного судна или бортинженеру о готовности к приему пассажиров. По окончании посадки пассажиров докладывает командиру воздушного судна: "Бригада бортпроводников и пассажиры к полету готовы". Получает от командира воздушного судна указание о порядке применения внутренней сигнализации.

55. Командир воздушного судна обеспечивает полноту и качество предполетной подготовки.

56. При предполетной подготовке в промежуточном аэропорту экипаж руководствуется технологией, разработанной для начального аэропорта учитывая, что при этом:

- 1) медицинский контроль членов экипажа не проводится;
- 2) экипаж производит только внешний осмотр воздушного судна.

Глава 4. Подготовка аэродромов (вертодромов)

Сноска. Заголовок главы 4 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 27.06.2019 № 441 (вводится в действие с 01.08.2019).

57. Подготовка аэродромов (вертодромов) к приему, выпуску и обслуживанию воздушных судов проводится в соответствии с законодательством Республики Казахстан об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации, рекомендуемой практикой и стандартами ИКАО.

58. Ответственным за обеспечение безопасности полетов, соответствие сертификационным требованиям, годности к эксплуатации в течение всего периода

эксплуатации аэродрома (вертодрома), временного аэродрома и посадочной площадки является эксплуатант аэродрома (вертодрома).

59. Ежедневную готовность аэродрома (вертодрома) к полетам обеспечивает аэродромная служба эксплуатанта аэродрома (организации гражданской авиации). Задачей аэродромной службы является постоянное содержание летных полей в состоянии, обеспечивающем безопасные и регулярные полеты воздушных судов.

60. Аэродромная служба обеспечивает:

1) своевременную и качественную подготовку летного поля к полетам, в том числе зоны радиомаячных систем;

2) измерение параметров, контроль и оценка состояния элементов летного поля аэродромов (вертодромов);

3) организацию и проведение работ по текущему и капитальному ремонту летного поля, взлетно-посадочной полосы, рулежных и магистральных дорожек, водоотводных, дренажных систем, внутриаэропортовых дорог и привокзальных площадей;

4) выполнение работ на летном поле с разрешения руководителя полетов;

5) согласование работ на летном поле проводимых другими службами;

6) выполнение требований по технике безопасности, пожарной безопасности и охране окружающей среды.

61. Лицами, определяющими готовность аэродрома к полетам являются начальник (начальник отдела эксплуатации наземных сооружений, если аэродромное обеспечение входит в функцию данного отдела), старший (сменный) инженер, мастер аэродромной службы, или другое лицо ответственное за подготовку летного поля к полетам, допущенные приказом первого руководителя организации гражданской авиации, которые:

1) обеспечивают проведение комплекса мероприятий по поддержанию в постоянной эксплуатационной готовности летного поля;

2) контролируют состояние и готовность летного поля к полетам воздушных судов;

3) своевременно производят запись в журнале учета ремонтных и строительных работ на летном поле о предстоящих ремонтных и строительных работах;

4) проводят личный контроль готовности аэродрома (вертодрома) к приему, выпуску воздушных судов по окончании на ней ремонтных и других видов работ;

5) информируют орган ОВД на аэродроме о производстве работ и состоянии летного поля.

62. Работники аэродромной службы при заступлении на дежурство и во время дежурства:

1) проводят осмотр и проверку готовности летного поля к полетам воздушных судов;

2) определяют значения коэффициента сцепления на ИВПП, используя специально выделенную автомашину, оснащенную специальным прибором;

3) фиксируют результаты осмотра в журнале состояния летного поля;

4) докладывают о состоянии летного поля органу ОВД на аэродроме.

63. Подготовка аэродрома (вертодрома) с искусственными покрытиями включает:

1) проверку состояния поверхности покрытий, прилегающих к ним грунтовых участков летного поля, укрепленных грунтовых сопряжениях, примыкающих к торцам ИВПИ;

2) проверку ровности искусственных покрытий и определение недопустимых дефектов поверхности;

3) очистку искусственных покрытий от грязи, камней и других предметов;

4) уборку посторонних предметов с летного поля;

5) обновление маркировки искусственных покрытий в весенне-летний и осенне-зимний период по мере выцветания и износа лакокрасочных материалов;

6) заделку трещин, швов;

7) обеспечение пропускной способности водоотводно-дренажных устройств;

8) поддержание ровности и равнопрочности грунтовой части летного поля, травостоя установленной высоты и качества.

64. По результатам ежедневной проверки состояния поверхности искусственных покрытий дается оценка их пригодности к полетам, которая фиксируется в журнале состояния летного поля.

65. Запись в журнале состояния летного поля производится при заступлении на смену, при изменении состояния поверхности летного поля, после окончания работ по подготовке летного поля к полетам воздушных судов.

Глава 5. Обеспечение регулярности полетов воздушных судов гражданской авиации

Сноска. Заголовок главы 5 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 27.06.2019 № 441 (вводится в действие с 01.08.2019).

Параграф 1. Общие положения

Сноска. Заголовок параграфа 1 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 27.06.2019 № 441 (вводится в действие с 01.08.2019).

66. Настоящая глава определяет основные принципы обеспечения регулярности полетов в гражданской авиации Республики Казахстан.

67. Требования настоящей главы распространяются на субъекты гражданской авиации Республики Казахстан, участвующие в подготовке, обеспечении и осуществлении регулярных полетов.

68. Непосредственный исполнитель обеспечивает своевременность и качество выполнения технологических процедур в соответствии с технологическим графиком подготовки воздушного судна к отправлению, согласованного между авиакомпанией, аэропортом и службами, задействованными в аэропорту в технологическом графике подготовки воздушного судна.

69. Диспетчер (старший диспетчер) оперативных смен в организациях гражданской авиации, участвующих в подготовке воздушных судов к отправлению обеспечивает оперативность руководства и координацию деятельности всех производственных звеньев по выполнению технологических процедур в соответствии с технологическим графиком подготовки воздушного судна к отправлению.

70. Командир воздушного судна обеспечивает своевременность подготовки экипажа и выполнение полета в соответствии с полученным заданием.

71. Руководитель службы (смены) в организациях гражданской авиации, участвующих в подготовке воздушного судна к отправлению обеспечивает организацию выполнения службой (сменой) технологических процедур в соответствии с технологическим графиком подготовки воздушного судна к отправлению.

72. Руководитель оперативной смены в организациях гражданской авиации, участвующего в подготовке воздушного судна к отправлению обеспечивает:

1) организацию и координацию работы оперативных смен всех служб при подготовке к отправлению, подготовке к работе комплекса наземного обеспечения полетов;

2) принятие мер по предотвращению задержек, максимальному сокращению времени задержек и минимизации отрицательных последствий задержек отправления воздушных судов для пассажиров, аэропорта и авиакомпаний, участвующих в подготовке воздушного судна к отправлению;

3) объективность определения причин задержек, правильность их оформления и учета, достоверность и своевременность предоставления отчетности по регулярности полетов в оперативной смене.

73. Представитель авиакомпании обеспечивает своевременность выполнения процедур, предусмотренных технологическим графиком подготовки воздушного судна, своевременность и достоверность информации, представляемой в соответствии с табелем сообщений о движении воздушных судов.

74. Руководитель диспетчерской службы в организациях гражданской авиации, участвующих в подготовке воздушных судов к отправлению обеспечивает оперативность руководства службами по обеспечению регулярности полетов, качественность разработки мероприятий по совершенствованию взаимодействий служб по обеспечению регулярности полетов, объективность определения причин задержек, правильность учета и отчетности по регулярности полетов.

75. Руководители аэропортов, авиакомпаний и других организаций, участвующих в подготовке воздушных судов к отправлению обеспечивают выполнение главы 5 настоящих Правил.

76. Функции по обеспечению регулярности полетов закрепляются в соответствующих положениях и должностных инструкциях организаций гражданской авиации.

Параграф 2. Оценка регулярности полетов

Сноска. Заголовок параграфа 2 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 27.06.2019 № 441 (вводится в действие с 01.08.2019).

77. Регулярность полетов воздушных судов гражданской авиации в Республике Казахстан оценивается по регулярности отправления рейсов.

78. Отправление рейса считается регулярным, если начало движения воздушного судна (с места стоянки воздушного судна) при буксировке или самостоятельном вырубании воздушного судна произведено не позднее времени отправления, указанного в расписании (плане полета).

79. Установленные интервалы по времени на обеспечение руления при отправлении, для всех типов воздушных судов - 15 минут.

80. Время отправления рейса, указанное в расписании (плане полета), является единым для пассажиров и диспетчерских служб организаций гражданской авиации.

81. Регулярность отправок воздушных судов определяется в процентах, как отношение рейсов отправленных регулярно к общему количеству отправленных рейсов предусмотренных расписанием.

Параграф 3. Принципы учета регулярности полетов

Сноска. Заголовок параграфа 3 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 27.06.2019 № 441 (вводится в действие с 01.08.2019)

82. Исключен приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 27.06.2019 № 441 (вводится в действие с 01.08.2019).

83. При посадке воздушных судов в аэропортах, не предусмотренных расписанием, регулярность их отправок из этих аэропортов не учитывается.

84. Задержка отправления воздушных судов относится на аэропорт, авиакомпанию и другие организации, участвующие в подготовке воздушных судов к отправлению в соответствие с Классификатором (кодификатором) причин нарушения регулярности полетов указанным в приложении 3 к настоящим Правилам.

85. Рейс исключается из числа запланированных:

1) при отмене рейса из-за отсутствия коммерческой загрузки;

2) при пролете воздушного судна промежуточного аэропорта из-за отсутствия коммерческой загрузки или из-за метеоусловий ниже минимума.

86. При замене воздушного судна регулярность отправления учитывается в соответствии с расписанием (планом полетов).

87. Если отправление воздушного судна произведено позднее расчетного времени, но в пункт посадки по маршруту полета воздушное судно прибыло во время, установленное расписанием, рейс считается выполненным регулярно.

88. При замене воздушного судна двумя или несколькими воздушными судами меньшей вместимости отправление первого воздушного судна учитывается в соответствии с расписанием (планом полетов), а последующих воздушных судов учитывается по флайт-планам.

89. При замене двух воздушных судов одним воздушным судном большей вместимости регулярность отправления учитывается в соответствии с расписанием отправления первого воздушного судна, отправление второго исключается из плана из-за отсутствия коммерческой загрузки.

90. При переносе вылета воздушного судна на следующие сутки регулярность его отправления учитывается в соответствии с расписанием (планом полетов) в те сутки, когда первоначально предусмотрено отправление воздушного судна по расписанию (плану полетов). Продолжительность его задержки учитывается от времени, указанного в расписании (плане полетов) до первого назначенного срока отправления в следующие сутки и уточняется по времени фактического отправления.

91. По каждой задержке отправления воздушного судна составляется акт на задержку отправления воздушного судна, указанный в приложении 4 к настоящим Правилам, являющийся основным документом при определении причин нарушения регулярности полетов.

92. Акты на задержки визируются представителями аэропорта и авиакомпании, а также представителями других служб в аэропорту, по вине которых допущена задержка отправления рейса.

93. Акты на задержки по вине авиакомпании в случае отсутствия ее представителя в аэропорту визируются членом экипажа, копия акта выдается по требованию авиакомпании.

94. Акты на задержку по погодным условиям составляются с указанием конкретных причин. При массовых задержках по метеоусловиям допускается составление одного акта на все задержки.

95. Акты на задержки из-за позднего прибытия воздушного судна не составляются, задержки учитываются в журнале. Причины позднего прибытия воздушного судна

определяются по полученным сообщениям о вылете или докладе экипажа. Поздним прибытием считается прибытие воздушного судна позднее времени установленного расписанием (планом полетов).

96. Акты на задержку отправок воздушных судов составляются диспетчерской службой аэропорта, производственно-диспетчерской службой - ПДС или аэродромно-диспетчерской службой - АДС предприятия или организации гражданской авиации, по происшествию такого события.

Руководитель службы (смены) аэропорта организует и проводит расследование причин задержки, совместно с представителями задействованных служб и организаций.

97. Акты на задержку отправок воздушных судов составляются в 2-х экземплярах и визируются представителями участвующих сторон. Акт на задержку является документальным основанием для предъявления претензий.

98. Причины задержек и виновная сторона определяются в соответствии с классификатором (кодификатором) причин нарушения регулярности полетов, указанным в приложении 3 к настоящим Правилам.

99. Если задержка отправления произошла по нескольким причинам, то в акте указывается фактическое время по каждой причине задержки.

100. Учет задержек отправок воздушных судов ведется в суточном плане полетов, в журнале ежедневного учета нарушений регулярности полетов или в электронном виде.

Параграф 4. Составление отчетов по регулярности полетов

Сноска. Заголовок параграфа 4 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 27.06.2019 № 441 (вводится в действие с 01.08.2019).

101. Ведение отчетности по регулярности полетов возлагаются:

1) в авиакомпаниях на службу обеспечения полетов или на другую службу по решению самой авиакомпании;

2) в аэропортах на производственно-диспетчерскую службу аэропорта.

Отчетность по регулярности полетов в виде анализа ведется ежемесячно, ежеквартально, за полугодие и год, по форме указанной в приложении 5 к настоящим Правилам.

102. Официальными отчетными документами по регулярности полетов являются формы отчетов:

отчет авиакомпании (зарегистрированной в Республике Казахстан) о выполнении расписания и пояснительная записка к нему;

отчет аэропорта Республики Казахстан о регулярности отправок, независимо от принадлежности воздушного судна.

103. Исключен приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 27.06.2019 № 441 (вводится в действие с 01.08.2019).

Параграф 5. Документация по регулярности полетов

Сноска. Заголовок параграфа 5 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 27.06.2019 № 441 (вводится в действие с 01.08.2019).

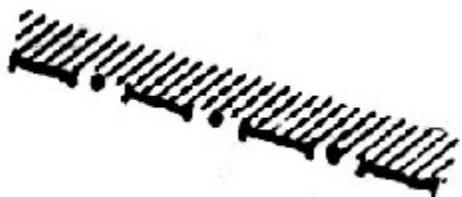
104. В организациях и предприятиях гражданской авиации (авиакомпания, аэропорт, организация наземного обслуживания) ведутся следующие документы по регулярности полетов:

- 1) суточный план полетов;
- 2) акт на задержку отправления рейса.

105. Формы и порядок ведения (заполнения) суточного плана полетов разрабатываются организациями гражданской авиации самостоятельно, с учетом внутренних регламентов и нормативов, исходя из технической возможности автоматизированных систем обработки данных.

Приложение 1
к Правилам подготовки к полетам
для гражданской и экспериментальной
авиации

Условные обозначения на радионавигационных и полетных картах



- государственная граница



- граница района ОВД (РОВД)

1. На радиолокационных картах



- аэродром (с указанием направления ВПП)
пункт обязательного донесения (в том числе ППМ)



- с ОПРС



- без ОПРС



- контрольный ориентир (в том числе ППМ), не
являющийся пунктом обязательного донесения



- наземный маяк РСБН



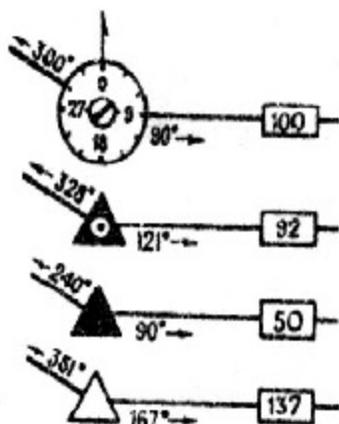
- радиовещательная станция (РВС)



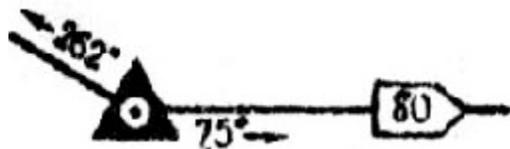
- автоматический радиопеленгатор (АРИ)



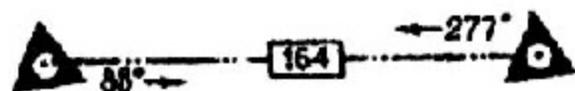
- магнитное склонение в районе аэродрома



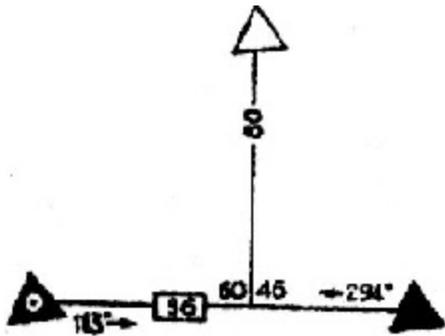
- линия заданного пути с указанием МПУ и расстояния



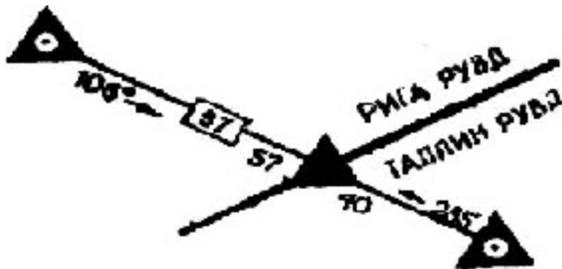
- участок воздушной трассы (маршрута с односторонним движением)



- спрямленный маршрут с указанием МПУ и расстояния



- траверз контрольного ориентира с указанием расстояния до ЛЗП и расстояния до ППМ



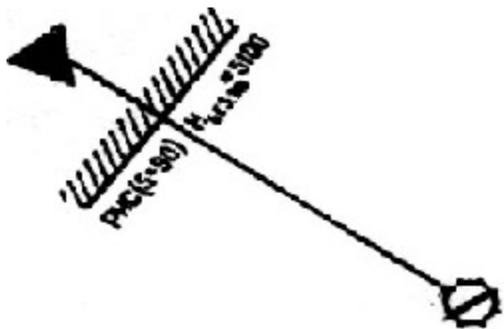
- пункт обязательного донесения на границе районов УВД с указанием расстояний до ППМ



- наземная радиолокационная станция (РЛС) на аэродроме (в пункте ОВД)



- ограничительный пеленг (азимут)



- рубеж начала снижения (PHC) с указанием расстояния от аэродрома посадки и нижнего безопасного эшелона полета

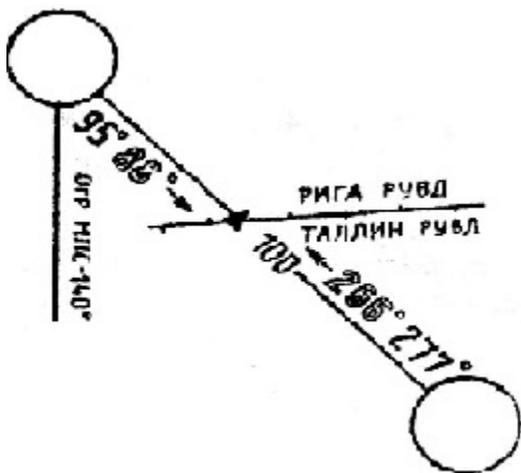
2. На полетных картах



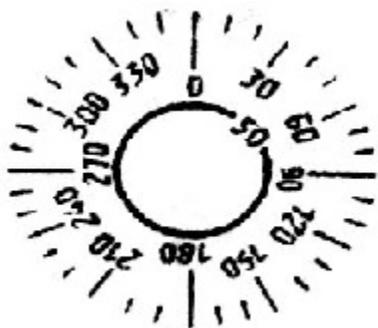
- аэродром (с указанием направления ВПП) на полетной карте



- поворотный пункт маршрута (в том числе ПОД) на полетной карте



- линия заданного пути с указанием ОПУ, ОМПУ на участке, расстояния и точки пересечения маршрута с границей РУВД (ПОД) на полетной карте



- азимутальный круг на полетной карте



- отметка абсолютной высоты рельефа, максимальной для данного участка маршрута и находящейся в пределах установленной полосы учета



- линия связи



- ЛЭП (35 - высота опор)



- нефтепровод



- газопровод

3. Линии положения



- линия пеленга от ориентира не воздушное судно (время определения)

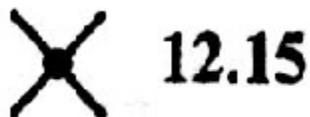


- линия радиопеленга от РНТ на воздушное судно (время 8.36)

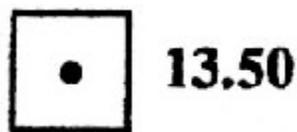


- линия равных высот (время 14.06)

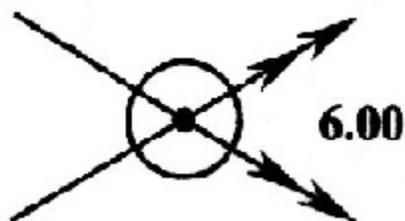
4. Отметки места воздушного судна



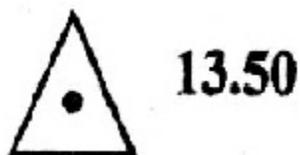
- определенного визуально (время 12.15)



- определенного счислением и прокладкой пути (в том числе с помощью навигационных вычислительных устройств)



- определенного прокладкой линий положения, полученных с помощью навигационных средств



- сообщенного с земли (в том числе по запросу экипажа)

Приложение 2
к Правилам подготовки к полетам
для гражданской и экспериментальной
авиации

Технологический график предполетной подготовки экипажей воздушных судов

Состав экипажа	Медицинский пункт	Брифинг	АМСГ	Комната брифинга	АМСГ	Брифинг	Переход на ВС	На ВС	Пред-стартовая проверка	Запуск двигателей
Экипаж из	Время в минутах									

4 человек										
Командир ВС	3	2	2	17	4	2	3	20	2	5
Второй пилот	5		2	17	4		3	22		5
Штурман	1		2	17	4		3	22		5
Бортинженер	2	2	Переход 3	На воздушном судне 46						
Экипаж из 3 человек.	Время в минутах									
Командир ВС	3	2	2	17	4	2	3	20	2	5
Второй пилот	5		2	17	4		3	20		5
Бортинженер	2	2	Переход 3	На воздушном судне 46						
Экипаж из 2 человек	Время в минутах									
Командир ВС	3	2	2	17	4	2	3	20	2	5
Второй пилот	5		2	17	4		3	20		5
Экипаж из 1 человека	Время в минутах									
Командир ВС	3	2	2	17	4	2	3	20	2	5
Остаток времени до завершения предполетной подготовки, в минутах										
60	53			36	27			5	0	

Приложение 3
к Правилам подготовки к полетам
для гражданской и экспериментальной
авиации

Классификатор (кодификатор) причин нарушения регулярности полетов

2-х цифровые коды Two-digital codes	Описание причин задержки Reason description for delay
СТАНДАРТНЫЕ КОДЫ ПРИЧИН ЗАДЕРЖЕК STANDARD CODES OF REASONS FOR DELAY	
ВНУТРЕННИЕ КОДЫ АВИАКОМПАНИИ AIRLINE INTERNAL CODES	
00-05	Эти коды оставлены чистыми (незанятыми) так, чтобы каждая авиакомпания разрабатывала специальные коды в соответствии с индивидуальными требованиями These codes are left blank so that each airline may

	develop codes specifically to meet their own individual requirements
ДРУГИЕ КОДЫ ПРИЧИН OTHERS CODES FOR DELAY	
06	"отсутствие гейтов, мест стоянок в результате деятельности собственной авиакомпании" "no gate/stand availability due to own airline activity"
09	"время на земле по расписанию" меньше времени, предусмотренного технологией обслуживания" "scheduled Ground Time" less than "Declared Minimum Ground Time"
ОБСЛУЖИВАНИЕ ПАССАЖИРОВ И ОБРАБОТКА БАГАЖА PASSENGER AND BAGGAGE	
11	"поздняя регистрация", осуществленная после предельного срока окончания регистрации. "late check-in", acceptance after deadline
12	"поздняя регистрация" из-за скопления пассажиров в зоне регистрации "late check-in", congestion in check-in area
13	"ошибка в регистрации", пассажиры, багаж "Check-in error", passenger and baggage
14	"перепродажа", ошибка в продаже авиабилетов "oversales", booking errors
15	"посадка пассажиров" расхождение, сличение\уточнение списка пассажиров и неявка зарегистрированного пассажира "boarding", discrepancies and paging, missing checked-in passenger
16	"коммерческая публичность - готовность пассажира, ожидание VIP персоны, пресса, доставка забытых личных вещей" "commercial publicity/passenger convenience, VIP, press, ground meals and missing personal items"
17	"заказ борТПитания", поздний или неправильный заказ, переданный поставщику "catering order", late or incorrect order given to supplier
18	"обработка багажа", сортировка "baggage processing", sorting.
19	Допосадка пассажиров, дозагрузка грузов Boarding passenger, loading cargo
ГРУЗ И ПОЧТА CARGO AND MAIL	
21	"документация", ошибка в составлении. "documentation", errors.
22	"позднее размещение груза на борту ВС" "late positioning"
23	"поздний прием груза" "late acceptance"

24	"упаковка не отвечает требованиям" "inadequate packing"
25	"перепродажа", ошибки в продаже грузовой емкости "oversales", booking errors
26	"поздняя подготовка груза на складе" "late preparation in warehouse"
	ПОЧТА исключительно MAIL only
27	"документация, упаковка". "documentation, packing".
28	"позднее размещение" "late positioning"
29	"поздний прием" "late acceptance"
ВОЗДУШНОЕ СУДНО И ОБСЛУЖИВАНИЕ НА ПЕРРОНЕ AIRCRAFT AND RAMP HANDLING	
31	"документация на ВС доставлена поздно, не верна", вес и центровка, генеральная декларация, пассажирский манифест. "aircraft documentation late/inaccurate", weight and balance, general declaration, passenger manifest.
32	"погрузка/разгрузка" негабаритного/тяжеловесного, специального груза, нехватка персонала, грузчиков "loading/unloading", bulky, special load, lack of loading staff
32a	"погрузка/разгрузка" груза пассажирского салона "loading/unloading" cabin load
33	"средства погрузки", нехватка или поломка, например погрузчика паллетов и контейнеров, нехватка персонала "loading equipment", lack of or breakdown, e.g. container pallet loader, lack of staff
34	"средства обслуживания", нехватка или поломка, нехватка персонала, например трапы "servicing equipment", lack of or breakdown, lack of staff, e/g/steps
35	"уборка воздушного судна" "aircraft cleaning"
36	"заправка/слив", поставка авиатоплива "fuelling/defuelling", fuel supplier
37	"бортовое питание", поздняя доставка или погрузка "catering", late delivery or loading
38	"СПГ" (средств погрузки грузов), нехватка или эксплуатационная пригодность "ULD", lack of or serviceability
39	"технические средства", нехватка или поломка, нехватка персонала, например при буксировке "technical equipment", lack of or breakdown, lack of staff, e.g. push-back

ТЕХНИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА И ОБОРУДОВАНИЕ ВС
 TECHNICAL AND AIRCRAFT EQUIPMENT

41	"неисправности ВС" "aircraft defects"
42	"плановое техобслуживание", поздняя выдача ВС "scheduled maintenance", late release
43	"внеплановое техобслуживание", специальные "чеки" и/или дополнительные работы сверх нормального планового техобслуживания "non-scheduled maintenance", special checks and/or additional works beyond normal maintenance schedule
44	"запасные части и средства техобслуживания", нехватка или поломка "spares and maintenance equipment", lack of or breakdown
45	"запасные агрегаты, требуемые на ВС на земле", для перевозки в другой аэропорт "AOG spares", to be carried to another station
46	"замена ВС", по техническим причинам "aircraft change", for technical reasons
47	"резервное ВС", нехватка запланированных резервных ВС, по техническим причинам "standby aircraft", lack of planned standby aircraft for technical reasons
48	"плановое корректирование конфигурации/версии пассажирского салона" "scheduled cabin configuration/version adjustments"

ПОВРЕЖДЕНИЕ ВОЗДУШНОГО СУДНА
 DAMAGE TO AIRCRAFT

51	"повреждение в процессе выполнения полета", столкновение с птицей и огнями ВПП, попадание в турбулентную среду, грубое приземление или приземление с перегрузками, столкновение во время руления "damage during flight operations", bird or lighting strike, turbulence heavy or overweight landing, collision during taxing
52	"повреждение во время наземного обслуживания", столкновение (кроме случаев во время руления), повреждение во время погрузки/разгрузки, загрязнение, буксировка, экстремальные погодные условия "damage during ground operations", collisions (other than during taxing), loading/off-loading damage, contaminations, towing, extreme weather conditions

ЭЛЕКТРОННАЯ ОБРАБОТКА ДАННЫХ/ОТКАЗ АВТОМАТИЗИРОВАННЫХ СРЕДСТВ
 EPD/AUTOMATED EQUIPMENT FAILURE

55	"контроль за отправлениями" "departure control system"

56	"подготовка грузов/документация" "cargo preparation/documentation"
57	"Флайт-планы" "flight plans"
ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКИПАЖАМИ FLIGHT OPERATIONS AND CREWING	
61	"флайт-план", позднее составление (подача) или изменение его, полетная документация "flight plan", late completion or change of, flight documentation
62	"условия выполнения полетов", авиатопливо, изменение/замена предельной загрузки "operational requirements", fuel, load alternation
63	"позднее прибытие экипажа на борт или позднее прохождение процедур отправления" за исключением сменных или резервных (летный или полный экипаж) "late crew boarding or departure procedures", other than connection and standby (flight deck or entire crew)
64	"летный экипаж в неполном составе", болезнь, ожидание резервного, лимитированное время на рейс, прием пищи экипажем, просроченная виза, документы о здоровье экипажа "flight deck crew shortage", sickness, awaiting standby, flight time limitations, crew meals, valid visa, health documents
65	"особые требования летного экипажа", не входящие в требования выполнения полетов "flight deck crew special request", not within operational requirements
66	"позднее прибытие бортпроводников на борт или позднее прохождение процедур отправления", за исключением сменных или резервных "late cabin crew boarding or departure procedures", other than connection and standby
67	"бортпроводники в неполном составе", болезнь, ожидание резерва, лимитированное время на рейс, прием пищи, просроченная виза, документы о здоровье "cabin crew shortage", sickness, awaiting standby, flight time limitations, crew meals, valid visa, health documents
68	"ошибка бортпроводников или особые требования бортпроводников", не входящие в требования выполнения полетов "cabin crew error or special request", not within operational requirements
69	"требование КВС о проведении проверки на безопасность", в исключительных случаях "captain request for security check", extraordinary
ПОГОДНЫЕ УСЛОВИЯ WEATHER	

71	"в пункте отправления" "departure station"
72	"в пункте назначения" "destination station"
73	"по маршруту или на запасном аэродроме" "en-route or alternate"
74	"противообледенительная обработка ВС", удаление льда и/или снега, предотвращение образования инея, исключая непригодности технических средств обработки "de-icing of aircraft", removal of ice and/or snow, frost prevention excluding unserviceability of equipment
75	"очистка от снега, льда, воды и песка на объектах аэропорта" "removal of snow, ice, water and sand from airport"
76	"наземное обслуживание задержано по неблагоприятным погодным условиям" "ground handling impaired by adverse weather conditions"
ОГРАНИЧЕНИЯ СО СТОРОНЫ СЛУЖБ УВД AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT (ATFM) RESTRICTIONS	
81	"со стороны УВД на основании официального запрета/перегруженности служб контроля за воздушным движением по маршруту", стандартные проблемы запрета/перегруженности "ATFM due to ATC in rout demand/capacity", standard demand/capacity problems
82	"Служба УВД из-за персонала/оборудования на маршруте", сокращение объемов по причине забастовочного движения, нехватки персонала или недостающего оборудования, исключительные требования снижения объемов в соседних зонах "ATFM do to ATC staff/ equipment in route", reduced capacity by industrial action or staff shortage or equipment failure, extraordinary demand due to capacity reduction in neighboring area
83	"со стороны УВД по причинам в аэропорту назначения" аэропорт и/или ВПП закрыты вследствие различных препятствий, забастовочного движения, нехватки персонала, политических волнений, ограничений по шуму, ночного комендантского часа, специальных рейсов "ATFM due to restriction at destination airport", airport and/or runway closed due to obstruction, industrial action, staff shortage, political unrest, noise abatement, night curfew, special flights
84	"со стороны УВД по погодным условиям в аэропорту назначения" "ATFM due to weather at destination airport"
АЭРОПОРТ И ГОСУДАРСТВЕННЫЕ УПОЛНОМОЧЕННЫЕ ОРГАНЫ AIRPORT AND GOVERNMENTAL AUTHORITIES	

85	"обязательные меры безопасности" "mandatory security"
86	"иммиграция (паспортный контроль), таможня, санитарные карантинные службы" "immigration, customs, health"
87	"ограниченные возможности аэропорта", места стоянок ВС, скопление ВС на перроне, освещение, нехватка пунктов посадки. "airport facilities", parking stands, ramp congestion, lighting, buildings, gate limitation.
88	"ограничения в порту назначения", аэропорт и/или ВПП закрыты вследствие различных причин, забастовочного движения, нехватки персонала, политических волнений, ограничений по шуму, ночного комендантского часа, специальных рейсов "restrictions at airport of destination", airport and/or runway closed due to obstruction, industrial action, staff shortage, political unrest, noise abatement, night curfew, special flights
89	"ограничения в аэропорту отправления с/без введенных ограничений со стороны УВД" включая услуги аэронавигации, запуска, буксировки, закрытия аэропорта и/или ВПП вследствие различных препятствий, погоды (только в случаях когда ввод ограничений регулируется со стороны УВД, в других случаях ссылка на код 71 (WO)), забастовочного движения, нехватки персонала, политических волнений, ограничений по шуму, ночного комендантского часа, специальных рейсов "restrictions at airport departure with or without ATFM restrictions", including Air Traffic Services, start-up and pushback, airport and runway closed due to obstruction or weather (restriction due to weather in case of ATFM regulation only, else refer to code 71 WO)), industrial action, staff shortage, political unrest, noise abatement, night curfew, special flights"
ОТРИЦАТЕЛЬНЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ДРУГИХ ПРИЧИН REACTIONARY	
91	"стыковка загрузки", ожидание загрузки с другого рейса "load connection", awaiting load from another flight
92	"по причине ошибки в регистрации", пассажиров и багажа "through check-in error", passenger and baggage
93	"Замена ВС", позднее прибытие ВС из другого рейса или другого сектора рейса "aircraft rotation", late arrival of aircraft from another flight or previous sector
94	"замена бортпроводников", ожидание бортпроводников из другого рейса

	"cabin crew rotation", awaiting cabin crew from another flight
95	"замена экипажа", ожидание экипажа из другого рейса (летный или весь экипаж) "crew rotation", awaiting crew from another flight (flight deck or entire crew)
96	"контроль за выполнением полетов", изменение маршрута, отмена, объединение рейсов, замена ВС по причинам, не относящимся к техническим "operations control", rerouting, diversion, consolidation/ aircraft change for reasons other than technical
РАЗНЫЕ ПРИЧИНЫ MISCELLANEOUS	
97	"забастовочное действие в собственной авиакомпании" "industrial action with own airline"
98	"забастовочное действие вне собственной авиакомпании", исключая службы УВД "industrial action outside own airline", excluding A.T.C.
99	Этот код используется только тогда, когда он свободен, и что причина задержки не может быть отнесена к выше указанным кодам. This code shall be used only when it is clear that a reason cannot be matched to a code above.

Приложение 4
к Правилам подготовки к полетам
для гражданской и экспериментальной
авиации

Форма

АКТ НА ЗАДЕРЖКУ ОТПРАВЛЕНИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА THE REPORT FOR DELAY ON DEPARTURE OF AIRCRAFT

АЭРОПОРТ ДАТА

AIRPORT _____ DATE _____

НОМЕР РЕЙСА НОМЕР ВС АВИАКОМПАНИЯ

FLIGHT NUMBER _____ AIRCRAFT REG _____ AIRLINE _____

ВРЕМЯ ОТПРАВЛЕНИЯ ПО РАСПИСАНИЮ

SCHEDULED TIME OF DEPARTURE _____ (UTC)

ФАКТИЧЕСКОЕ ВРЕМЯ ОТПРАВЛЕНИЯ

ACTUAL TIME OF DEPARTURE _____ (UTC)

ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ ЗАДЕРЖКИ КОД ПРИЧИНЫ ЗАДЕРЖКИ

DURATION OF DELAY _____ REASONS CODE FOR DELAY _____

Пояснение к таблице

Таблица № 2. Задержки рейсов по Республике Казахстан

	всего		по вине личного состава	
	предыдущий год	текущий год	предыдущий год	текущий год
Службы аэропорта				
Служба органа ОВД				
Авиакомпания				
Прочие				
Всего				

Пояснение к таблице

Таблица № 3. Задержки рейсов по международному расписанию

	всего		по вине личного состава	
	предыдущий год	текущий год	предыдущий год	текущий год
Службы аэропорта				
Служба органа ОВД				
Прочие, в том числе:				
Службы пограничного контроля (СПК)				
Заграничные аэропорты				
Авиакомпания				

Пояснения к таблице

Таблица № 4. Задержки, не зависящие от служб

	всего		международных		по РК	
	предыдущий год	текущий год	предыдущий год	текущий год	предыдущий год	текущий год
Метеоусловия						
Позднее прибытие самолета (ППС)						
ППС по						

Пояснения к таблице

ВЫВОДЫ:

ОСНОВНЫМИ ПРИЧИНАМИ ЗАДЕРЖЕК РЕЙСОВ ЯВИЛИСЬ:
