

Об утверждении Правил производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан

Утративший силу

Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 3 июля 2011 года № 419. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 22 августа 2011 года № 7136. Утратил силу приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 28 июля 2017 года № 509 (вводится в действие по истечении двадцати одного календарного дня после дня его первого официального опубликования)

Сноска. Утратил силу приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.07.2017 № 509 (вводится в действие по истечении двадцати одного календарного дня после дня его первого официального опубликования).

В соответствии с подпунктом 4) пункта 1 статьи 14 Закона Республики Казахстан "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации", **ПРИКАЗЫВАЮ:**

1. Утвердить прилагаемые Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан.
2. Комитету гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан обеспечить представление в установленном порядке 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, за исключением пунктов 157, 178, 180, 181 и 182, действие которых распространяются на правоотношения, возникшие с 1 ноября 2012 года.

Сноска. Пункт 4 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (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 3 июля 2011 года № 419

Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан

1. Общие положения

Параграф 1. Основные понятия, используемые в настоящих Правилах

1. Настоящие Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан (далее – Правила) разработаны в соответствии с требованиями Закона Республики Казахстан от 15 июля 2010 года "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации" (далее – Закон), постановления Правительства Республики Казахстан от 18 января 2012 года № 103 "Об утверждении Основных правил полетов в воздушном пространстве Республики Казахстан" (далее – Основные правила полетов) с учетом авиационных стандартов международных организаций в сфере гражданской авиации.

Настоящие Правила устанавливают порядок производства полетов, эксплуатации любого гражданского воздушного судна (далее – ВС) на территории Республики Казахстан с целью осуществления коммерческих воздушных перевозок, авиационных работ и полетов авиации общего назначения, а также построения аэродромных схем выполняемых в соответствии с Приложением 4 "Аэронавигационные карты" к Конвенции о международной гражданской авиации и документом Международной организации гражданской авиации (далее – ИКАО) "Производство полетов ВС" (Doc 8168 OPS/611 (PANS-OPS)).

Сноска. Пункт 1 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

2. Основные термины и определения, используемые в настоящих Правилах:

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) авиационные работы – специализированные операции, выполняемые эксплуатантом с применением гражданских ВС в интересах других физических и (или) юридических лиц;

4) аэронавигационная информация – информация, полученная в результате сбора, анализа и обработки данных для целей обеспечения полетов ВС, обслуживания воздушного движения и управления воздушным движением;

5) аэростат – летательный аппарат легче воздуха (окружающей среды), подъемная сила которого создается за счет газа в его оболочке, плотность которого меньше, чем плотность воздуха;

6) стандартный маршрут вылета по приборам (сокращенная аббревиатура на английском языке SID (далее – SID)) – установленный маршрут вылета по правилам полетов по приборам (далее – ППП), от аэродрома или определенной взлетно-посадочной полосы аэродрома до точки выхода из района аэродрома;

7) стандартный маршрут прибытия по приборам (сокращенная аббревиатура на английском языке STAR (далее – STAR)) – установленный маршрут прибытия по ППП от точки входа в район аэродрома, до точки, в которой начинается полет по опубликованной схеме захода на посадку по приборам;

8) 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;

9) аэронавигационная карта – условное изображение участка земной поверхности, его рельефа и искусственных сооружений, специально предназначенное для целей выполнения полетов;

10) высота перехода – установленная в районе аэродрома относительная (абсолютная) высота для перевода шкалы давления барометрического высотомера на значение давления 760 мм. рт. ст. (1013,25 мбар/гПа) при наборе заданного эшелона;

11) полет по приборам – полет, выполняемый в условиях, когда пространственное положение ВС и его местонахождение определяется экипажем полностью или частично по пилотажно-навигационным приборам;

12) сверхлегкие летательные аппараты – ВС с взлетной массой менее 750 килограмм (далее – кг.), а также аэростаты, мотодельтапланы, дельтапланы, парaplаны и другие летательные аппараты этой категории;

13) стандартный маршрут вылета по приборам (сокращенная аббревиатура на английском языке SID (далее – SID)) – установленный маршрут вылета по правилам полетов по приборам (далее – ППП), от аэродрома или определенной взлетно-посадочной полосы аэродрома до точки выхода из района аэродрома;

14) стандартный маршрут прибытия по приборам (сокращенная аббревиатура на английском языке STAR (далее – STAR)) – установленный маршрут прибытия

по ППП от точки входа в район аэродрома, до точки, в которой начинается полет по опубликованной схеме захода на посадку по приборам;

15) уполномоченный орган в сфере гражданской авиации (далее – уполномоченный орган) – центральный исполнительный орган, осуществляющий руководство в области использования воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности гражданской и экспериментальной авиации;

16) атмосферное давление на аэродроме – 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;

17) аэродром (гидроаэродром) – определенный участок земной или водной поверхности (включая здания, сооружения и оборудование), предназначенный полностью или частично для прибытия, отправления и движения по этой поверхности ВС;

18) воздушная трасса – воздушное пространство в виде коридора, предназначенное для полетов воздушных судов и оборудованное аэронавигационными устройствами;

19) воздушное судно – аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной (водной) поверхности;

20) минимум аэродрома – минимально допустимые значения видимости (видимости на взлетно-посадочной полосе), высоты нижней границы облаков (вертикальной видимости), при которых на данном аэродроме разрешается выполнять взлет или посадку ВС данного типа;

21) минимум ВС – минимально допустимые значения видимости на взлетно-посадочной полосе (видимости) и высоты нижней границы облаков (вертикальной видимости), при которых разрешается безопасно производить взлет и посадку на воздушном судне данного типа;

22) минимум КВС (второго пилота) – минимально допустимые значения видимости на взлетно-посадочной полосе (видимости) и высоты нижней границы облаков (вертикальной видимости) при которых пилоту (летчику, второму пилоту) разрешается выполнять взлет, посадку или полет по правилам визуальных полетов (далее – ПВП) на ВС данного типа;

23) аэродромная процедура – описание ряда заранее определенных маневров в полете, выполняемых по пилотажным приборам, которое публикуется в электронном и/или печатном виде;

24) аэродромная схема – серия заранее намеченных маневров, выполняемых по пилотажным приборам, при соблюдении установленных требований,

предусматривающих предотвращение столкновения с препятствиями, от начальной контрольной точки захода на посадку или, в соответствующих случаях, от начала установленного маршрута прибытия до точки, откуда планируется выполнить посадку, а если посадка не выполнена, то до точки, от которой применяются критерии пролета препятствий в зоне ожидания или на маршруте;

25) давление на аэродроме QFE (сокращенная аббревиатура на английском языке QFE (далее – QFE)) – атмосферное давление в миллиметрах ртутного столба (далее – мм. рт. ст.) или гектопаскалях (далее – гПа) на уровне порога взлетно-посадочной полосы;

26) данные об аэродроме – данные, касающиеся аэродрома, включая его размеры, координаты, превышения и иные относящиеся к нему подробные сведения о взлетно-посадочной полосе, рулежных дорожках, установках, оборудовании, средствах и процедурах по производству полетов;

27) командир ВС (далее – КВС) – пилот (летчик), являющийся старшим в экипаже и отвечающий за выполнение и безопасность полета ВС;

28) обледенение ВС – отложение льда на различных частях ВС;

29) обслуживание воздушного движения (далее – ОВД) – полетно-информационное обслуживание, аварийное оповещение, диспетчерское обслуживание воздушного движения (районное диспетчерское обслуживание, диспетчерское обслуживание подхода или аэродромное диспетчерское обслуживание);

30) процедуры LVP, вводимые на аэродроме:

для захода на посадку – при видимости на ВПП (RVR) менее 550 метров, высоте нижней границы облаков менее 60 метров;

31) район аэродрома – воздушное пространство над аэродромом и прилегающей к нему местностью, в установленных границах, в горизонтальной и вертикальной плоскостях;

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

33) система управления ВС (Flight control system) – система, включающая систему автоматической посадки и/или гибридную систему посадки;

34) процесс разработки аэродромной схемы – характерный для проектирования схем полетов по приборам процесс, который приводит к созданию или изменению той или иной схемы полетов по приборам;

35) аэродром назначения – аэродром, указанный в плане полета или в задании на полет (полетном листе) как аэродром намеченной посадки. Аэродромы назначения подразделяются на аэродромы промежуточной и конечной посадки;

36) барометрическая высота – это высота полета относительно изобарической поверхности атмосферного давления, соответствующего значению, установленному на шкале барометрического высотомера;

37) болтанка – беспорядочное перемещение ВС при полетах в турбулентной атмосфере;

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) бортовой самописец – любой самопишущий прибор, устанавливаемый на борту ВС в целях сохранения информации о параметрах полета и эксплуатации ВС;

40) высота нижней границы облаков (далее ВНГО) – расстояние по вертикали между поверхностью суши (воды) и нижней границей самого низкого слоя облаков, в случае, когда нижнюю границу облаков определить невозможно, используются значения вертикальной видимости;

41) потеря ориентировки – обстановка, при которой пилот (летчик) не может определить свое местонахождение с точностью, необходимой для продолжения заданного полета;

42) система управления ВС "пассивная при отказе" (Fail-Passive flight control system – аббревиатура на английском языке) – система является "пассивной при отказе", если, в случае, ее отказа не появляются значительные несбалансированные моменты или отклонения от траектории полета или тангажа, однако посадка не может быть выполнена в автоматическом режиме;

43) установленный маршрут – маршрут вне воздушной трассы, местной воздушной линии, согласованный с уполномоченными органами, заинтересованными ведомствами и организациями и предназначенный для выполнения авиационных работ;

44) эшелонирование боковое – рассредоточение ВС на одной высоте на установленные интервалы по расстоянию или угловому смещению между их линиями пути;

45) эшелонирование продольное – рассредоточение ВС на одной высоте на установленные интервалы по времени или расстоянию вдоль линии пути;

46) векторение (радиолокационное наведение) – обеспечение навигационного наведения ВС посредством указания определенных курсов на основе использования данных радиолокатора;

47) дирижабль – управляемый аэростат, приводимый в движение силовой установкой;

48) радиовещательная передача VOLMET (сокращенная аббревиатура на английском языке VOLMET (далее – VOLMET)) – регулярная радиовещательная передача метеорологической информации для ВС, находящихся в полете;

49) особый случай – ситуация, которая возникает в результате внезапного отказа авиационной техники или попадания ВС в условия, требующие от экипажа действий, отличающихся от обычного пилотирования ВС;

50) располагаемая дистанция разбега (далее – РДР) – длина взлетно-посадочной полосы, которая является достаточной и пригодной для разбега ВС, совершающего взлет;

51) расчетное время – рассчитываемое экипажем время выхода (прибытия) воздушного судна в заданную точку (контрольную точку, ориентир, пункт обязательного доклада, поворотные точки маршрута, на аэродромное навигационное средство или на контрольную точку аэродрома);

52) "усовершенствованная система видения (EVS – аббревиатура на английском языке)" – электронное средство отображения оперативного изображения внешней среды через использование датчиков отображения;

53) авиация общего назначения – гражданская авиация, находящаяся в собственности физических и (или) юридических лиц и используемая в целях проведения учебных, спортивных, культурно-просветительных мероприятий, развития технического творчества, удовлетворения личных потребностей эксплуатантов ВС, а также используемая не за плату и не по найму 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;

54) местная воздушная линия – коридор в нижнем воздушном пространстве, ограниченный по высоте и ширине и предназначенный для выполнения полетов ВС;

55) местность равнинная – местность с относительными превышениями рельефа до 200 м. в радиусе 25 км.;

56) руление – движение ВС по поверхности аэродрома за счет собственной тяги, за исключением взлета и посадки;

57) сдвиг ветра – изменение направления и (или) скорости ветра в воздушном пространстве, включая восходящие и нисходящие потоки;

58) видимость – максимальное расстояние, с которого видны и опознаются неосвещенные объекты (ориентиры) днем и световые ориентиры (освещенные объекты) ночью;

59) взлет в условиях ограниченной видимости (далее – LVTO, аббревиатура на английском языке) – взлет, при котором дальность видимости на ВПП (RVR) составляет менее 400 м.;

60) визуальный полет – полет, выполняемый в условиях, когда пространственное положение ВС и его местонахождение определяется пилотом (летчиком) визуально по естественному горизонту и земным (надводным) ориентирам;

61) заход на посадку визуальный – заход на посадку при полете по правилам полетов по приборам (далее – ППП), когда схема захода на посадку по приборам частично или полностью не соблюдается и заход выполняется по визуальным наземным ориентирам. При полете по правилам визуальных полетов соблюдение схемы захода на посадку по приборам не требуется;

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

63) рубеж ухода (возврата) – рубеж, установленный на линии пути ВС, удаленный от запасного аэродрома (аэродрома вылета) на расстояние, достаточное для выполнения полета и производства посадки на этом запасном аэродроме (аэродроме вылета), с остатком топлива не менее установленного руководством по летной эксплуатации данного ВС;

64) сложные метеорологические условия – 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 октантов;

65) специальный полет по ПВП – полет, выполнение которого в диспетчерской зоне при менее благоприятных метеорологических условиях, чем минимальные условия полета по ПВП, разрешено органом ОВД (УВД);

66) схема полета в зоне ожидания – заранее определенный маневр, позволяющий ВС оставаться в пределах определенного воздушного пространства в ожидании последующего разрешения;

67) член кабинного экипажа – лицо, относящееся к авиационному персоналу, которое в интересах безопасности и в целях обслуживания пассажиров и (или) перевозки грузов выполняет обязанности на борту ВС, поручаемые ему эксплуатантом или КВС, но не являющееся членом летного экипажа;

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

69) безопасная высота – минимально допустимая высота полета, гарантирующая ВС от столкновения с земной (водной) поверхностью или с препятствиями на ней;

70) давление QNH (сокращенная аббревиатура на английском языке QNH (далее – QNH)) – атмосферное давление в гектопаскалях, приведенное к среднему уровню моря для стандартной атмосферы;

71) заход на посадку с непрерывным снижением на конечном этапе захода на посадку (Continuous descent final approach – CDFА, аббревиатура на английском языке)) – определенная техника для полета на сегменте конечного этапа захода на посадку процедуры неточного захода на посадку по приборам как непрерывное снижение, без выравнивания, от абсолютной/относительной высоты или выше установленной абсолютной/относительной высоты конечного этапа захода на посадку к точке, приблизительно равной 15 м. (50 футов), выше порога ВПП или точке, где начинается маневр для типа самолета;

72) зона конечного этапа захода на посадку и взлета (далее – FАТО) – установленная зона, над которой выполняется конечный этап маневра захода на посадку до режима висения или посадка и с которой начинается маневр взлета, и в тех случаях, когда FАТО должна использоваться вертолетами с летно-техническими характеристиками класса 1, она включает располагаемую зону прерванного взлета;

73) заход на посадку и посадка по неточным системам (Non-precision Approach – аббревиатура на английском языке) – заход на посадку и посадка по приборам без использования наведения по глиссаде, формируемой с помощью электронных средств;

74) опасное сближение – непреднамеренное и непредусмотренное заданием на полет сближение ВС между собой или с материальными объектами на интервалы менее половины установленных настоящими Правилами, в результате которого возникает опасность их столкновения;

75) "посадочная система GNSS (GLS)" – заход на посадку использующий информацию глобальной навигационной спутниковой системы (далее – GNSS, аббревиатура на английском языке), чтобы обеспечить наведение ВС, основанное на его боковом и вертикальном положении GNSS;

76) располагаемая посадочная дистанция (далее – РДВ) – длина взлетно-посадочной полосы, которая является располагаемой и пригодной для пробега ВС после посадки;

77) точные заходы на посадку и посадки (Precision Approach – аббревиатура на английском языке) – заход на посадку и посадка по приборам с использованием точного бокового и вертикального наведения при минимумах, определяемых категорией захода на посадку и посадки;

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

79) вынужденная посадка – посадка на аэродроме, посадочной площадке или вне их по причинам, не позволяющим выполнить полет в соответствии с планом;

80) метеорологическая информация – метеорологическая сводка, анализ, прогноз и любое другое сообщение, касающиеся фактических или ожидаемых метеорологических условий, предназначенные для пользователей воздушного пространства;

81) существенное препятствие – любой естественный элемент местности или искусственно воздвигнутый объект, как постоянный, так и временный, который значительно возвышается над прилегающими и окружающими элементами местности и который представляет собой потенциальную угрозу для безопасности полета ВС при выполнении того вида полетов, для которого разработана конкретная схема;

82) основная точка – установленное географическое место, используемое для определения маршрута ОВД, траектории полета ВС и для других целей навигации и ОВД;

83) переходный слой – воздушное пространство между высотой перехода и эшеломом перехода, полеты ВС в режиме горизонтального полета в переходном слое не допускаются;

84) 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 на аэродроме (аэроузле, части района ОВД или УВД);

85) обеспечение качества – часть менеджмента качества, направленная на создание уверенности, что требования к качеству будут выполнены (ИСО 9000*);

86) бортовая система предупреждения столкновений (далее – БСПС (TCAS-аббревиатура на английском языке)) – бортовая система, основанная на использовании сигналов приемопередатчика вторичного обзорного радиолокатора (далее – ВОРЛ), которая функционирует независимо от наземного оборудования и предоставляет пилоту (летчику) информацию о конфликтной ситуации, которую могут создать воздушные суда, оснащенные приемопередатчиками ВОРЛ;

87) апробация – одобрение, утверждение, основанное на проверке, обследовании, испытании;

88) местность горная – местность с пересеченным рельефом и относительными превышениями 500 м. и более в радиусе 25 км., а также местность с превышением над уровнем моря 2000 м. и более;

89) вертолет – воздушное судно тяжелее воздуха, которое поддерживается в полете в основном за счет реакции воздуха с одним или несколькими несущими винтами, вращаемыми силовой установкой вокруг осей, находящихся примерно в вертикальном положении;

90) вертодром – аэродром или определенный участок поверхности на сооружении, предназначенный полностью или частично для прибытия, отправления и движения вертолетов по этой поверхности;

91) видимость вертикальная – максимальное расстояние от поверхности земли до уровня, с которого вниз по вертикали видны объекты на земной поверхности;

92) местность горная – местность с пересеченным рельефом и относительными превышениями 500 м. и более в радиусе 25 км., а также местность с превышением над уровнем моря 1000 м. и более;

93) местность холмистая – местность с относительным превышением рельефа от 200 до 500 м. в радиусе 25 км.;

94) минимальная высота снижения – относительная (абсолютная) высота установленная для неточного захода на посадку или захода на посадку с круга, ниже которой снижение не производится без визуального контакта с ориентирами;

95) процедуры в условиях ограниченной видимости (Low Visibility Procedures (далее – LVP) - аббревиатура на английском языке) – процедуры, применяемые на аэродромах с целью обеспечения безопасности заходов на посадку при заходе на посадку категориям ниже, чем стандарт категории I, отличающейся от стандарта категории II, по II, и III категориям ИКАО и взлета в условиях ограниченной видимости;

96) система управления ВС "активная при отказе" (Fail-Operational flight control system – аббревиатура на английском языке) – система является "активной при отказе", если, в случае ее отказа ниже высоты принятия решения, заход на посадку, выравнивание и приземление могут быть выполнены в автоматическом режиме;

97) сокращенный минимум вертикального эшелонирования (Reduce Vertical Separation Minimum (сокращенная аббревиатура на английском языке RVSM (далее – RVSM)) – интервал вертикального эшелонирования, применяемый в диапазоне между эшелонами 8850 м. (FL 290) и 12500 м. (FL 410) м. для эшелонирования ВС, имеющих допуск к полетам с применением RVSM;

98) схема захода на посадку с вертикальным наведением (APV – аббревиатура на английском языке) – схема захода на посадку по приборам с использованием бокового и вертикального наведения, но не отвечающая требованиям, установленным для точных заходов на посадку и посадок;

99) эшелонирование вертикальное – рассредоточение ВС по высоте на установленные интервалы;

100) беспилотный неуправляемый аэростат – беспилотное ВС легче воздуха, без силовой установки, находящееся в свободном полете;

101) план полета – документ установленной формы, содержащий определенные сведения о намеченном полете или части полета воздушного судна, предоставляемый органам обслуживания воздушным движением;

102) взлетно-посадочная полоса (далее – ВПП) – определенный прямоугольный участок летной полосы сухопутного аэродрома, подготовленный для посадки и взлета ВС;

103) взлетная дистанция – расстояние по горизонтали, проходимое воздушным судном от точки старта до точки на высоте 10 м. относительно уровня порога взлетно-посадочной полосы в точке отрыва;

104) дальность видимости на взлетно-посадочной полосе (сокращенная аббревиатура на английском языке Runway Visibility Range (далее – RVR)) – расстояние, в пределах которого пилот ВС, находящегося на осевой линии взлетно-посадочной полосы, видит маркировочные знаки на поверхности взлетно-посадочной полосы или огни, ограничивающие взлетно-посадочную полосу или обозначающие ее осевую линию;

105) высота полета – расстояние по вертикали от уровня, принятого за начало отсчета значений высоты и до воздушного судна;

106) задание на полет (полетный лист) – документ установленной формы, содержащий необходимые сведения об экипаже, ВС, определяющий маршрут и цель полета (полетов);

107) полетное время, время полета:

для самолетов – общее время с момента начала движения самолета с целью взлета до момента его остановки по окончании полета;

для вертолетов – общее время с момента начала вращения лопастей несущих винтов вертолета, до момента полной остановки вертолета по окончании полета и прекращения вращения несущих винтов;

108) полетно-информационное ОВД – обслуживание, целью которого является предоставление консультаций и информации с использованием имеющихся средств связи для обеспечения безопасного выполнения полетов;

109) порог взлетно-посадочной полосы (далее – порог ВПП) – начало участка взлетно-посадочной полосы, используемого для посадки ВС;

110) самолет – ВС тяжелее воздуха, приводимое в движение силовой установкой, подъемная сила которого в полете создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета;

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

112) 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;

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

114) извещение NOTAM (сокращенная аббревиатура на английском языке Notice to airmen (далее – NOTAM) – кодированные сведения о введении в действие, состоянии или изменении в аэронавигационном оборудовании, обслуживании, процедурах или об опасности, своевременное знание которых имеет важное значение для персонала, связанного с выполнением полетов;

115) международная воздушная трасса – воздушная трасса, открытая для международных полетов;

116) высота принятия решения (далее – ВПР) – установленная относительно порога ВПП высота, на которой необходимо начать маневр ухода на второй круг в случаях:

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

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

117) заход на посадку по кругу – дополнение к схеме захода на посадку по приборам, предусматривающее выполнение визуального полета по кругу над аэродромом перед посадкой;

118) посадка-с-круга – продолжение процедуры захода на посадку по приборам, предусматривающее выполнение визуального полета по кругу над аэродромом перед посадкой в пределах зоны визуального маневрирования;

119) система управления ВС "активная при отказе" (Fail-Operational flight control system – аббревиатура на английском языке) – система является "активной при отказе", если, в случае ее отказа ниже высоты принятия решения, заход на посадку, выравнивание и приземление могут быть выполнены в автоматическом режиме;

120) эшелонирование – общий термин, означающий вертикальное, продольное или боковое рассредоточение ВС в воздушном пространстве на установленные интервалы, обеспечивающие безопасность воздушного движения:

эшелонирование боковое – рассредоточение ВС на одной высоте на установленные интервалы по расстоянию или угловому смещению между их линиями пути;

эшелонирование вертикальное – рассредоточение ВС по высоте на установленные интервалы;

эшелонирование продольное – рассредоточение ВС на одной высоте на установленные интервалы по времени или расстоянию вдоль линии пути;

121) критический двигатель (двигатели) – двигатель (двигатели), отказ которого (которых) оказывает наиболее неблагоприятное воздействие на характеристики воздушного судна, относящиеся к рассматриваемому случаю.

Сноска. Пункт 2 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 2. Организационно-распорядительные документы по эксплуатации

3. Уполномоченный орган издает организационно-распорядительные документы (эксплуатационных директив) и дает указания о приостановлении действия сертификата летной годности при обнаружении несоответствий ВС нормам летной годности. Эксплуатация ВС не допускается до устранения несоответствия ВС нормам летной годности.

4. Организационно-распорядительный документ по вопросам эксплуатации (эксплуатационная директива или указание) устанавливает:

- 1) причину его выпуска;
- 2) применимость и срок действия;
- 3) действия, которые будут предприняты эксплуатантом гражданских ВС.

Параграф 3. Соблюдение законов, правил и процедур

5. Эксплуатант гражданских ВС (далее - эксплуатант) обеспечивает ознакомление всех членов экипажа с законами, правилами и процедурами, связанными с выполнением ими своих обязанностей.

6. Эксплуатант отвечает за то, что:

- 1) весь его авиационный персонал, включая членов экипажа, предупрежден о соблюдении законов, правил и процедур тех государств, в которых выполняются полеты;

2) авиационный персонал эксплуатанта при нахождении за рубежом отвечает за соблюдение законодательства Республики Казахстан об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации, не противоречащего законам государства пребывания, а также его законов и правил.

Параграф 4. Общий рабочий язык

7. Эксплуатант обеспечивает возможность общения всех членов экипажа между собой на одном общем рабочем языке.

8. Эксплуатант обеспечивает, чтобы авиационный персонал был способен понимать язык, на котором написаны Руководство по летной эксплуатации ВС (далее - РЛЭ), разработанное разработчиком ВС, Руководство по производству полетов (далее - РПП), Руководство по регулированию технического обслуживания и ремонта (далее - РРТО) эксплуатанта, разработанные в соответствии с требованиями Правил допуска эксплуатанта к авиационным работам, утвержденных постановлением Правительства от 18 октября 2010 года № 1069, Правил сертификации эксплуатантов воздушных судов и выдачи сертификата эксплуатанта гражданских воздушных судов, утвержденных постановлением Правительства от 18 октября 2010 года № 1070, и другие документы, которые связаны с выполнением авиационным персоналом своих служебных обязанностей и его полномочиями.

9. Эксплуатант при выполнении международных полетов обеспечивает возможность ведения радиообмена и общения - КВС и членов экипажа в соответствии с содержащимися в РЛЭ (РПП) процедурами с авиационным персоналом, наземными службами, включая службы ОВД, и представителями уполномоченного органа иностранного государства на принятом международном рабочем языке - английском.

Параграф 5. Перечни минимального исправного оборудования

10. Выполнение коммерческих воздушных перевозок при отказе в работе какого-либо прибора, оборудования или системы допускается на основании перечня минимального оборудования (Minimum Equipment List, далее - MEL, сокращенная аббревиатура на английском языке), за исключением случаев выполнения полетов на ВС производства стран Содружества независимых государств (далее - СНГ), когда основанием для выполнения полета с отказавшими приборами, оборудованием или системой могут служить положения РЛЭ.

11. MEL, предназначенный для определения возможности эксплуатации ВС с неработающими приборами, оборудованием или системами в рамках

контролируемой и обоснованной программы проведения ремонтных работ и замены оборудования, составляется эксплуатантом для каждого ВС на основании основного перечня минимального исправного оборудования (далее - ММЕЛ, сокращенная аббревиатура на английском языке) или для ВС производства стран СНГ или ранее эксплуатировавшихся в странах СНГ, - требований РЛЭ.

12. ММЕЛ, применяемый для разработки MEL, издается держателем сертификата типа ВС и утверждается уполномоченным органом в сфере гражданской авиации государства - разработчика ВС.

13. MEL включается в РПП эксплуатанта полетов и содержит:

1) предисловие, содержащее правила применения перечня минимального оборудования техническим персоналом и летными экипажами ВС;

2) определения и пояснения применяемых терминов;

3) перечень являющихся признаками выхода из строя приборов, оборудования и систем, предупреждающих и уведомляющих сигналов;

4) перечень приборов, оборудования и систем, при выходе из строя которых допускается эксплуатация ВС с указанием для каждого ВС:

количества установленных приборов на ВС и количества требуемых для выполнения полета;

допустимого периода восстановления работоспособности вышедшего из строя прибора, оборудования или системы;

необходимости маркирования прибора, оборудования и системы в кабине экипажа ВС и (или) пассажирской кабине;

требуемых дополнительных процедур технической подготовки ВС к полетам, если таковые требуются;

требуемых дополнительных процедур летной эксплуатации ВС, если таковые требуются;

условий применения настоящего пункта, включая прогнозируемые условия полета, при которых не допускается его начинать с отказавшим устройством.

14. При утверждении MEL учитывается:

1) опыт эксплуатации данного типа ВС;

2) опыт эксплуатации эксплуатантом аналогичных типов ВС;

3) квалификация и подготовка членов летных экипажей ВС эксплуатанта.

Экипаж ВС, при выходе из строя нескольких указанных в MEL компонентов оборудования, в соответствии с процедурами, установленными эксплуатантом в РПП, перед началом полета убеждается в отсутствии взаимосвязей между неработающими компонентами, приводящих к снижению уровня безопасности ниже допустимого предела или к чрезмерному увеличению нагрузки на летный экипаж.

15. При определении возможности обеспечения приемлемого уровня безопасности эксплуатант учитывает вероятность дополнительных отказов приборов, оборудования или систем ВС при продолжении эксплуатации с неработающими системами или оборудованием.

16. В случае допуска ВС к полету при выходе из строя каких-либо систем или оборудования, в бортовой журнал ВС техническим персоналом, производящим его подготовку к вылету, вносятся сведения о вышедших из строя приборах, системах или оборудовании и выполненных процедурах подготовки к полету с ними. При необходимости производится маркировка отказавших приборов.

17. Окончательное решение о выполнении полета при выходе из строя каких-либо систем или оборудования, принимает КВС.

18. В случае обнаружения выхода из строя каких-либо систем или оборудования после закрытия дверей ВС с целью выполнения полета КВС организует выполнение процедур, предписанных РЛЭ, и принимает решение о прекращении или продолжении выполнения полета на основании требований MEL и РЛЭ и обращается к техническому персоналу.

19. Справочная информация в РПП, основанная на MEL, позволяет КВС принимать решение о прекращении, продолжении полета, и на этапе от закрытия дверей ВС с целью выполнения полета до начала разбега.

20. Эксплуатант обеспечивает, чтобы ремонт вышедших из строя каких-либо приборов, систем или оборудования выполнялся в сроки предусмотренные MEL. Повторное применение пункта MEL при выявлении выхода из строя каких-либо прибора, системы или оборудования в первых четырех полетах после ремонта допускается только для возврата ВС на базовый аэродром или аэродром, имеющий организацию по техническому обслуживанию и ремонту ВС.

21. Эксплуатант, осуществляющий полеты с применением MEL, разрабатывает и включает соответствующие положения в программы подготовки членов летного экипажа ВС.

Параграф 6. Управление безопасностью полетов

22. Эксплуатанты в соответствии с типовой инструкцией по управлению безопасностью полетов эксплуатантов гражданских ВС, разработанной в соответствии с требованиями Типовых инструкций по управлению безопасностью полетов эксплуатантов гражданских воздушных судов, в аэропортах, при обслуживании воздушного движения, при техническом обслуживании воздушных судов, утвержденных Приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 28 марта 2011 № 173 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 6855)

, за исключением относящихся к авиации общего назначения (далее - АОН) и эксплуатирующих ВС с максимальной сертифицированной взлетной массой менее 5700 кг., внедряют систему управления безопасностью полетов (далее - СУБП) в зависимости от объема и сложности, включающую:

- 1) определение рисков для безопасности полетов;
- 2) принятие коррективных действий, необходимых для выдерживания согласованных показателей безопасности полетов;
- 3) проведение постоянного мониторинга и регулярной оценки показателей безопасности полетов;
- 4) постоянное улучшение общих показателей работы СУБП.

23. В рамках СУБП определяются лица, занимающиеся вопросами безопасности полетов во всей организации эксплуатанта, в том числе, первые руководители, отвечающие за безопасность полетов.

24. Эксплуатант в рамках СУБП вводит приемлемый уровень безопасности полетов, который отражает цели уполномоченного органа, достигаемые эксплуатантом в области обеспечения безопасности полетов.

25. Эксплуатант самолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27000 кг. принимает и выполняет программу анализа полетных данных в качестве составной части его СУБП.

26. Программа анализа полетных данных не влечет за собой принятия мер в ограничении профессиональной деятельности пилотов (экипажей ВС) и предусматривает защиту источника (источников) таких данных.

27. В рамках своей СУБП эксплуатант создает систему документации по безопасности полетов, предназначенную для руководства и использования эксплуатационным персоналом.

Параграф 7. Информация об аварийно-спасательном оборудовании

28. Эксплуатант обеспечивает в кабине летного экипажа удобный доступ ко всей информации, касающейся поиска и спасания.

29. Эксплуатант обеспечивает наличие перечня информации о бортовом аварийно-спасательном оборудовании, имеющемся на борту ВС для немедленной передачи в поисково-спасательные координационные центры.

30. Информация включает количество, тип и цвет надувных спасательных плотов, жилетов и пиротехники, детальные сведения о медицинском оборудовании, наличии запасов воды и продовольствия, а также типы и частоты портативной аварийной радиоаппаратуры.

Параграф 8. Вынужденное приводнение

31. Эксплуатант не эксплуатирует ВС при отсутствии спасательных жилетов по количеству находящихся на борту людей, если траектория маневра при взлете и посадке будет проходить над водным пространством или полет по маршруту будет проходить над водной поверхностью на расстоянии от береговой черты, превышающем предельную дальность полета в режиме планирования, или полет будет проходить над водным пространством на расстоянии более 93 км. (50 морских миль) от береговой черты.

32. Эксплуатант не эксплуатирует ВС без дополнительного оснащения спасательными плотами соответственно количеству пассажиров, находящихся на борту, если полет будет проходить над водной поверхностью по маршрутам, обуславливающим удаление самолета от поверхности, пригодной для совершения вынужденной посадки:

1) для самолетов с максимальным числом пассажирских мест более 30 - свыше 740 км. (400 морских миль) или 120 минут полета на крейсерской скорости;

2) для остальных самолетов - свыше 185 км. (100 морских миль) или 30 минут полета на крейсерской скорости.

В обоих случаях в расчет принимается меньшее из возможных значений.

33. Число спасательных плотов определяется исходя из числа пассажирских мест и нормативной вместимости используемых плотов плюс один запасной спасательный плот максимальной вместимости.

Параграф 9. Перевозка воинских формирований, вооружения и военной техники

34. Эксплуатанту согласно статье 39 Закона разрешается совершать воздушные перевозки воинских формирований, вооружения и военной техники, а также продукции двойного назначения, только после согласования с уполномоченным органом и государствами, в воздушном пространстве которых будет осуществляться полет.

35. Эксплуатант при перевозке вооружения и военной техники обеспечивает:

1) размещение на борту ВС в специальном транспортировочном чехле или иной упаковке в недоступном для пассажиров во время полета месте;

2) перевозку огнестрельного оружия в разряженном состоянии, кроме случаев, когда до начала полета государствами, в воздушном пространстве которых будет осуществляться полет, было выдано разрешение на воздушную перевозку заряженного вооружения.

36. Эксплуатант обеспечивает, чтобы КВС был уведомлен до начала полета о разрешении указанной перевозки и местоположении на борту ВС воинских формирований и (или) военной техники, подлежащих воздушной перевозке.

Параграф 10. Перевозка спортивного оружия и других категорий оружия и боеприпасов

37. Эксплуатант организует получение информации о любом оружии, принимаемом к воздушной перевозке.

38. Эксплуатант, принявший к перевозке оружие, обеспечивает расположение оружия:

1) в разряженном состоянии в специальных запираемых и опечатываемых металлических ящиках, размещенных в багажных отсеках, изолированных от пассажирских салонов;

2) на воздушных судах, не имеющих изолированных багажных отсеков – в упаковке, штатных чехлах или контейнерах в месте, недоступном для пассажиров во время полета.

Сноска. Пункт 38 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

39. Боеприпасы для оружия и оружие перевозятся в соответствии с требованиями постановления Правительства Республики Казахстан от 27 августа 2011 года № 973 ДСП "Об утверждении Инструкции (программа) по авиационной безопасности гражданской авиации Республики Казахстан.

Не допускается перевозка боеприпасов к газовому оружию на пассажирских воздушных судах.

Сноска. Пункт 39 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 11. Перевозка опасных грузов по воздуху

40. Эксплуатант не принимает к перевозке по воздуху опасные грузы, если его авиационный персонал не прошел специальную подготовку, а грузы не были соответствующим образом классифицированы, документированы, сертифицированы, описаны, упакованы, маркированы, опечатаны и приведены в состояние, отвечающее требованиям приказа Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 24 февраля 2011 года № 89 "Об утверждении Инструкции по перевозке опасных грузов на гражданских воздушных судах" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации

нормативных правовых актов за № 6822), и разработанной в соответствии с Техническими инструкциями по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (Doc 9284 ИКАО).

41. Опасные грузы, предназначенные для перевозки гражданскими ВС указаны в приказе Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 18 февраля 2011 года № 79 "Об утверждении Перечня опасных грузов, предназначенных для перевозки гражданскими ВС", (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 6805).

Параграф 12. Перевозка лиц с ограниченной подвижностью

42. Эксплуатант устанавливает процедуры перевозки лиц с ограниченной подвижностью.

43. Эксплуатант обеспечивает, чтобы лица с ограниченной подвижностью не располагались на тех местах, где их присутствие:

- 1) мешает исполнению служебных обязанностей членами экипажа;
- 2) ограничивает доступ к аварийно-спасательному оборудованию;
- 3) препятствует аварийному покиданию самолета.

44. КВС предупреждается эксплуатантом о том, что на борту находятся лица с ограниченной подвижностью.

Параграф 13. Перевозка инфекционных и опасных больных, депортируемых лиц или лиц, находящихся под стражей

45. Эксплуатант устанавливает процедуры перевозки инфекционных и опасных больных, депортируемых лиц или лиц, находящихся под стражей, с целью обеспечения безопасности полета ВС и его пассажиров.

46. КВС предупреждается о том, что на борту ВС будут перевозиться лица, указанные в пункте 45 настоящих Правил.

§ 14. Размещение пассажиров, информация для пассажиров

47. Эксплуатант разрабатывает процедуры размещения пассажиров, при которых обеспечивается быстрое и безопасное аварийное покидание ВС.

48. Эксплуатант обеспечивает:

1) доведение пассажирам устной информации в отношении правил безопасности, которая частично или полностью представляется в форме аудио или видеозаписи;

2) каждого пассажира специальными картами по безопасности, в которых в краткой иллюстрированной форме содержатся инструкции по использованию

аварийно-спасательного оборудования, способов открытия аварийных выходов и порядка аварийного покидания самолета пассажирами.

49. Перед взлетом пассажирам доводится информация:

- 1) о правилах в отношении курения;
- 2) о приведении кресел в исходное положение и фиксации раскладных столиков;
- 3) о расположении аварийных выходов;
- 4) о расположении и использовании средств аварийного покидания самолета (канаты, надувные трапы и так далее);
- 5) о правилах размещения ручной клади;
- 6) об ограничениях по использованию персонального электронного оборудования;
- 7) о расположении и содержании специальных карт по безопасности пассажиров;
- 8) о применении ремней безопасности.

50. Пассажирам демонстрируются:

- 1) порядок использования ремней безопасности и, если есть на борту, плечевых ремней, включая то, как правильно их застегнуть и расстегнуть;
- 2) расположение и правила применения кислородного оборудования;
- 3) расположение и порядок использования спасательных жилетов, при необходимости.

51. После взлета пассажирам по мере необходимости напоминает:

- 1) о правилах в отношении курения;
- 2) о порядке использования ремней безопасности.

52. Перед посадкой пассажирам напоминает:

- 1) о правилах в отношении курения;
- 2) о порядке использования ремней безопасности;
- 3) о приведении кресел в исходное положение и фиксации раскладных столиков;
- 4) о размещении и закреплении ручной клади;
- 5) об ограничениях использования персонального электронного оборудования.

53. После посадки пассажирам напоминает:

- 1) о правилах в отношении курения;
- 2) о необходимости использования ремней безопасности до полной остановки самолета;
- 3) о порядке выхода из самолета.

54. При возникновении особой ситуации в полете, в зависимости от конкретных обстоятельств, пассажиры информируются о возможных ее

причинах и соответственно инструктируются, как действовать в сложившейся ситуации.

Параграф 15. Размещение и крепление багажа и груза

55. Эксплуатант устанавливает процедуры, которые обеспечивают возможность перевозки пассажирами ручной клади в количестве, которая удобно и безопасно размещается в пассажирском салоне.

56. Эксплуатант, разрабатывает процедуры размещения и крепления багажа и груза, гарантирующие, что весь багаж и груз на борту ВС, который может стать причиной ранения людей или повреждения ВС, либо заблокировать проходы и аварийные выходы при смещении, будет размещен в местах, конструктивно препятствующих его перемещению и обеспечивающих его сохранность.

Параграф 16. Экипаж ВС

57. Основные требования, предъявляемые к экипажу воздушного судна, указаны в Основных правилах полетов.

Сноска. Пункт 57 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

58. Экипаж ВС состоит из летного экипажа (КВС, второго пилота, бортинженера (бортмеханика), штурмана или бортрадиста) и кабинного экипажа (бортоператоров и бортпроводников).

59. В состав летного экипажа ВС Республики Казахстан могут входить граждане Республики Казахстан, а также иностранные граждане, прошедшие в процедуру признания уполномоченным органом свидетельства (сертификата) авиационного персонала, выданного иностранным государством.

60. Полет гражданского ВС не выполняется, если состав летного экипажа меньше минимально установленного РЛЭ или эквивалентным ему документом.

61. Экипаж ВС, управление которым в полет обеспечивается одним пилотом, если предусмотрено РЛЭ или эквивалентным ему документом, состоит из КВС.

62. Члены экипажа ВС по состоянию здоровья соответствуют требованиям пункта 3 статьи 54 Закона.

63. Каждый член экипажа обладает знаниями, умениями и навыками, соответствующими его квалификации на таком уровне, чтобы обеспечить безопасное выполнение полета.

64. При исполнении служебных обязанностей, связанных с выполнением полетов, члены экипажа ВС имеют при себе действующие документы:

1) свидетельство (сертификат) члена экипажа с квалификационными отметками, соответствующими полетному заданию;

2) медицинский сертификат о признании годности к полетам (далее - медицинский сертификат), являющийся неотъемлемой частью свидетельства (сертификата) члена экипажа;

3) удостоверение члена экипажа ВС для допуска в контролируемую зону аэропорта (аэродрома);

4) при международных полетах - паспорт гражданина Республики Казахстан.

65. Кроме того, документы членов экипажа включают:

1) удостоверения (студенческие билеты) курсантов, стажеров;

2) свидетельство (сертификат) авиационного персонала для лиц, включаемых в состав экипажа с целью обеспечения полета.

Документы, указанные в подпунктах 1) и 2), члены экипажа ВС предъявляют по требованию должностных лиц организаций гражданской авиации и уполномоченного органа.

66. Член летного экипажа ВС, имеющий медицинский сертификат, который выдан с условием ношения корректирующих зрение линз, имеет запасной комплект корректирующих линз, который находится во время полета в легкодоступном месте.

67. Членами экипажа ВС при исполнении служебных обязанностей предусматривается ношение установленной эксплуатантом форменной (специальной) одежды.

68. КВС руководит работой экипажа, отвечает за дисциплину и порядок на ВС, а также обеспечивает безопасность находящихся на борту ВС людей, сохранности ВС и находящегося на нем имущества.

69. КВС:

1) принимает окончательное решение о взлете, полете и посадке ВС, а также о прекращении полета и возвращении на аэродром или о вынужденной посадке в случае явной угрозы безопасности полета в целях спасения жизни и сохранения здоровья людей, предотвращения нанесения ущерба окружающей среде;

2) в целях обеспечения безопасности полета отдает распоряжения любым лицам на борту ВС и требует их исполнения;

3) КВС применяет все необходимые меры, в том числе меры принуждения, в отношении лиц, которые своими действиями создают непосредственную угрозу безопасности полета ВС и отказываются подчиняться его распоряжениям;

4) принимает решения о сливе топлива в полете, сбросе багажа, груза и почты, если это необходимо для обеспечения безопасности полета ВС и его посадки;

5) при отсутствии служб авиационной безопасности КВС проводит предполетный досмотр лиц и объектов на борту ВС;

б) обеспечивает безопасное завершения полета ВС.

Сноска. Пункт 69 с изменениями, внесенными приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

70. Члены кабинного экипажа ВС, если они предусмотрены в составе экипажа, и (или) члены летного экипажа следят за тем, чтобы все лица на борту были ознакомлены со схемами действий пассажиров в аварийной обстановке, с расположением и порядком использования:

- 1) привязных ремней;
- 2) аварийных выходов;
- 3) спасательных жилетов, если они предусматриваются на борту;
- 4) кислородного оборудования;
- 5) индивидуального аварийно-спасательного оборудования.

71. Экипаж ВС обеспечивает информирование всех лиц на борту ВС о месте размещения и порядке использования основного бортового аварийно-спасательного оборудования, предназначенного для коллективного пользования. При возникновении в полете аварийной обстановки экипаж ВС обеспечивает инструктаж всех лиц на борту об экстренных действиях, целесообразных в данной обстановке.

72. КВС во время взлета и посадки, а также в любое время полета, по причине турбулентности или аварийной обстановки отдает распоряжение о том, чтобы все лица на борту ВС были пристегнуты привязными ремнями. Кабинный экипаж ВС обеспечивает выполнение указанного распоряжения.

73. Экипаж ВС обеспечивает безопасное размещение всего багажа и ручной клади в пассажирском салоне и кабине экипажа. Эксплуатант устанавливает в РПП процедуры по обеспечению безопасного размещения багажа и ручной клади.

74. Разрешается сбрасывать предметы с борта ВС, если КВС убедится в безопасности сброса для жизни и здоровья людей или имущества.

75. Все члены летного экипажа ВС, исполняющие функции в кабине экипажа:

- 1) находятся на своих рабочих местах при выполнении взлета и посадки;
- 2) во время полета по маршруту остаются на своих рабочих местах, за исключением необходимости исполнения обязанностей, связанных с эксплуатацией ВС, или удовлетворения своих естественных потребностей;
- 3) пристегивают привязные ремни, находясь на своих рабочих местах.

76. Покидание рабочего места более чем одним членом летного экипажа ВС не допускается. В случае выполнения полета экипажем ВС, состоящим только из двух пилотов, при покидании рабочего места одним из пилотов, в кабине летного

экипажа находится, не занимая рабочего места пилота, член кабинного экипажа, если таковой предусмотрен в составе экипажа.

77. Не допускается нахождение в кабине летного экипажа лиц, не связанных с выполнением полетного задания, а также предметов, ограничивающих управление ВС, нормальную эксплуатацию систем и оборудования ВС.

На протяжении всего полета дверь в кабину летного экипажа находится в закрытом положении запорным устройством.

Члены кабинного экипажа входят в кабину летного экипажа по вызову или разрешению КВС.

78. В том случае, если на ВС предусматривается система привязных ремней, пилоты пользуются системой привязных ремней на взлете и посадке. Все остальные члены летного экипажа ВС пользуются системами привязных ремней на этапах взлета и посадки, если плечевые ремни не затрудняют им исполнение своих обязанностей.

79. При выполнении полета один из пилотов постоянно осуществляет контроль пространственного положения ВС и выдерживания заданных параметров полета.

80. При выполнении руления, взлета, захода на посадку и посадки членам летного экипажа ВС не допускается осуществлять действия и вести переговоры, не связанные с управлением ВС. На протяжении всего полета летный экипаж соблюдает осмотрительность и радиоосмотрительность, и анализирует воздушную обстановку в зоне нахождения ВС.

81. Экипаж ВС немедленно сообщает органу ОВД о наблюдаемых опасных метеорологических явлениях, опасных сближениях с ВС и материальными объектами и об опасных для полетов обстоятельствах. По запросу органа ОВД экипаж ВС информирует его об условиях полета.

82. Все члены летного экипажа ВС, которым необходимо находиться в кабине экипажа для исполнения своих служебных обязанностей, на этапах снижения и набора высоты ниже 3000 м. ведут радиосвязь с использованием микрофонов авиагарнитур или ларингофонов и самолетного переговорного устройства.

83. Время и очередность приема пищи членами экипажа ВС в полете определяет КВС. Одновременно принимать пищу обоим пилотам не допускается.

84. Все члены летного экипажа ВС при исполнении своих обязанностей, пользуются кислородом для дыхания в случаях возникновения обстоятельств, для которых предусмотрен запас кислорода.

85. Все члены летного экипажа ВС с герметизированной кабиной, при выполнении полета на высотах более 7600 м., имеют на своих рабочих местах

кислородные маски, обеспечивающие немедленную подачу кислорода при разгерметизации кабины.

86. КВС при выполнении своих служебных обязанностей обеспечивает:

1) ознакомление пассажиров с расположением аварийных выходов, а также с размещением и правилами использования аварийно-спасательных средств;

2) выполнение всех эксплуатационных процедур, в том числе карт контрольных проверок выполнения обязательных технологических операций (чек - листов) в соответствии с требованиями РПП;

3) выполнение предполетного и послеполетного осмотров ВС в соответствии с требованиями РПП и принятие решения о вылете (или отмене вылета) ВС, в том числе с отказами или повреждениями, допустимыми в соответствии с Перечнем минимального оборудования согласно пунктам 10-21 настоящих Правил и (или) Перечнем допустимых отклонений в конфигурации (Configuration Deviation List, CDL - сокращенная аббревиатура на английском языке), если таковой имеется для данного типа ВС.

87. КВС:

1) не позволяет членам экипажа предпринимать во время взлета, набора высоты, захода на посадку и посадки какие-либо действия, отличных от их функциональных обязанностей, необходимых для обеспечения безопасного полета ВС;

2) не разрешает нарушать работоспособность, выключать или стирать записи регистратора полетной информации и бортового магнитофона во время полета, а также умышленно стирать записанную информацию после полета в случае авиационного происшествия или инцидента, подлежащего обязательному расследованию.

3) исключен приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Сноска. Пункт 87 с изменениями, внесенными приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

88. В случае вынужденной посадки ВС КВС руководит действиями лиц, находящихся на борту ВС, до передачи своих полномочий представителям служб поиска и спасания ВС.

89. КВС в пределах своей компетенции при выполнении полета обеспечивает:

1) выполнение положений настоящих Правил;

2) выполнение требований РЛЭ или эквивалентного ему документа и карт контрольных проверок на всех этапах полета;

3) уведомление о любом инциденте или происшествии с ВС, которым он управляет;

4) ведение бортового журнала ВС.

90. Второй пилот:

1) подготовлен к обеспечению безопасного завершения полета в случае, если КВС по состоянию здоровья или по другим причинам не способен выполнять свои обязанности;

2) выполняет маневр по уходу на второй круг в соответствии с РЛЭ или эквивалентным ему документом, если к моменту достижения ВПП КВС не было принято и сообщено летному экипажу решение о выполнении посадки или об уходе на второй круг.

91. Летчики-наблюдатели, бортоператоры, выполняющие специальные работы, а также специалисты авиационного персонала, включенные в состав экипажа, подчиняются КВС и выполняют свои обязанности в соответствии с должностными инструкциями и технологией выполнения полетов, в том числе и определенного вида авиационных работ.

92. Подготовка специалистов авиационного персонала проводится в авиационных учебных центрах гражданской авиации, сертифицированных уполномоченным органом. Подготовка пилотов сверхлегких ВС разрешается проводиться инструкторам, получившим соответствующее разрешение уполномоченного органа. В состав экипажа ВС для прохождения стажировки включаются стажеры, при этом в состав летного экипажа включается не более одного стажера.

93. Стажер выполняет функциональные обязанности члена экипажа, в должности которого он стажировается под контролем члена экипажа, непосредственно его стажирующего.

94. Стажер подчиняется КВС и члену экипажа, непосредственно его стажирующему.

95. Своевременность, полнота и правильность выполнения функциональных обязанностей и принимаемых стажером решений обеспечивается членом экипажа, непосредственно его стажирующим.

96. По согласованию с КВС стажер, включенный в состав летного экипажа, пользуется правами члена экипажа, в должности которого он стажировается, в степени определенной лицом, непосредственно его стажирующим.

97. Все члены экипажа:

1) соблюдают предполетный отдых;

2) своевременно докладывают КВС обо всех отклонениях и неисправностях в работе авиационной техники и оборудования ВС и дают рекомендации по их устранению;

3) проявляют заботу о пассажирах, обеспечивают их безопасность, а также сохранность ВС и находящихся на его борту грузов, специального оборудования и полетной документации.

98. Члены летного экипажа требуют от наземного персонала, обслуживающего ВС, пунктуального соблюдения установленных для указанного наземного обслуживания правил, в том числе от специалистов инженерно-авиационной службы - устранения неисправностей, включая неисправности приборного и навигационного оборудования ВС.

99. Если ВС терпит или потерпело бедствие, КВС и другие члены экипажа обеспечивают сохранение жизни и здоровья людей, находящихся на борту ВС, а также сохранность ВС и находящегося на нем имущества.

100. Член экипажа не допускается к выполнению полета:

1) если он находится под действием алкоголя, наркотических или лекарственных веществ, которые могут повлиять на его в обеспечение безопасности полета;

2) после пребывания в условиях резкого изменения давления (разгерметизация самолета, плавание с аквалангом, ныряние на глубину более 10 м.), если после воздействия указанных факторов не прошло более 12 часов;

3) после сдачи крови в качестве донора, если после этого не прошло более 24 часов;

4) если он сомневается в способности выполнять свои обязанности;

5) если он ощущает сильную усталость или неготовность к полету, создающую угрозу безопасному завершению полета.

101. Члены экипажа:

1) не употребляют алкоголь менее чем за 24 часа до планового времени начала исполнения обязанностей, либо во время предполетного отдыха;

2) не допускаются к выполнению своих обязанностей при наличии содержания алкоголя в крови;

3) не употребляют алкоголь в полете или во время дежурства в резерве.

89. Пилот, осуществляющий управление ВС, при возникновении в полете особой ситуации, требующей немедленного принятия решения, предпринимает все действия, которые он считает необходимыми в данных обстоятельствах, вплоть до отступления от правил эксплуатационных процедур и методик в интересах безопасности полета с разрешения КВС.

102. Эксплуатант отвечает за то, что члены экипажа, не входящие в состав основного летного или кабинного экипажа, также имеют необходимую подготовку и профессионально пригодны к выполнению возложенных на них обязанностей.

103. Члены экипажа не входящие в состав основного летного или кабинного экипажа, находящиеся во время полета в пассажирском салоне:

- 1) не занимают места членов кабинного экипажа;
- 2) не препятствуют членам кабинного экипажа в выполнении их обязанностей.

Параграф 17. Полномочия КВС

104. Эксплуатант обеспечивает, чтобы все лица, находящиеся на борту ВС, подчинялись всем командам и указаниям КВС, даваемым им в рамках его полномочий с целью обеспечения безопасности полета, сохранения жизни и здоровья людей, имущества, перевозимого на ВС.

105. КВС:

- 1) дает команды, которые необходимы для обеспечения безопасности полета ВС, его пассажиров и перевозимого на нем имущества;
- 2) не допускает к перевозке (удаляет с борта ВС) пассажиров, груз или часть его, потенциально угрожающих безопасности ВС или пассажиров;
- 3) отказывается от перевозки лиц, не имеющих права доступа на борт ВС, депортированных лиц или лиц под конвоем, если их перевозка угрожает безопасности ВС или пассажиров в полете.

Параграф 18. Доступ в кабину летного экипажа

106. Эксплуатант обеспечивает, чтобы ни одно лицо, за исключением членов экипажа, назначенных в данный полет, не имело доступа в кабину летного экипажа и не перевозилось в ней, если это лицо не является:

- 1) членом экипажа;
- 2) представителем уполномоченного органа, отвечающего за сертификацию, надзор или инспекцию, если это необходимо для исполнения его обязанностей;
- 3) лицом, допущенным на борт и перевозимым в соответствии с указаниями, содержащимися в РПП эксплуатанта.

107. КВС обеспечивает:

- 1) в интересах безопасности полета допуск в кабину лиц, не входящих в состав летного экипажа, не вызывающий нарушения и (или) помехи при выполнении полета;
- 2) ознакомление лиц, перевозимых в кабине летного экипажа, с соответствующими процедурами поведения в целях безопасности полета.

108. Лицам, находящимся на борту ВС, в том числе владельцам, не разрешается вмешиваться в действия экипажа, требовать от него изменения

плана и порядка выполнения полета или невыполнения указаний органов ОВД либо управления воздушным движением (далее - УВД).

109. Окончательное решение о допуске в кабину экипажа лиц, не входящих в состав летного экипажа, принимает КВС.

Параграф 19. Моделирование особых ситуаций в полете

110. Эксплуатант обеспечивает, чтобы при перевозке пассажиров не имитировались аварийная обстановка или отказы в работе систем, оборудования и приборов.

111. Имитация аварийной обстановки и отказов (неисправностей) допускается исключительно при выполнении учебно-тренировочного полета в соответствии с планом полета.

Параграф 20. Неразрешенные перевозки

112. Исключен приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 20.09.2013 № 733 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

113. Лицам, находящимся на ВС в качестве пассажиров, не разрешается:

- 1) создавать ситуации, угрожающие безопасности полета;
- 2) угрожать членам экипажа;
- 3) курить на борту ВС в течение всего полета.

114. Не допускается находиться во время полета в какой-либо части ВС, специально не предназначенной для пребывания людей, за исключением случаев временного доступа в какую-нибудь часть ВС с разрешения КВС:

1) с целью выполнения действий необходимых для безопасности ВС или любого находящегося в нем лица и имущества;

2) если в ней перевозятся грузы и в эту часть конструктивно предусмотрен доступ лиц во время полета ВС.

Параграф 21. Радиоэлектронные средства

115. Лицам, находящимся на ВС в качестве пассажиров, не разрешается использовать любые радиоэлектронные средства на борту ВС на всех этапах полета.

116. Исключение составляет использование стационарных средств, установленных на борту ВС.

Параграф 22. Алкоголь и наркосодержащие вещества

117. Договор воздушной перевозки пассажира прекращается по инициативе авиакомпании в одностороннем порядке, если пассажир находится в состоянии алкогольного, наркотического или токсикоманического опьянения, которое может создать угрозу здоровью самого пассажира или безопасности находящихся на борту ВС лиц и имущества, а также неудобства другим пассажирам.

118. Состояние алкогольного, наркотического, токсикоманического опьянения пассажира подтверждается медицинским освидетельствованием в порядке, установленном приказом Министра здравоохранения Республики Казахстан от 11 июня 2003 года № 446 "Об утверждении Инструкции по проведению медицинского освидетельствования для установления факта употребления психоактивного вещества и состояния опьянения" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 2389).

Параграф 23. Угроза безопасности

119. Эксплуатант обеспечивает выполнение полета без угрозы безопасности для ВС и находящихся на его борту людей.

120. Эксплуатант проводит мероприятия в целях того, чтобы лица, находящиеся на борту ВС не могли:

1) совершить акт насилия на борту ВС с созданием угрозы жизни или здоровью людей и безопасности ВС, находящегося в полете;

2) нанести повреждения ВС и его оборудованию, которое обеспечивает безопасное выполнение полета;

3) сообщить заведомо ложные сведения, создающие угрозу безопасности ВС в полете;

4) совершить действия, приводящие к помещению на борт ВС устройства или вещества, которое может разрушить ВС или причинить ему повреждение, угрожающее безопасности полета;

5) сделать попытку открытия дверей и (или) аварийных выходов ВС, за исключением случаев возникновения на борту ВС аварийной ситуации.

Параграф 24. Основные бортовые документы

121. При полете в целях выполнения авиационных работ или авиации общего назначения (далее - АОН), на борту ВС должны находиться следующие документы, предъявляемые членами экипажа ВС по требованию уполномоченных должностных лиц:

1) свидетельство о государственной регистрации ВС;

2) официально заверенная копия сертификата (свидетельства) эксплуатанта и экземпляр эксплуатационных спецификаций, относящихся к данному типу ВС, за исключением случаев выполнения полетов на сверхлегких и легких ВС в целях АОН. В том случае, когда сертификат и связанные с ним эксплуатационные спецификации составлены государством эксплуатанта не на английском языке, прилагается английский перевод;

3) сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам) ВС;

4) бортовой и санитарный журналы, РЛЭ (для сверхлегких ВС наличие необязательно);

5) разрешение на бортовые радиостанции, если ВС оборудовано радиоаппаратурой (для сверхлегких ВС наличие необязательно);

б) свидетельства (сертификаты) и медицинские сертификаты членов экипажа ВС;

7) список находящихся на борту ВС лиц, подписываемый членом летного экипажа и включающий:

фамилию, имя, отчество, номер документа, удостоверяющего личность лица, перевозимого на ВС;

дату, время и маршрут планируемого полета;

государственный и регистрационный опознавательный знаки ВС;

номер свидетельства (сертификата) эксплуатанта в случае выполнения полетов на ВС, внесенном в сертификат (свидетельство) эксплуатанта;

8) в случае, если на борту ВС отсутствует владелец, то КВС имеет доверенность в произвольной форме, уполномочивающий его управлять ВС от имени владельца ВС, или, при выполнении полетов на воздушных судах, включенных в сертификат (свидетельство) эксплуатанта – задание на полет, оформленное эксплуатантом.

Сноска. Пункт 121 с изменениями, внесенными приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

122. На борту ВС при выполнении полета в целях коммерческих воздушных перевозок находятся следующие судовые документы:

1) свидетельство о государственной регистрации ВС;

2) официально заверенная копия сертификата эксплуатанта с эксплуатационными спецификациями, относящимися к данному типу ВС. в том случае, когда сертификат и связанные с ним эксплуатационные спецификации составлены государством эксплуатанта не на английском языке, прилагается английский перевод;

3) сертификат летной годности ВС, в том случае, если сертификат составлен государством эксплуатанта не на английском языке, прилагается английский перевод;

4) сертификат по шуму на местности (при необходимости), в том случае, если сертификат составлен государством эксплуатанта не на английском языке, прилагается английский перевод;

5) разрешение на бортовые радиостанции, если ВС оборудовано радиоаппаратурой;

6) копии страховых полисов обязательных видов страхования, предусмотренные требованиями законов Республики Казахстан об обязательных видах страхования;

7) санитарный паспорт, при международных полетах дополнительно - свидетельство (сертификат) о дезинсекции (дератизации) или освобождение от нее;

8) бортовой журнал, санитарный журнал (для ВС иностранного производства допускается наличие на борту ВС бортового журнала на английском языке).

Параграф 25. Бортовые Руководства

123. Эксплуатант обеспечивает:

1) наличие на борту ВС в полете утвержденного РПП (части РПП относящиеся к обязанностям экипажа и порядку подготовки и выполнения полетов) эксплуатанта;

2) удобный доступ для членов экипажа на борту ВС к тем частям РПП, которые необходимы для выполнения полета;

3) наличие на борту РЛЭ (для сверхлегких ВС наличие необязательно);

4) MEL (если предусмотрен).

124. Допускается наличие на борту ВС летного руководства иностранного производства на английском языке.

Параграф 26. Дополнительная информация и формы документации на борту ВС

125. В дополнение к документам и Руководствам, предписанным параграфами 24 и 25 настоящих Правил, во время полета эксплуатант обеспечивает наличие на борту ВС следующих документов или их копий и форм, связанных с полетом (выполняемыми авиационными работами) и районом полетов:

1) задание на полет, содержащее информацию в объеме требований эксплуатанта;

- 2) рабочий план полета;
- 3) флайт-план;
- 4) справочная аэронавигационная информация (NOTAM или AIS);
- 5) метеорологическая информация;
- 6) документы по массе и центровке (входят в состав РПП эксплуатанта);
- 7) извещения о специальных категориях пассажиров, таких как персонал специальных служб (не входящий в состав экипажа), инвалиды, лица, обычно не допускаемые на борт, депортируемые лица и лица под конвоем;
- 8) извещения о специальных грузах, включая опасные грузы, в том числе документ перевозки опасных грузов и письменное уведомление КВС согласно приказа Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 24 февраля 2011 года № 89 "Об утверждении Инструкции по перевозке опасных грузов на гражданских воздушных судах" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 6822), разработанной в соответствии с Техническими инструкциями по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (Doc 9284 ИКАО);
- 9) действительные и надлежащим образом оформленные карты маршрута намеченного полета и всех маршрутов, которые предусматривается использовать в случае отклонения от основного маршрута, схемы и сопутствующие документы ;
- 10) формы донесений: "Авиационное происшествие", "Инцидент", "Опасное сближение";
- 11) карты контрольных проверок;
- 12) аэронавигационные документы (сборники аэронавигационной информации, карты захода на посадку и маршрутные аэронавигационные (полетные) карты на бумажных и (или) электронных носителях для использования членами экипажа);
- 13) копии паспортов и градуировочных характеристик бортовых устройств регистрации полетной информации (самописцы полетных данных (FDR - аббревиатура на английском языке), бортовые речевые самописцы (CVR - аббревиатура на английском языке), магнитные самописцы регистрации параметров (МСРП), системы автоматической регистрации параметров полета в зависимости от типа ВС);
- 14) справка о наработке ВС и двигателей (если эти данные не содержатся в бортовом журнале);
- 15) каталог наиболее часто встречающихся отказов и повреждений, их классификация с целью поиска и устранения;
- 16) требования на заправку горюче-смазочными материалами (далее - ГСМ);

17) любая иная документация, которая потребуется государствам, имеющим отношение к данному полету.

126. Для ВС ведется санитарный журнал, в котором отражается информация о санитарных мероприятиях, проведенных на ВС. По решению владельца или эксплуатанта ВС в качестве санитарного журнала используется бортовой журнал.

Параграф 27. Информация, остающаяся на земле

127. Эксплуатант при выполнении полета обеспечивает сохранение на земле информации, связанной с полетом и отражающей характер полета.

Информация о полете сохраняется до момента копирования в месте хранения, в соответствии требованиями параграфа 30 настоящих Правил.

128. Информация, указанная в пункте 127 настоящих Правил включает:

- 1) копию полетного задания;
- 2) копия рабочего плана полета (навигационного расчета);
- 3) копии частей бортового журнала с информации, связанной с полетом;
- 4) копии специальных извещений NOTAM, если издавались эксплуатантом;
- 5) документацию по массе и центровке;
- 6) извещения о специальных грузах;
- 7) при перевозке эксплуатантом опасных грузов:
документ перевозки опасных грузов;

контрольный лист приемки (если он представляет собой форму, которую требуется заполнить);

письменную форму уведомления КВС.

Сноска. Пункт 128 с изменениями, внесенными приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 28. Проверки и инспектирование

129. В соответствии со статьей 14 Закона должностному лицу уполномоченного органа, разрешается находиться на борту гражданского ВС в полете (с правом нахождения в кабине или салоне ВС), по согласованию с эксплуатантом. При этом КВС не разрешает инспектирующему лицу, не имеющему специальной летной подготовки и допуска к полетам на данном ВС, доступ в кабину пилотов, если это создаст угрозу безопасности полетов.

130. Должностное лицо уполномоченного органа, по просьбе любого члена экипажа предъявляет документы, подтверждающие его полномочия на право инспекционной проверки.

Параграф 29. Предъявление документации и учетных данных

131. В соответствии со статьей 14 Закона эксплуатант:

1) предоставляет должностному лицу уполномоченного органа, доступ к любой документации и учетным данным, связанным с летной эксплуатацией, либо техническим обслуживанием и ремонтом авиатехники;

2) по запросу уполномоченного органа подготавливает и предъявляет все документы и учетные данные такого рода в срок 10 календарных дней.

132. По запросу должностного лица уполномоченного органа КВС, предоставляет судовые документы и запрашиваемую информацию, находящуюся на борту ВС.

Параграф 30. Хранение бортовых документов

133. Эксплуатант обеспечивает:

1) сохранность оригиналов любой документации или их копий, в течение требуемого периода времени, даже если он прекращает свою деятельность в качестве эксплуатанта ВС;

2) доступ к учетным данным члена экипажа, если этот член экипажа переходит к другому эксплуатанту.

Сноска. Пункт 133 с изменениями, внесенными приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

134. Сроки хранения документации указаны в приложении 1 к настоящим Правилам.

После истечения сроков хранения, указанных в приложении 1 к настоящим Правилам, документация хранится в архиве эксплуатанта.

Параграф 31. Использование данных бортовых регистраторов полетной информации, их хранение

135. После авиационного происшествия эксплуатант ВС, на борту которого были установлены средства сбора полетной информации, обеспечивает сохранность данных бортовых накопителей или при полном разрушении накопителя - оригиналов записей бортового регистратора полетной информации и бортового магнитофона, до их передачи комиссии по расследованию авиационного происшествия.

136. После инцидента, подлежащего обязательному расследованию, эксплуатант ВС, на борту которого установлены средства сбора полетной информации, хранит связанные с этим инцидентом оригиналы или копии записей бортового регистратора полетных данных и бортовых речевых самописцев в течение 12 месяцев с момента снятия носителя записи с ВС при отсутствии иного указания со стороны комиссии по расследованию.

137. Если на борту ВС установлен регистратор полетных данных, эксплуатант этого ВС:

1) в ходе эксплуатации ВС при проведении обработки записей или технического обслуживания бортового регистратора сохраняет снятые с борта ВС оригиналы записей (носители информации) за последний период летной эксплуатации до следующего момента проведения аналогичных работ;

2) при необходимости стирания записи на защищенном накопителе для проведения контроля состояния и обслуживания регистратора полетных данных - осуществляет стирание только наиболее старого материала в объеме, не превышающем пяти процентов от общего объема записанной информации;

3) хранит документы, необходимые для обеспечения обработки зарегистрированных данных (перевод кодированной информации в физические величины параметров).

138. Эксплуатант ВС, на борту которого установлены средства сбора полетной информации, имеет в собственности или имеет возможность использовать по договору средства для расшифровки и воспроизведения любой записи, сделанной этими приборами.

139. Записи бортового регистратора полетных данных и, когда требуется записи бортового речевого самописца, используются эксплуатантом:

1) при расследовании авиационных происшествий и инцидентов;

2) для оперативного послеполетного контроля эксплуатации, состояния ВС и его систем, в целях выявления возможного выхода за эксплуатационные ограничения, установленные в РЛЭ и РПП, а также в целях контроля действий экипажа;

3) решения эксплуатантом или уполномоченным органом задач в интересах поддержания летной годности или выполнения технического обслуживания и ремонта ВС.

140. Оперативный послеполетный контроль, предусмотренный подпунктом 2) пункта 139 настоящих Правил, выполняется после каждой посадки ВС на аэродроме базирования за исключением случаев:

1) неисправности бортового регистратора полетной информации;

2) в промежуточных аэропортах, при регулярных пассажирских перевозках.

При возвращении ВС на аэродром базирования обрабатывается весь объем полетных данных, накопленных за период с момента последнего послеполетного контроля.

141. Оперативный послеполетный контроль, предусмотренный подпунктом 2) пункта 139 настоящих Правил, выполняется с использованием процедур, указанных в РПП эксплуатанта. Указанные процедуры предусматривают также порядок действий при выявлении отклонений по результатам послеполетного контроля.

142. Эксплуатант ВС хранит результаты оперативного послеполетного контроля, предусмотренного подпунктом 2) пункта 139 настоящих Правил в течение 3 месяцев с момента их получения (даты обработки информации конкретного полета).

Параграф 32. Контроль при эксплуатации средств сбора полетных данных

143. На предполетной подготовке ВС выполняется контроль работоспособности бортового регистратора полетных данных и бортового речевого самописца с использованием встроенных средств контроля.

144. Не реже 1 раза в год при выполнении соответствующего вида (формы) технического обслуживания ВС проводится контроль исправности бортового регистратора полетных данных и бортового речевого самописца путем считывания и анализа качества записей, сделанных в двух последних полетах. Такой анализ предусматривает оценку частоты, характера и распределения сбоев информации, разборчивости звуковой информации, характера изменения записи параметров по этапам полета и их соответствие установленным допускам.

145. Бортовой регистратор полетных данных и бортовой речевой самописец следует считать неисправными, если:

1) при предполетном контроле встроенными средствами выявлен отказ регистратора полетных данных и бортового речевого самописца;

2) при ежегодной проверке выявлены отклонения в качестве записей или как минимум один параметр, обязательный для регистрации, был записан бортовым регистратором полетных данных с отклонениями от требований эксплуатационной документации;

3) в процессе оперативного послеполетного контроля, предусмотренного подпунктом 2) пункта 139 настоящих Правил, выявлены отклонения в качестве записей или как минимум один параметр, обязательный для регистрации был записан бортовым регистратором полетных данных с отклонениями от требований эксплуатационной документации.

146. Градуировка измерительных каналов бортового регистратора полетных данных проводится не реже 1 раза в год.

147. По результатам ежегодной проверки средств сбора полетной информации эксплуатантом составляется отчет, который хранится в течение 1 года (до оформления отчета о следующей проверке) и по требованию уполномоченного органа предоставляется для контроля.

2. Воздушные суда

148. ВС допускается к эксплуатации при наличии действующего сертификата летной годности.

149. ВС признается годным к полету, если оно сконструировано, изготовлено, оснащено и прошло техническое обслуживание и ремонт, а также имеет летные качества в соответствии с требованиями Закона и экологического законодательства Республики Казахстан.

150. Использование ВС, не имеющего сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам) не допускается.

151. Гражданские ВС в зависимости от максимальной (сертифицированной) взлетной массы, оснащенности оборудованием классифицируются в соответствии с Классификацией ВС, указанных в приложении 2 к настоящим Правилам.

152. По дальности полета гражданские ВС подразделяются:

- 1) магистральные дальние - 6000 км. и более;
- 2) магистральные средние - от 2500 до 6000 км.;
- 3) магистральные ближние - от 1000 до 2500 км.;
- 4) воздушные суда с дальностью полета до 1000 км.

153. По категориям турбулентности в следе и в соответствии с максимальной сертифицированной взлетной массой гражданские ВС подразделяются:

- 1) тяжелые (H) - все типы ВС массой 136 тонн или более;
- 2) средние (M) - типы ВС массой менее 136, но более 7 тонн;
- 3) легкие (L) - типы ВС с взлетной массой 7 тонн и менее.

В отношении ВС, имеющих категорию турбулентности, свойственной тяжелым ВС, при первичном установлении радиотелефонной связи между такими ВС и органом ОВД перед вылетом или прибытием, к позывному ВС добавляется слово "тяжелый";

154. Вертолеты по летно-техническим характеристикам различаются на:

- 1) вертолеты с летно-техническими характеристиками класса 1, которые позволяют в случае отказа критического двигателя выполнить посадку в зоне

прерванного взлета или безопасно продолжить полет до соответствующей зоны приземления, в зависимости от того, когда произошел отказ;

2) вертолеты с летно-техническими характеристиками класса 2, которые позволяют в случае отказа критического двигателя безопасно продолжать полет, за исключением тех случаев, когда отказ имеет место до достижения характерной точки после взлета или после характерной точки до посадки, когда может потребоваться выполнение вынужденной посадки;

3) вертолеты с летно-техническими характеристиками класса 3, которые позволяют в случае отказа двигателя в любой точке на траектории полета выполнить вынужденную посадку.

Сноска. Пункт 154 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 33. Бортовые приборы и оборудование

155. ВС оснащается приборами, которые позволяют летному экипажу контролировать траекторию его полета, выполнять любые требуемые правилами маневры и соблюдать эксплуатационные ограничения, касающиеся данного ВС, в ожидаемых условиях эксплуатации.

ВС оснащается:

1) запасом необходимых медицинских средств, помещаемых в легкодоступных местах (комплект первой помощи для АОН);

2) переносными огнетушителями, при пользовании не создающими опасной концентрации ядовитых газов внутри ВС (как минимум по одному огнетушителю устанавливается в кабине летного экипажа и в каждом пассажирском салоне, который отделен от кабины летного экипажа, и в который члены экипажа не имеют прямого доступа).

156. На всех ВС находится в работоспособном состоянии:

1) кресло или спальное место для каждого лица старше 2 лет;

2) поясной привязной ремень на каждом пассажирском кресле и удерживающие ремни на каждом спальном месте;

3) запасные электрические предохранители соответствующих номиналов, если на ВС установлены электрические предохранители, доступные для замены в полете.

157. ВС, с сертифицированной максимальной взлетной массой более 5700 кг. (вертолеты - более 3180 кг.), выполняющие коммерческие перевозки, оборудуются привязными системами на каждом кресле летного экипажа. Привязная система на каждом кресле пилота включает устройство, которое

автоматически ограничивает движение корпуса пилота в случае резкого торможения.

158. ВС, предназначенные для перевозки пассажиров, оборудуются средствами, обеспечивающими сообщение пассажирам следующих сведений и указаний:

- 1) когда необходимо пристегнуть привязные ремни;
- 2) когда и как следует пользоваться кислородным оборудованием, если на борту ВС оно предусмотрено;
- 3) когда следует воздерживаться от курения;
- 4) где находятся спасательные жилеты или аналогичные индивидуальные плавсредства и как следует пользоваться ими, если такие средства предусмотрены на борту;
- 5) где расположены и как открываются аварийные выходы.

159. ВС, выполняющее полеты по ПВП днем, обеспечивается:

- 1) магнитным компасом;
- 2) хронометром или часами, указывающими время в часах, минутах и секундах;
- 3) барометрическим высотомером;
- 4) указателем приборной воздушной скорости.

160. На гидросамолетах устанавливается:

- 1) по одному спасательному жилету или равноценному индивидуальному плавсредству на каждого находящегося на борту человека, размещенным на борту ВС таким образом, чтобы их легко можно было достать с кресла или спального места;
- 2) оборудование, подающее звуковые сигналы, предписанные международными правилами предупреждения столкновения судов в море, где это применимо;
- 3) один морской якорь (плавучий).

161. На ВС с максимальной взлетной массой более 5700 кг. или с количеством посадочных мест более 9 и на ВС при осуществлении коммерческой воздушной перевозки пассажиров по маршруту над водным пространством на расстоянии от берега, превышающем предельную дальность полета в режиме планирования - находится как минимум по одному спасательному жилету на каждого находящегося на борту человека. Жилеты располагаются на борту ВС таким образом, чтобы люди, для которых они предназначены, могли легко достать их со своего кресла или спального места. На вертолетах все лица на борту ВС в течение полета находятся в спасательных жилетах, готовых к немедленному использованию.

Каждый спасательный жилет оснащается средствами электрического освещения для облегчения обнаружения людей.

162. При полетах большой протяженности над водным пространством на всех ВС, выполняющих полеты по маршрутам на которых ВС может находиться над водной поверхностью или на удалении от поверхности земли, пригодной для аварийной посадки, соответствующем 120 минутам полета на крейсерской скорости и 740 км. (400 морским милям), в зависимости от того, что меньше, а также, если ВС выполняет полет при одном или двух неработающих двигателях, и на удалении, равном 30 минутам полета или 185 км. (100 морским милям), в зависимости от того, что меньше, в дополнение к оборудованию, предусмотренному в пункте 161 настоящих Правил, устанавливается следующее оборудование:

1) спасательные плоты, оснащенные аварийно-спасательным оборудованием, включая средства жизнеобеспечения людей, которые отвечают условиям выполняемого полета в количестве, достаточном для размещения всех находящихся на борту людей и расположенных таким образом, чтобы облегчить их быстрое применение в аварийной обстановке;

2) оборудование для подачи сигналов бедствия с помощью сигнальных ракет, описанных в Приложении 2 к Конвенции о международной гражданской авиации (ИКАО).

163. ВС, предназначенные для выполнения полетов на высотах, где барометрическая высота в кабине составляет более 3000 м., оборудуются аппаратурой для хранения и подачи кислорода.

164. ВС, имеющие герметичную кабину и предназначенные для полетов на высотах выше эшелона 7600 м., оборудуются устройством, выдающим летному экипажу ВС четкое предупреждение о любой опасной степени разгерметизации.

165. На ВС, выполняющих полеты ППП, устанавливаются приборы и оборудование:

- 1) магнитный компас;
- 2) хронометр или часы, указывающие время в часах, минутах и секундах;
- 3) барометрический высотомер;
- 4) система указания приборной воздушной скорости, оборудованная устройством, которое предотвращает ее выход из строя вследствие конденсации воды или обледенения;
- 5) указатель пространственного положения (авиагоризонт);
- 6) указатель скольжения;
- 7) указатель поворота, кроме случаев оборудования ВС тремя указателями пространственного положения (авиагоризонтами);

8) указатель курса ВС (гироскоп или иная система, выполняющая аналогичные функции);

9) индикатор неисправности электропитания гироскопических приборов;

10) указатель температуры наружного воздуха;

11) указатель вертикальной скорости набора высоты и снижения;

12) радиооборудование для ведения связи в диапазоне 118 - 137 МГц, обеспечивающее, в том числе, связь на частоте 121,5 МГц;

13) аэронавигационные огни;

14) посадочные фары;

15) подсветка для всех пилотажных приборов и оборудования, имеющих большое значение для безопасной эксплуатации ВС и используемых летным экипажем ВС;

16) светильники во всех пассажирских кабинах;

17) автономный переносной фонарь на рабочем месте каждого члена экипажа ВС.

Допускается выполнение требований, содержащихся в подпунктах 5), 6), 7), 8) и 11) настоящего пункта путем использования комбинированных приборов или комплексных командных пилотажных систем, при условии сохранения такой же гарантии от полного отказа, как и предусмотренной для каждого из отдельных приборов.

166. Вертолеты при полетах по ППП оснащаются указателем пространственного положения (авиагоризонтом) для каждого предусмотренного пилота и одним дополнительным указателем пространственного положения.

167. На ВС при выполнении полетов ночью по ПВП дополнительно предусматривается наличие:

1) аэронавигационных огней;

2) посадочных фар;

3) подсветки для всех пилотажных приборов и оборудования, имеющих большое значение для безопасной эксплуатации ВС и используемых летным экипажем ВС;

4) светильников во всех пассажирских кабинах;

5) автономного переносного фонаря на рабочем месте каждого члена экипажа ВС.

168. На ВС с герметизированной кабиной, на борту которых находится более 2 человек, предусматривается наличие оборудования, способного обнаруживать грозы.

169. На самолетах, предназначенных для полетов на высотах более 15000 м. предусматривается наличие оборудования для непрерывного измерения и индикации мощности получаемой космической радиации и суммарной дозы по

каждому полету. Блок индикации этого оборудования устанавливается в месте хорошо видимом одному из членов летного экипажа ВС.

170. На самолетах, ограничения скорости, которых выражаются в значениях числа Маха (отношение скорости полета ВС к скорости звука), предусматривается наличие средств измерения и отображения числа Маха.

171. Все ВС, на борту которых разрешен провоз более 19 пассажиров, оснащаются как минимум одним или двумя аварийными радиомаяками системы КОСПАС - САРСАТ любого типа (ELT - сокращенная аббревиатура на английском языке).

172. При полетах по ППП, при осуществлении коммерческих воздушных перевозок, предусматривается наличие приемоответчика, передающего данные о барометрической высоте и соответствующего положениям тома 4 Приложения 10 к Конвенции о международной гражданской авиации (ИКАО).

173. На ВС устанавливается навигационное оборудование, позволяющее выполнять полет в соответствии с его планом и осуществлять, предусмотренное законодательством Республики Казахстан в области использования воздушного пространства и деятельности гражданской авиации взаимодействие с органами ОВД (УВД).

174. При выполнении полетов, при которых планируется выполнять посадку по приборам в сложных метеорологических условиях, устанавливается радиооборудование, способное принимать и обрабатывать сигналы, помогающие вывести ВС в место, из которого производится посадка по видимым наземным ориентирам, как на аэродроме назначения, так и на намеченных запасных аэродромах.

175. За исключением случаев, предусмотренных в пункте 177 настоящих Правил, ВС не начинает полет в целях АОН или выполнения авиационных работ с установленными на нем приборами или оборудованием, находящимися в нерабочем состоянии, без соблюдения следующих условий:

1) для данного ВС имеется утвержденный уполномоченным органом MEL, который соответствует ограничениям, оговоренным в пункте 176 настоящих Правил, и предусматривать выполнение полетов на ВС, часть приборов и оборудования которого находится в нерабочем состоянии;

2) имеется доступная пилоту документация на борту ВС, которая содержит информацию о приборах и оборудовании, находящихся в нерабочем состоянии;

3) ВС эксплуатируется с соблюдением всех условий и ограничений, содержащихся в MEL.

176. Не допускается включать в MEL следующие приборы и оборудование:

1) приборы и оборудование, являющиеся обязательными согласно требованиям летной годности, в соответствии с которыми данный тип ВС был

сертифицирован, и которые являются обязательными для безопасной эксплуатации при всех условиях выполнения полетов;

2) приборы и оборудование, которые должны находиться в рабочем состоянии согласно РЛЭ или эквивалентному ему документу;

3) приборы и оборудование, которые должны находиться в рабочем состоянии и обязательные для конкретных условий полета, согласно настоящим Правилам.

177. Разрешается производить взлет ВС с приборами и оборудованием, находящимися в нерабочем состоянии без наличия утвержденного MEL, если при этом соблюдаются следующие условия:

1) полет выполняется:

на ВС, разработанном или эксплуатировавшемся в странах независимых государств (далее - СНГ), для которого основанием для выполнения полета с отказавшим прибором, оборудованием или системой служат положения РЛЭ;

на ВС с поршневыми двигателями, планере или аэростатическом летательном аппарате, для которого не был утвержден держателем сертификата типа ВС MMEL или на легком ВС с поршневыми двигателями, планере или аэростатическом летательном аппарате, для которых утвержден MEL;

2) приборы и оборудование, находящиеся в нерабочем состоянии, не являются приборами и оборудованием указанными в качестве обязательных для выполнения полетов по ПВП в дневное время и не являются обязательными для данного вида полета;

3) находящиеся в нерабочем состоянии приборы и оборудование сняты с ВС, о чем указывается на прикрепленной в кабине экипажа ВС табличке и в бортовом журнале, или отключены и помечены табличкой "неисправен";

4) КВС принято решение о том, что нерабочее состояние данных приборов или оборудования не создает опасности для данного полета ВС.

Параграф 34. Система сигнализации о заданной высоте

178. Эксплуатанту разрешается выполнять полеты на турбовинтовом самолете с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг. или с максимальным утвержденным числом пассажирских мест более 9, либо на турбореактивном самолете, если они оборудованы системой сигнализации о заданной высоте, которая обеспечивает:

1) предупреждение летного экипажа о достижении предварительно заданной высоты полета – как при наборе высоты, так и при снижении самолета;

2) предупреждение летного экипажа, звуковым сигналом - в случае отклонения вверх или вниз от предварительно заданной высоты полета.

Сноска. Пункт 178 с изменениями, внесенными приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

179. Данное требование не распространяется на конкретные экземпляры самолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой менее 5700 кг. и с максимальным утвержденным числом пассажирских мест более 9, если сертификат (удостоверение) летной годности (сертификат типа или эквивалентный ему документ) на эти самолеты первоначально выданы до 1 апреля 1972 года и они внесены в Государственный реестр гражданских ВС Республики Казахстан.

Параграф 35. Система предупреждения о сближении с землей

180. Эксплуатанту разрешается выполнять полеты на самолете с газотурбинными двигателями и максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг. или максимальным утвержденным числом пассажирских мест более 9, если самолет оборудован системой предупреждения о сближении с землей.

181. Все самолеты с газотурбинными двигателями, максимальная сертифицированная взлетная масса которых превышает 15000 кг. или на борту которых разрешен провоз более 30 пассажиров, оборудуются системой предупреждения о близости земли, имеющей функцию оценки рельефа местности в направлении полета.

Параграф 36. Бортовая система предупреждения столкновений

182. Для эксплуатантов, выполняющих коммерческие воздушные перевозки и (или) авиационные работы, самолеты с турбинными двигателями, у которых максимальная сертифицированная взлетная масса свыше 5700 кг. или на борту которых разрешен провоз более 19 пассажиров оборудуются БСПС II (TCAS II).

Для эксплуатантов авиации общего назначения, самолеты с газотурбинными двигателями, максимальная сертифицированная взлетная масса которых превышает 15 000 кг или на борту которых разрешен провоз более 30 пассажиров и индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы после 1 января 2007 года, оборудуются бортовой системой предупреждения столкновений (БСПС II).

Сноска. Пункт 182 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

183. БСПС (TCAS) эксплуатируется согласно требованиям положений тома IV Приложения 10 к Конвенции о международной гражданской авиации (ИКАО).

Параграф 37. Радиовысотомеры

184. Эксплуатант не выполняет полеты на ВС над водной поверхностью, если они не оборудованы радиовысотомерной системой сигнализации о заданной высоте:

- 1) вне видимости земли;
- 2) при видимости менее 1500 м.;
- 3) ночью;
- 4) на удалении от берега, соответствующем более чем трем минутам полета на крейсерской скорости.

185. Радиовысотомерная система сигнализации о заданной высоте обеспечивает предупреждение летного экипажа звуковым и визуальным сигнализаторами, срабатывающими в случае отклонения вниз от предварительно заданной высоты полета и при достижении предварительно заданной пилотом высоты полета соответственно.

Параграф 38. Оборудование для полетов в условиях обледенения

186. Эксплуатант выполняет полеты на ВС в условиях фактического или прогнозируемого обледенения только при наличии специального оборудования и сертификации ВС для полетов в условиях обледенения.

187. Полет, который планируется выполнять в предполагаемых или фактических условиях обледенения на земле, начинается только в том случае, когда самолет прошел проверку на предмет обнаружения обледенения и на нем были проведены работы по устранению (предотвращению) обледенения.

Наросты льда или другие образующиеся естественным путем загрязнения удаляются, чтобы самолет был в состоянии годности к полетам перед выполнением взлета.

Сноска. Пункт 187 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 39. Система внутренней связи экипажа

188. Эксплуатант выполняет полеты на ВС с минимальным сертифицированным числом членов летного экипажа более одного, при условии его оборудования системой внутренней связи членов летного экипажа (интерфон

или самолетное переговорное устройство - далее СПУ), включающей наушники и микрофоны, используемые в полете без применения рук, для всех членов летного экипажа.

189. Эксплуатант выполняет полеты на ВС с максимальной сертифицированной взлетной массой более 15000 кг. или с максимальным утвержденным числом пассажирских мест более 19, если ВС оборудовано системой внутренней связи экипажа.

190. Система внутренней связи экипажа:

1) работает независимо от громкоговорящей системы оповещения пассажиров (исключая связь через телефонные трубки, наушники, микрофоны, селекторные переключатели и сигнальные устройства, которые могут также использоваться для оповещения пассажиров);

2) обеспечивает двухстороннюю связь кабины пилотов:

с каждым пассажирским салоном;

с каждым буфетом-кухней, расположенным вне пассажирской палубы;

с каждым удаленным отсеком (модулем) отдыха членов экипажа, который расположен вне пассажирской палубы и не имеет удобного доступа из пассажирского салона;

3) имеет систему предупредительной (аварийной) сигнализации, предусматривающую звуковые или визуальные сигналы, используемые членами летного экипажа для предупреждения кабинного экипажа и наоборот - членами кабинного экипажа для предупреждения летного экипажа;

4) имеет средства, обеспечивающие распознавание получателем сообщения - является ли оно обычным или экстренным (аварийным);

5) обеспечивает на земле двухстороннюю связь между наземным персоналом и двумя членами летного экипажа.

Параграф 40. Громкоговорящая система оповещения пассажиров

191. Эксплуатант не выполняет пассажирские перевозки на самолете с максимальным утвержденным числом пассажирских мест более 19, если они не оборудованы громкоговорящей системой оповещения пассажиров.

Сноска. Пункт 191 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

192. Система оповещения пассажиров:

1) работает независимо от систем внутренней связи экипажа, исключая такие общие устройства как телефонные трубки, наушники, микрофоны, селекторные переключатели и сигнальные устройства;

2) обеспечивает подготовку к использованию по назначению за время не более 10 секунд каждым членом летного экипажа с его рабочего места, оборудованного органами управления системой оповещения;

3) обеспечивает слышимость и разборчивость сообщений на всех пассажирских местах, местах отдыха и рабочих местах кабинного экипажа и в туалетах;

4) обеспечивает надежную работу системы в течение минимум 10 минут после отказа основной системы генерирования электроэнергии ВС.

Параграф 41. Места членов кабинного экипажа на самолетах, перевозящих пассажиров

193. Места членов кабинного экипажа располагаются около аварийных выходов и аварийных выходов, которые предусматриваются государством регистрации для аварийной эвакуации.

194. Все самолеты, в отношении которых индивидуальные удостоверения о годности к полетам (сертификат типа или эквивалентный ему документ) впервые были выданы 1 января 1981 года или после этой даты, оборудуются обращенным вперед или назад креслом, расположенном в середине пассажирского салона (под углом до 15 градусов к продольной оси самолета), оснащенным привязной системой, для использования каждым членом кабинного экипажа, в функции которого входит выполнение положений относительно аварийной эвакуации.

195. Все привязные системы имеют конструкцию, имеющую один узел для быстрого расцепления всех замков. Взамен привязных систем допускается использование поясных ремней безопасности с диагональной плечевой петлей (для самолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой не более 5700 кг.) или без нее, то есть только поясные ремни.

Параграф 42. Световые табло "Застегните ремни" и "Не курить", внутренние двери и шторы

196. Эксплуатанту разрешено выполнять полеты на ВС, на которых не обеспечен обзор всех пассажирских мест с рабочих мест летного экипажа, в случае оборудования ВС средствами (световыми табло) индикации всем пассажирам и членам кабинного экипажа, когда необходимо застегнуть ремни безопасности и когда не допускается курение на борту.

197. Эксплуатант выполняет полеты на ВС с максимальным утвержденным числом пассажирских мест более 19 только в случае установки на нем двери

между пассажирским салоном и кабиной летного экипажа, снабженной табличкой "Только для экипажа" и запорными устройствами, препятствующими проникновению через нее пассажиров без разрешения члена летного экипажа.

198. На всех самолетах, имеющих дверь кабины летного экипажа, обеспечивается возможность ее запираения, и предусматриваются специальные сигнализационные и переговорные устройства между кабиной летного экипажа и бортпроводниками в случае создания пассажирами ситуации, угрожающей безопасности полета или нарушения безопасности в пассажирской кабине.

Сноска. Пункт 198 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 43. Учет информации о бортовом аварийно-спасательном оборудовании

199. Обеспечение информацией об аварийно-спасательном оборудовании, находящемся на борту ВС для немедленной передачи координационным центрам поиска и спасания возлагается на эксплуатанта или владельца ВС.

200. Указанная информация применительно к конкретному случаю включает - число, цвет и тип спасательных плотов и сигнальных ракет, подробное описание аварийных запасов медицинских средств, запаса воды, а также тип аварийного переносного радиооборудования и частоты, на которых оно работает.

Параграф 44 Требования, касающиеся бортовых самописцев

201. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг. и вертолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 3180 кг. оборудуются бортовыми самописцами полетных данных (FDR) и бортовыми речевыми самописцами (CVR) согласно требованиям положений Приложения 6 к Конвенции и международной гражданской авиации (ИКАО).

202. Для самолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой не более 5700 кг. допускается установка комбинированных систем сбора полетной информации, выполняющих функции, как бортового регистратора полетных данных, так и бортового речевого самописца.

Параграф 45. Обеспечение полетов

203. Обеспечение полетов организуется и осуществляется в соответствии с требованиями **законодательства Республики Казахстан** в области использования воздушного пространства и деятельности гражданской авиации и включает:

- 1) обеспечение аэронавигационной информацией;
- 2) метеорологическое обеспечение;
- 3) инженерно-авиационное обеспечение;
- 4) аэродромно-техническое обеспечение;
- 5) электросветотехническое обеспечение;
- 6) радиотехническое обеспечение;
- 7) орнитологическое обеспечение;
- 8) медицинское обеспечение;
- 9) аварийное и поисково-спасательное обеспечение;
- 10) оперативное управление производственной деятельностью;
- 11) экологическое обеспечение;
- 12) коммерческое обеспечение;
- 13) режимно-охранное обеспечение.

204. Обеспечение полетов осуществляется в соответствии с требованиями Основных правил полетов.

3. Эксплуатационные процедуры

Параграф 46. Разработка эксплуатационных процедур

205. Эксплуатант разрабатывает процедуры и инструкции по каждому эксплуатируемому типу ВС, содержащие служебные обязанности членов экипажа и наземного персонала для всех видов эксплуатационной деятельности на земле и в полете.

206. Эксплуатант имеет систему карт контрольных проверок, которые будут использоваться экипажем до начала, во время и после завершения всех этапов полета в нормальной, особой и аварийной ситуациях в целях обеспечения соответствия действий экипажа процедурам, содержащимся в РЛЭ и (или) РПП.

207. Эксплуатант не требует от членов экипажа на ответственных (сложных) этапах полета выполнения действий, отличных от действий, направленных на обеспечение безопасности полета.

208. Эксплуатант осуществляет эксплуатационный контроль любого полета, выполняемого на основании его сертификата эксплуатанта (АОС - аббревиатура на английском языке).

Параграф 47. Руководство по производству полетов

209. Эксплуатант разрабатывает РПП и обеспечивает соответствующими частями РПП авиационный персонал, занятый в производстве полетов. Требования РПП являются обязательными для выполнения всем персоналом эксплуатанта, в части его касающейся.

210. Содержание РПП приведено в постановлениях Правительства Республики Казахстан:

1) от 18 октября 2010 года № 1070 "Об утверждении Правил сертификации и выдачи сертификата эксплуатанта гражданских ВС";

2) от 18 октября 2010 года № 1069 "Об утверждении Правил допуска эксплуатанта к авиационным работам";

3) от 31 декабря 2010 года № 1522 "Об утверждении Правил допуска к полетам эксплуатантов авиации общего назначения".

Параграф 48. Квалификация авиационного персонала

211. Авиационный персонал, принимающий участие в наземном обслуживании и летной эксплуатации или непосредственно осуществляющий наземное обслуживание и летную эксплуатацию ВС, допускается к самостоятельной профессиональной деятельности после прохождения стажировки и решения должностного лица, проводившего стажировку, о возможности допуска к самостоятельной профессиональной деятельности.

212. Авиационный персонал проходит аттестацию на соответствие занимаемой должности.

Сноска. Пункт 212 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 20.09.2013 № 733 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 49. Взаимодействие с органами ОВД

213. Эксплуатант обеспечивает соблюдение процедур взаимодействия с органами ОВД, установленных для районов и государств, в воздушном пространстве которых выполняются полеты.

214. Эксплуатант своевременно представляет в органы ОВД план полета (заявку на использование воздушного пространства) в соответствии с требованиями Правил использования воздушного пространства Республики Казахстан, утвержденных постановлением Правительства Республики Казахстан от 12 мая 2011 года № 506.

Параграф 50. Использование аэродромов

215. Эксплуатант использует только те аэродромы, которые соответствуют эксплуатационным требованиям и ограничениям по типам ВС и видам полетов.

216. В целях определения методов подготовки пилотов и членов экипажа ВС и их допуска к полетам в районы и на аэродромы в зависимости от плотности воздушного движения, географических особенностей, рельефа местности и сложности схем захода на посадку, эксплуатант устанавливает категории сложности аэродромов.

217. Аэродромы в зависимости от сложности классифицируются по категориям "А", "В", "С" и вносятся в РПП эксплуатанта.

218. Классификация аэродромов по категории сложности осуществляется в соответствии с требованиями Классификации аэродромов по сложности, приведенной в приложении 3 к настоящим Правилам.

Параграф 51. Минимум аэродрома

219. Эксплуатант определяет минимум для взлета и посадки каждого аэродрома, разрешенного для использования, в соответствии с требованиями Методики определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС, приведенной в приложении 4 к настоящим Правилам и Руководства по всепогодным полетам (Doc 9365 AN/910, документ ИКАО).

220. Любое повышение минимума аэродрома, устанавливаемое уполномоченным органом, учитывается эксплуатантом.

221. Выбранный минимум для конкретного режима захода на посадку и посадки применяется, если:

1) наземное оборудование, указанное на соответствующей карте захода на посадку и обеспечивающее процедуру захода и посадки, исправно и включено;

2) бортовые системы, необходимые для данного типа захода на посадку, работоспособны;

3) летные характеристики определенные РЛЭ (или эквивалентного ему документа) и РПП соответствуют минимуму;

4) экипаж имеет соответствующий допуск.

Параграф 52. Процедуры выхода и захода на посадку по приборам

222. Эксплуатант использует схемы инструментального выхода и захода на посадку, установленные государством, в котором расположен аэродром.

223. Схемы инструментального выхода и захода на посадку, отличающиеся от установленных, применяются только с разрешения государства, на территории которого расположен аэродром и по согласованию с уполномоченным органом.

224. КВС принимает разрешение органа ОВД на отклонение от опубликованной схемы выхода или захода на посадку при видимости препятствий и выполнении правил их пролета с учетом фактических условий полета. Конечный участок захода на посадку выполняется визуально или в соответствии с установленной схемой инструментального захода.

225. Маневрирование ВС от точки окончания полета по воздушной трассе, местной воздушной линией (далее - МВЛ) до контрольной точки начального этапа захода на посадку, производится по установленному маршруту прибытия (далее - STAR, сокращенная аббревиатура на английском языке) или по траекториям, задаваемым диспетчером ОВД.

226. При вылете и заходе на посадку пролет контрольных точек (пунктов, рубежей) производится на заданных высотах с соблюдением установленных ограничений по приборным скоростям полета, указанным в схемах вылета и захода на посадку по приборам.

227. Схемы вылета и захода на посадку, стандартные маршруты вылета и прибытия по приборам выполняются летными экипажами с учетом влияния ветра.

228. При полете по стандартному маршруту вылета (прибытия) по приборам и схеме вылета (захода на посадку) используются навигационные средства, на которых основан маршрут вылета (прибытия) по приборам и схема вылета (захода на посадку).

229. Схемы вылета, начального этапа захода на посадку, ожидания, ухода на второй круг, не являющиеся схемами зональной навигации, выполняются с применением оборудования зональной навигации при соблюдении следующих условий:

1) оборудование зональной навигации, установленное на ВС сертифицировано, и летный экипаж допущен к его использованию для выполнения схемы данного типа;

2) заданная траектория содержится в действующей бортовой базе данных, и летный экипаж убедился в ее совпадении с опубликованной схемой.

230. При осуществлении векторения орган ОВД отвечает за безопасный пролет наземных препятствий, если векторение начато в отношении прилетающего ВС, и оно продолжается:

1) до выхода ВС к конечному участку захода на посадку по приборам;

2) до получения разрешения на выполнение визуального захода на посадку.

231. Подход ВС к конечному участку захода на посадку по приборам обеспечивается под углом не более 45 градусов (под углом 30 градусов) на удалении, позволяющем выполнить вход в глиссаду в режиме прямолинейного горизонтального полета.

232. Разрешение на заход выдается одновременно с последним заданным курсом, при этом указание о возобновлении полета по своим средствам не выдается. Момент доворота ВС для выхода на траекторию конечного участка захода на посадку является окончанием радиолокационного векторения для захода на посадку по приборам. С момента окончания радиолокационного векторения КВС отвечает за безопасное продолжение захода на посадку.

233. Заходы на посадку и посадки с использованием схем захода на посадку по приборам подразделяются:

1) на неточные заходы на посадку и посадки - заходы на посадку и посадки по приборам с использованием бокового наведения, но без использования вертикального наведения;

2) на заходы на посадку и посадки с наведением - заходы на посадку и посадки по приборам с использованием бокового и вертикального наведения, но не отвечающие требованиям, установленным для точных заходов на посадку и посадок. Боковое и вертикальное наведение представляют собой наведение, обеспечиваемое с помощью наземного навигационного средства, либо формируемых компьютером навигационных данных;

3) на точные заходы на посадку и посадки - заходы на посадку и посадки по приборам с использованием точного бокового и вертикального наведения при минимумах, определяемых категорией захода на посадку и посадки.

234. Точный заход на посадку по радиомаячной системе (далее - РМС):

1) заход на посадку по РМС начинается в точке конечного этапа захода на посадку, являющейся точкой входа в глиссаду;

2) в случае потери наведения по курсу и (или) глиссаде, при наличии визуального контакта экипажа с ВПП осуществляется переход на правила визуального захода на посадку. При отсутствии визуального контакта с ВПП выполняется прерванный заход по схеме ухода на второй круг с последующей подготовкой и выполнением неточного захода на посадку или захода на посадку с вертикальным наведением, если фактические метеоусловия не хуже эксплуатационного минимума, установленного для данного типа захода.

235. Заход на посадку по посадочному локатору:

1) при выполнении захода на посадку по посадочному локатору пилот выполняет команды диспетчера ОВД;

2) при отклонениях от заданной траектории по направлению пилот не предпринимает корректирующих действий без специального указания диспетчера ОВД об этом;

3) при отклонениях от заданной траектории по высоте (отклонения по глиссаде) пилот предпринимает корректирующие действия на основе предоставляемой диспетчером ОВД информации.

236. Неточный заход на посадку:

1) снижение на конечном этапе захода на посадку начинается в контрольной точке конечного этапа захода на посадку, а при выполнении процедуры " ипподром" или обратных схем - после выхода на предпосадочную прямую;

2) снижение на конечном этапе захода на посадку до минимальной высоты снижения (далее - МВС) осуществляется с расчетной вертикальной скоростью, определяемой градиентом снижения (углом наклона траектории при заходе по спутниковой навигационной системе (далее - СНС)) с учетом ветра.

237. При наличии на конечном этапе захода на посадку контрольной точки ступенчатого снижения, снижение ниже указанной высоты до пролета этой точки не производится.

238. При отклонении ВС на величину, превышающую установленные пределы, заход на посадку прекращается. Процедура ухода на второй круг начинается не позднее пролета точки ухода на второй круг.

239. Заход на посадку с использованием бокового и вертикального наведения не выполняется при температуре на аэродроме ниже, чем опубликовано на карте захода на посадку.

240. Заход на посадку начинается в точке начала конечного этапа захода на посадку, являющейся точкой входа в глиссаду.

241. В случае прекращения вертикального наведения при наличии визуального контакта с ВПП осуществляется переход на визуальный заход на посадку. При отсутствии визуального контакта с ВПП выполняется уход на второй круг с последующим выполнением неточного захода на посадку, если фактические метеоусловия не хуже эксплуатационного минимума, установленного для данного типа захода.

Параграф 53. Процедуры снижения шума

242. Эксплуатант устанавливает процедуры снижения шума при выполнении полетов по ППП согласно Правилам аэронавигационного обслуживания - производство полетов ВС (PANS - OPS, Doc. 8168-OPS/611, документ ИКАО) и других документов ИКАО.

243. Процедуры взлета и набора высоты с использованием мер по ограничению шума на местности, устанавливаемые эксплуатантом для всех типов используемых ВС, должны быть одинаковыми для всех аэродромов.

Параграф 54. Полеты увеличенной дальности самолетов с двумя газотурбинными двигателями (ETOPS – сокращенная аббревиатура на английском языке)

Сноска. Заголовок параграфа в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

244. Эксплуатант не выполняет полеты по маршруту, не отвечающему требованиям параграфа 55 настоящих Правил и, не имея на это соответствующего разрешения, выданного уполномоченным органом (допуска к полетам по ETOPS).

245. Критерии, применяемые в отношении технических характеристик и надежности самолетных систем при сертификации по ETOPS, содержится в Руководстве по летной годности (Doc. 9760, документ ИКАО).

246. При выполнении полетов по ETOPS, эксплуатант выбирает запасные аэродромы так, чтобы удаление запасных аэродромов пригодных для посадки с любой точки маршрута находилось в пределах досягаемости по запасу топлива и временного интервала определенного по надежности MEL.

Параграф 55. Максимальное расстояние до аэродромов, пригодных для посадки самолетов с двумя газотурбинными двигателями, без допуска к полетам по ETOPS

Сноска. Заголовок параграфа в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

247. При отсутствии специального разрешения уполномоченного органа (разрешение ETOPS) эксплуатант не выполняет полеты на самолетах с двумя газотурбинными двигателями по маршруту, имеющему какую-либо точку, удаленную от аэродрома, пригодного для посадки, на расстояние более:

1) 60 минут полета с одним работающим двигателем на крейсерской скорости, определенной в соответствии с пунктом 248 настоящих Правил, для ВС, с летно-техническими характеристиками класса "А" с максимально одобренным числом пассажирских мест более 20 или с максимальной взлетной массой более 45500 кг.;

2) 120 минут полета или, при утверждении уполномоченным органом для турбореактивных ВС до 180 минут полета с одним работающим двигателем на крейсерской скорости определенной в соответствии с пунктом 248 настоящих Правил, для ВС, с летно-техническими характеристиками класса "А" с максимально одобренным числом пассажирских мест менее 19, или максимальной взлетной массой менее 45500 кг.;

3) 120 минут полета с одним работающим двигателем на крейсерской скорости, определенной в соответствии с пунктом 248 настоящих Правил, или

300 морских миль (берется меньшее значение), для ВС с летно-техническими характеристиками класса "В" или "С".

Сноска. Пункт 247 с изменениями, внесенными приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

248. Эксплуатант определяет скорость для расчета максимального удаления до приемлемого аэродрома для каждого типа используемых самолетов с двумя газотурбинными двигателями.

Сноска. Пункт 248 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

249. Эксплуатант обеспечивает, чтобы следующая информация, относящаяся к каждому типу или модификации самолетов, была включена в РПП:

1) крейсерская скорость с одним неработающим двигателем, определенная в соответствии с пунктом 247 настоящих Правил;

2) максимальное расстояние до приемлемого аэродрома, определенное в соответствии с пунктами 247 и 248 настоящих Правил.

Параграф 56. Средства аварийного покидания, свободный доступ к аварийно-спасательному оборудованию

250. Эксплуатант устанавливает процедуры, обеспечивающие своевременное развертывание средств аварийной эвакуации: перед вырубиванием, взлетом и посадкой, а также в аварийных ситуациях на различных этапах полета.

251. КВС убеждается, что все аварийно-спасательное оборудование доступно пассажирам и готово к немедленному использованию.

Параграф 57. Кресла, привязные системы и ремни безопасности

252. Члены экипажа:

1) во время взлета и посадки, член экипажа, занимающий место пилота, пользуется привязной системой, включающей плечевые ремни и поясной ремень, которыми можно пользоваться отдельно;

2) все остальные члены летного экипажа пользуются своими привязными системами во время взлета и посадки, если плечевые ремни не мешают им исполнять свои обязанности, а если мешают, то плечевые ремни отстегиваются, при этом поясной ремень остается пристегнутым;

3) каждый член летного экипажа при нахождении на рабочем месте пристегнут поясным ремнем безопасности.

253. Пассажиры:

1) КВС убеждается, что все пассажиры занимают свои места и пристегнуты поясными и, если имеются, плечевыми ремнями безопасности перед взлетом и посадкой, во время руления, исходя из интересов безопасности полета;

2) эксплуатант обеспечивает, а КВС убеждается в том, что для перевозки детей до двух лет имеются необходимые средства обеспечения их безопасности в полете, либо они располагаются с взрослыми пассажирами, используя один ремень безопасности.

Параграф 58. Безопасность кабины летного экипажа, пассажирской кабины и буфетов-кухонь

254. На ВС, перевозящих пассажиров, с максимальной сертифицированной взлетной массой, превышающей 45 500 кг, или пассажировместимостью более 60 человек устанавливается дверь кабины летного экипажа утвержденной конструкции, спроектированная разработчиком ВС таким образом, чтобы она противостояла пробиванию пулями стрелкового оружия и осколками гранат, а также насильственному вторжению посторонних лиц.

255. Обеспечивается возможность запираения и отпираения этой двери с рабочего места каждого пилота (при экипаже из двух пилотов), а также предусматриваются средства контроля с рабочего места каждого пилота всей зоны двери с внешней стороны кабины летного экипажа с целью опознания лиц, желающих войти, и обнаружения подозрительных действий или потенциальной угрозы.

256. С момента закрытия всех внешних дверей ВС после посадки пассажиров до открытия любой такой двери для их высадки дверь кабины летного экипажа находится в закрытом и запертом положении, за исключением тех случаев, когда необходимо обеспечить возможность входа или выхода лиц, имеющих на это право.

257 Эксплуатант разрабатывает процедуры, обеспечивающие свободный подход ко всем аварийным выходам и доступ к средствам покидания пассажирской кабины (салона) перед рулением, взлетом и посадкой.

258. КВС убеждается, что перед взлетом и посадкой все оборудование пассажирской кабины (салона) и багаж соответствующим образом закреплены в целях безопасности.

Параграф 59. Заправка ВС

259. Заправка ВС горючими и смазочными материалами (далее - ГСМ), не имеющими паспорта качества не допускается.

260. Контрольный талон на выдаваемый ГСМ предъявляются члену летного экипажа ВС или представителю эксплуатанта по их требованию перед заправкой ВС.

261. Не допускается заправка, дозаправка, слив ГСМ с высоким уровнем испарения (авиационный бензин), если на борту ВС находятся пассажиры.

262. Разрешена заправка, дозаправка, слив ГСМ, имеющих низкий уровень испарения (реактивное топливо), вертолетов при вращающихся винтах, если это не противоречит РЛЭ.

263. При возникновении опасной ситуации или при нарушении требований пунктов 259-262 настоящих Правил прекращается процедура заправки, дозаправки, слива ГСМ ВС с находящимися на борту пассажирами, а также при их посадке и высадке.

Параграф 60. Учет заправки ГСМ

264. Эксплуатант ведет учет заправки ГСМ, который позволяет удостовериться в том, что при выполнении полета при коммерческих перевозках удовлетворялись требования пункта 716 настоящих Правил.

265. Документы учета заправки ГСМ сохраняются эксплуатантом в течение 3 месяцев.

Параграф 61. Заправка (слив) топлива с пассажирами на борту, а также во время посадки и высадки пассажиров

266. Заправка самолета топливом во время посадки пассажиров, нахождения их на борту или высадки производится только в том случае, если на борту находится надлежащее количество подготовленного персонала, готового приступить к немедленной эвакуации пассажиров из ВС и осуществлять руководство ею.

267. При заправке топливом во время посадки пассажиров, нахождения их на борту или высадке между наземным персоналом, наблюдающим за заправкой, и подготовленным персоналом на борту самолета поддерживается двусторонняя связь по самолетному переговорному устройству или с использованием подходящих средств связи.

268. Заправку, дозаправку, слив топлива, имеющего низкий уровень испарения (реактивное топливо) из ВС во время нахождения на его борту пассажиров, а также при их посадке или высадке разрешается осуществлять при соблюдении следующих условий:

1) на борту ВС вместе с пассажирами находится специально подготовленный персонал, способный применять средства пожаротушения, проинструктировать и организовать аварийную эвакуацию пассажиров;

2) экипаж ВС, обслуживающий персонал и пассажиры предупреждены о том, что будет производиться заправка, дозаправка или слив топлива;

3) табло "Пристегнуть ремни" выключено;

4) табло "Не курить" и световые указатели аварийных выходов включены;

5) пассажиры не пристегнуты ремнями безопасности;

6) количество персонала достаточно для организации немедленной эвакуации пассажиров;

7) стоянка ВС и зоны, где разворачиваются средства аварийного покидания ВС, свободны от препятствий;

8) созданы условия для безопасной и быстрой эвакуации людей из ВС, включая наличие трапа при одной входной двери на ВС, или не менее двух трапов при двух и более входных дверях;

9) поддерживается (двусторонняя) связь между наземным персоналом, осуществляющим наблюдение за дозаправкой, и экипажем на борту ВС с помощью бортовой системы внутренней связи или подходящих средств связи.

Параграф 62. Запас кислорода

269. Экипаж ВС перед полетом контролирует наличие запаса кислорода для дыхания:

1) для всех членов экипажа и 10 процентов пассажиров, в течение периода времени, превышающего 30 минут, когда выполняется полет на высотах, где барометрическая высота в кабине составляет от 3000 м до 4000 м;

2) для всех членов экипажа и пассажиров при полете в течение всего времени на высотах, где барометрическая высота в кабине превышает 4000 м;

3) для всех членов экипажа и пассажиров предусматривается десятиминутный запас кислорода, в случае экстренного снижения при падении давления на борту ВС с герметизированной кабиной, при полетах выше абсолютной высоты 7600 м., или при полетах ниже абсолютной высоты 7600 м., если ВС не сможет безопасно снизиться в течение 4 минут до высоты, где барометрическая высота в кабине составит 4000 м.

270. Воздушные суда, которым индивидуальное удостоверение о годности к полетам впервые было выдано 9 ноября 1998 года или позже, оснащается автоматически разворачиваемым кислородным оборудованием. При этом

обязательным условием является, чтобы общее число кислородных приборов превышало количество мест для пассажиров и членов обслуживающего экипажа не менее, чем на 10 процентов.

4. Правила полетов

271. Полеты ВС в воздушном пространстве Республики Казахстан выполняются:

- 1) по ПВП;
- 2) по ППП.

272. ПВП предусматривают порядок выполнения полетов в условиях, позволяющих экипажу визуальным наблюдением за наземными ориентирами определить местонахождение и пространственное положение ВС по естественному горизонту.

273. ППП предусматривают:

- 1) выполнение полетов ВС по пилотажно-навигационным приборам в пределах контролируемого воздушного пространства классов "А", "С";
- 2) обеспечение диспетчерского обслуживания полетов в контролируемом воздушном пространстве.

Параграф 63. Правила визуальных полетов

274. Полеты по ПВП выполняются в пределах нижнего воздушного пространства с приборной скоростью не более 450 км./ч.:

днем;

в сумерках - при полетах на аэродромы (посадочные площадки), оборудованные светотехническими средствами или с подбором посадочных площадок с воздуха и на аэродромы (площадки), не оборудованные светотехническими средствами, не ранее чем через 30 мин. после наступления рассвета и не позднее, чем за 30 мин. до наступления темноты.

275. ПВП предусматривают:

- 1) выдерживание установленных вертикальных, продольных и боковых интервалов между ВС, а также между ВС и материальными объектами в воздухе путем визуального наблюдения экипажем ВС за воздушной обстановкой;
- 2) при полетах на высотах ниже нижнего эшелона, выдерживание истинной безопасной высоты и обход искусственных препятствий посредством визуального наблюдения за расположенной впереди местностью;
- 3) полет ВС в пределах воздушной трассы, местной воздушной линии (далее - МВЛ), маршрута полета, схемы полета в районе аэродрома (вертодрома)

методом визуальной ориентировки с использованием имеющихся навигационных средств;

4) в контролируемом воздушном пространстве - дополнительно постоянное прослушивание радиочастоты органа ОВД, в зоне ответственности которого находится ВС;

5) в неконтролируемом воздушном пространстве - дополнительно постоянное прослушивание эфира (рабочей радиочастоты).

276. КВС (пилотам), не имеющим допуска к полетам по ППП, необходимо иметь уровень подготовки (навыки) пилотирования по приборам в такой степени, которая обеспечит безопасное завершение полета при внезапном попадании ВС в условия, исключающие возможность пилотирования по ПВП.

277. Полеты по ПВП выполняются с максимальной осмотрительностью всех членов летного экипажа ВС, а в контролируемом воздушном пространстве с постоянным прослушиванием радиочастоты органа ОВД, в зоне ответственности которого находится ВС.

278. Обход препятствия, наблюдаемого по курсу ВС, осуществляется, преимущественно справа на удалении от него не менее 500 м.

279. Обгоняющим считается ВС, которое приближается к впереди летящему ВС с курсом, отличающимся от его курса менее чем на 70 градусов.

Обгон впереди летящего ВС возможен:

1) в полете - с правой стороны с интервалом не менее 500 м.;

2) при полете по кругу (где круг предусмотрен) - более скоростным ВС только до третьего разворота с внешней стороны круга с интервалом не менее 500 м.

При выполнении полетов по кругу обгон однотипного ВС не допускается.

280. При полете на высоте ниже эшелона перехода не допускается встречное движение ВС на одной высоте по одному не разведенному маршруту полета и (или) МВЛ.

281. Изменение высоты (эшелона) полета производится:

1) в контролируемом воздушном пространстве - с разрешения органа ОВД, под непосредственным управлением которого находится ВС;

2) в неконтролируемом воздушном пространстве - с информацией в эфир о своих действиях для ВС, находящихся этом воздушном пространстве на специально установленной радиочастоте.

282. В случае непреднамеренного сближения на встречных курсах каждый КВС отворачивает ВС вправо для расхождения левыми бортами.

283. При полетах ВС на пересекающихся курсах и одной высоте КВС (пилоты) не теряют другое ВС из вида независимо от выполняемого маневра:

1) при наличии возможности изменить высоту полета - заметивший другое ВС слева уменьшает высоту полета, соответственно заметивший справа - увеличивает высоту полета, с обеспечением безопасной высоты расхождения;

2) при отсутствии возможности изменить высоту полета (облачность, полет на минимальной высоте и другие ограничения) - выполняется отворот ВС вправо для безопасного расхождения левыми бортами.

284. При ухудшении метеорологических условий до значений, не отвечающим требованиям для полета по ПВП, КВС:

1) возвращается на аэродром вылета или выполняет посадку на ближайшем запасном аэродроме, если он не допущен к специальным полетам по ПВП или к полетам по ППП;

2) переходит на специальный полет по ПВП, если цель выполняемого задания на полет и подготовка КВС не препятствуют этому;

3) переходит на полет по ППП, если цель выполняемого задания на полет, подготовка КВС и оснащенность ВС не препятствуют этому.

285. При переходе на специальный полет по ПВП или на полет по ППП КВС согласовывает свои действия и эшелон (высоту) полета с органом ОВД, который обеспечивает установленные интервалы между ВС и согласовывает освобождение нижнего (безопасного) эшелона и условия входа ВС в смежный район ОВД (УВД).

286. При внезапном попадании ВС в условия ниже минимума, установленного для полетов по ПВП, снижение ниже установленной безопасной высоты в целях перехода на визуальный полет недопустимо. В этом случае КВС осуществляет переход на полет по ППП и разворот на 180 градусов для возврата на аэродром вылета или выполняет посадку на ближайшем аэродроме.

При невозможности перейти на визуальный полет после выполнения разворота на 180 градусов КВС переводит ВС в набор высоты до нижнего безопасного эшелона и согласовывает дальнейшие действия в контролируемом воздушном пространстве с органом ОВД.

Сноска. Пункт 286 с изменениями, внесенными приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

287. Командиру вертолета при встрече в полете с условиями погоды ниже минимума и опасными метеоявлениями разрешается произвести посадку на площадку, подобранную с воздуха. Взлет с этой площадки разрешается при фактической погоде, соответствующей минимуму командира вертолета. О своих действиях командир вертолета информирует орган ОВД, (если полет осуществлялся в контролируемом воздушном пространстве).

288. При выполнении полетов в контролируемом воздушном пространстве передача донесения о местоположении ВС осуществляется КВС с интервалом не более 30 минут, если орган ОВД под управлением которого находится ВС, не установил другой интервал времени.

289. При выполнении полета по ПВП КВС обеспечивает:

- 1) выполнение ПВП и заданных условий полета;
- 2) соблюдение безопасной высоты полета (выдерживание истинных безопасных высот);
- 3) точность выдерживания маршрута полета и выполнение установленных процедур маневрирования, включая соблюдение установленных схем выхода из района аэродрома и захода на посадку;
- 4) своевременный доклад органу ОВД, под управлением которого находится ВС, об отклонении от текущего плана полета;
- 5) достоверность информации о месте ВС и условиях полета;
- 6) точное и своевременное выполнение указаний органа ОВД.

290. Условия полета по ПВП определяются в зависимости от времени суток, характеристики района полетов и скорости полета в соответствии с требованиями приложения 5 к настоящим Правилам.

291. Неконтролируемое воздушное пространство (класс G) для полетов по ПВП публикуется в сборниках аэронавигационной информации или сообщениями NOTAM вместе с частотой радиотелефонной связи в диапазоне очень высоких частот (далее - ОВЧ-диапазон) для радиовещательной передачи воздушными судами информации о движении (далее - ТИВА, аббревиатура на английском языке).

292. В том случае, когда для двусторонней связи "воздух - земля" с органом ОВД используется ОВЧ-диапазон и на ВС имеются только две работающие ОВЧ - станции, одна ОВЧ-станция настраивается на частоту органа ОВД, а другая - на частоту ТИВА.

Прослушивание на частоте ТИВА экипаж ВС начинает за 10 мин до входа в неконтролируемое воздушное пространство и продолжает до выхода из этого воздушного пространства. Экипаж ВС, взлетающего с аэродрома, расположенного в пределах неконтролируемого воздушного пространства, прослушивание начинает при первой возможности после взлета и продолжает до выхода из этого воздушного пространства.

293. Передачу информации на частоте ТИВА экипаж ВС ведет:

- 1) за 10 мин до входа в неконтролируемое воздушное пространство или, если пилот взлетает с аэродрома, расположенного в пределах неконтролируемого воздушного пространства после взлета;
- 2) за 10 мин до пересечения маршрута ОВД или выхода на него;

- 3) с интервалом в 20 мин о своем местоположении и высоте полета;
- 4) по возможности, за 2-5 мин до изменения высота полета;
- 5) во время изменения высоты полета;
- 6) по решению КВС.

294. При переходе с одной высоты полета на другую в неконтролируемом воздушном пространстве экипаж ВС включает все имеющиеся бортовые огни, для визуального обнаружения ВС.

295. После получения в неконтролируемом воздушном пространстве от другого ВС радиовещательной информации о его движении, КВС, во избежание риска неминуемого столкновения его ВС с другим, предпринимает следующие немедленные действия:

- 1) включает все имеющиеся бортовые огни для визуального обнаружения ВС;
- 2) сообщает на частоте ТИВА о предпринимаемых действиях.

296. При отсутствии радиостанции на борту воздушного судна полет по ПВП не выполняется на высотах выше 50 метров, за исключением выделенных пилотажных зон.

297. При полетах по проведению поисково-спасательных и аварийно-спасательных работ, обеспечению ликвидации чрезвычайных ситуаций, выполнению срочных полетов по обслуживанию организаций здравоохранения, а также выполнению учебных и тренировочных полетов днем и ночью применяются специальные полеты по ПВП.

Специальные полеты по ПВП по маршруту, а также в районе аэродрома применяются при соблюдении требований минимальных запасов высот над препятствием для специального полета по ПВП, приведенных в приложении 6 настоящих Правил.

298. Специальный полет по ПВП используются летными экипажами, подготовленными к полетам по ППП, в менее благоприятных, чем визуальные метеорологические условия.

299. Специальный полет по ПВП предусматривает:

1) пилотирование ВС по линии естественного горизонта с одновременным контролем по приборам за его пространственным положением;

2) выполнение полета с соблюдением интервалов продольного и бокового эшелонирования, установленного для ППП;

3) выдерживание заданного эшелона (высоты) полета с учетом искусственных препятствий;

4) определение места ВС визуально по наземным ориентирам с использованием имеющихся навигационных средств;

5) наличие контроля органа ОВД (управления полетами) за соблюдением интервалов между ВС с применением радиотехнических средств и (или) на

основании информации, получаемой от летных экипажей, и при условии, что нижний безопасный эшелон освобожден от других воздушных судов.

300. Специальные полеты по ПВП выполняются днем и ночью в контролируемом воздушном пространстве (класс С) при полетах ниже нижнего безопасного эшелона и на эшелонах в пределах нижнего воздушного пространства на ВС с максимальной скоростью полета не более 300 км./ч. для следующих видов полетов:

1) днем - при отсутствии метеоусловий для полетов по ПВП при выполнении срочных полетов по обслуживанию организаций здравоохранения, поисково-спасательных и аварийно-спасательных работ, обеспечению ликвидации чрезвычайных ситуаций, особо важных полетов;

2) ночью - при выполнении срочных полетов по обслуживанию организаций здравоохранения, поисково-спасательных и аварийно-спасательных работ, обеспечению ликвидации чрезвычайных ситуаций, при выполнении особо важных полетов и полетов по перегонке ВС;

3) днем и ночью - при выполнении учебных и тренировочных полетов.

301. Специальные полеты по ПВП ночью могут выполняться над облаками при их количестве не более 2-х октантов, в этом случае расстояние по вертикали от воздушного судна до верхней границы облаков должно быть не менее 300 м.

302 Специальные полеты по ПВП ночью выполняются на аэродромы (вертодромы), имеющие светотехническое оборудование, и посадочные площадки , оборудованные световыми ориентирами с обязательной световой маркировкой рабочей площади.

303. Специальные полеты по ПВП выполняются при наличии связи между органом ОВД и ВС, при условии освобождения нижнего безопасного эшелона от других ВС.

304. При организации полетов по специальным полетам по ПВП маршрут выбирается через ориентиры, легко опознаваемые в условиях ограниченной видимости с тем, чтобы обеспечивался обход искусственных препятствий на удалении, позволяющем не включать их в расчет безопасной высоты.

Встречное движение и обгон ВС по маршруту (в том числе на МВЛ, разведенных для полетов по ПВП) при полетах специальным полетам по ПВП осуществляются с применением вертикального эшелонирования по ППП.

305. При невозможности эшелонирования специальных полетов по ПВП по высоте организуется одностороннее движение ВС с продольным эшелонированием, установленным для ППП.

306. При ухудшении метеоусловий до значений ниже минимальных условий для специальных полетов по ПВП, КВС выполняет возврат на аэродром вылета или производит посадку на ближайшем аэродроме. В случае попадания ВС в

условия, исключая визуальный полет, КВС руководствуется пунктом 286 настоящих Правил или переходит на полет по ППП, согласовав с органом ОВД маршрут следования и эшелон полета.

Сноска. Пункт 306 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15. 03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

307. Изменение высоты (эшелона) полета производится после разрешения органа ОВД, под непосредственным управлением которого находится ВС.

308. При выполнении специального полета по ПВП КВС обеспечивает:

- 1) выполнение правил и заданных условий полета;
- 2) выдерживание безопасной высоты полета;
- 3) выдерживание заданной высоты, заданного эшелона полета;
- 4) точность выдерживания воздушной трассы, МВЛ, маршрута полета и опубликованных схем выхода после взлета и захода на посадку;
- 5) своевременный доклад органу ОВД, руководящего полетом воздушного судна, о преднамеренном или непреднамеренном отклонении от текущего плана полета;
- 6) достоверность информации о месте ВС и условиях полета;
- 7) точное и своевременное выполнение указаний органа ОВД.

Параграф 64. Правила полетов по приборам

309. Полеты по ППП выполняются:

- 1) в контролируемом воздушном пространстве класса "А", "С" - без ограничения приборной скорости;
- 2) при полетах с применением аппаратуры имитирующую видимость.

310. Для выполнения полетов по ППП на ВС устанавливаются соответствующие приборы и навигационное оборудование, необходимые для выполнения "слепого" полета по маршруту и захода на посадку в сложных метеоусловиях, которое называется стандартным оборудованием.

311. Полеты по ППП в контролируемом воздушном пространстве выполняются на заданных эшелонах (высотах) в соответствии с правилами вертикального, продольного и бокового эшелонирования при строгом выдерживании заданного режима полета и установленного маршрута.

При выполнении полета по ППП экипаж ведет постоянное наблюдение за воздушной и метеорологической обстановкой визуально и с использованием бортовых радиотехнических средств.

312. Изменение эшелона полета производится по разрешению или указанию органа ОВД, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 367 настоящих Правил.

313. Полеты по ППП выполняются на уровне не ниже установленного безопасного эшелона для полетов по ППП или не ниже минимальной абсолютной высоты полета для данного района, над территорией которого выполняется полет, или там, где такая минимальная высота не установлена, она устанавливается в соответствии с требованиями приложения 7 к настоящим Правилам.

314. При выполнении полета по ППП КВС отвечает за:

1) выдерживание схемы выхода из района аэродрома, заданного эшелона (высоты), маршрута полета, схемы снижения и захода на посадку, заданных траекторий и параметров полета;

2) достоверность и своевременность информации о фактическом местонахождении ВС, высоте и условиях полета;

3) точное и своевременное выполнение указаний диспетчерского органа ОВД.

315. Диспетчер соответствующего органа ОВД, под управлением которого выполняется полет ВС по ППП, отвечает за:

1) правильное назначение эшелонов (высот) полета;

2) обеспечение установленных интервалов вертикального, продольного и бокового эшелонирования;

3) осуществление контроля за выдерживанием ВС маршрута полета, схемы выхода из района аэродрома, снижения и захода на посадку при наличии радиолокационного контроля;

4) своевременность и достоверность информации, предоставляемой экипажу о метеорологической обстановке, об отклонениях от заданной траектории полета при наличии радиолокационного контроля и, при необходимости, о воздушной и орнитологической обстановке;

5) обоснованность передаваемых экипажам ВС указаний и рекомендаций;

6) оказание помощи поисково-спасательным службам при проведении поисково-спасательных работ.

316. При переходе от полета по ППП к полетам по ПВП экипаж уведомляет орган ОВД. Орган ОВД подтверждает экипажу ВС об отмене полета по ППП.

Параграф 65. Правила определения и выдерживания безопасных высот полета

317. Истинная безопасная высота полета по ППП, ПВП и по специальным полетам по ПВП устанавливается в зависимости от рельефа местности и высоты

искусственных препятствий на ней, скорости полета ВС, применяемых правил и района полета с учетом допусков в точности пилотирования и навигации, погрешностей высотомеров в измерении высот, возможных вертикальных отклонений от траектории полета в условиях турбулентности атмосферы и орнитологической обстановки.

Безопасные истинные высоты полета приведены в приложении 7 к настоящим Правилам.

318. Для обеспечения полета на высоте не ниже истинной безопасной производится расчет приборной безопасной высоты полета.

319. Перед каждым полетом по ППП:

1) по сборникам аэронавигационной информации (инструкциям по производству полетов в районах аэродромов - аэронавигационным паспортам) определяются высота полета по аэродромному кругу (высота круга), минимальная абсолютная высота в секторе (MSA - аббревиатура на английском языке) и безопасная высота полета в районе подхода;

2) рассчитывается высота нижнего безопасного эшелона.

320. Высота полета по аэродромному кругу (высота круга) определяется в зависимости от скорости полета по кругу и истинной безопасной высоты и округляется в сторону увеличения до значений, кратных 100 м.

321. Для каждого аэродрома устанавливаются минимальные абсолютные высоты (далее - MSA), которые используются при снижении в аварийных ситуациях при выходе за пределы схемы захода на посадку и обеспечивают минимальный запас высоты полета 300 м над наивысшей точкой рельефа местности и искусственных препятствий в радиусе 46 км от радионавигационного средства, на котором основывается схема захода на посадку по приборам. Если разница между абсолютными высотами составляет не более 100 м, MSA устанавливается единой для всего района аэродрома. При большей разнице высот район аэродрома делится на секторы, и для каждого сектора устанавливается MSA. Каждая MSA в секторе округляется в сторону увеличения до значения, кратного 50 м.

При полетах в горных районах минимальный запас высоты над препятствиями увеличить на 300 м.

322. Безопасная высота полета в районе подхода определяется по атмосферному давлению аэродрома, приведенному к уровню моря.

323. Безопасная высота полета в районе подхода и высота круга рассчитываются по среднегодовой температуре и минимальному значению давления на аэродроме по многолетним наблюдениям и указываются в инструкции по производству полетов на данном аэродроме и в сборниках аэронавигационной информации.

324. Высота нижнего безопасного эшелона определяется путем расчета безопасной высоты полета по атмосферному давлению 760 мм рт. ст. (1013,2 мб./гПа) с последующим увеличением полученного значения до высоты ближайшего попутного эшелона.

325. Порядок расчета безопасных высот полета устанавливается Основными правилами полетов.

326. Перед каждым полетом по ПВП и специальным полетам по ПВП рассчитываются:

- 1) безопасная высота в районе аэродрома при полете ниже нижнего эшелона;
- 2) безопасная высота полета по маршруту (району авиационных работ) ниже нижнего эшелона;
- 3) высота нижнего безопасного эшелона.

327. При полетах по ПВП ниже нижнего эшелона безопасная высота в районе аэродрома (по атмосферному давлению аэродрома) и безопасная высота по маршруту (по минимальному приведенному давлению) рассчитываются по фактическому значению температуры на аэродроме вылета (назначения).

328. При расчете безопасной высоты для полетов по ПВП ниже нижнего эшелона по маршруту и в районе аэродрома в равнинной и холмистой местности высота искусственных препятствий не учитывается, если скорость полета ВС не превышает 300 км/ч. Экипаж ВС обходит искусственные препятствия визуально на удалении не менее 500 м.

При полетах по ПВП ночью, в горной местности и специальным полетам по ПВП для расчета безопасной высоты учитывается высота искусственных препятствий.

329. Специальные полеты по ПВП по маршруту, а также в зоне взлета и посадки выполняются при условиях, отвечающим требованиям Минимальных запасов высот над препятствием для полета по специальным полетам по ПВП и ночью ПВП, приведенных в приложении 6 к настоящим Правилам.

Разрешаются полеты по ПВП и специальные полеты ПВП над облаками при их количестве ниже высоты полета не более двух октантов. В этом случае расстояние от верхней границы облаков до ВС обеспечивается не менее 300 м.

При полетах днем в равнинной и холмистой местности при фактической и прогнозируемой высоте нижней границы облаков ниже 150 м. и видимости 3000 м. и более для ВС со скоростью полета до 300 км/ч высота искусственных препятствий не учитывается.

Параграф 66. Процедуры установки высотомеров

330. Отсчет барометрической высоты полета ВС производится при полетах:

1) в районе аэродрома в пределах аэродромного круга полетов, на высоте перехода и ниже – по значению атмосферного давления на уровне рабочего порога ВПП или по значению атмосферного давления на уровне рабочего порога ВПП приведенного к среднему уровню моря;

2) по маршруту на высоте ниже нижнего эшелона - по минимальному атмосферному давлению на маршруте (участке маршрута), приведенному к среднему уровню моря;

3) на эшелоне перехода и выше - по стандартному атмосферному давлению 760 мм рт. ст. (1013,25 мбар/пГа).

Сноска. Пункт 330 с изменениями, внесенными приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

331. Перед взлетом экипаж ВС устанавливает на высотомерах давление аэродрома QFE или QNH и сравнивает показания высотомеров с отметкой ноль " 0" на высотомере или значения абсолютной высоты аэродрома.

332. После взлета перевод шкалы давления барометрического высотомера экипажем ВС производится:

1) на значение стандартного атмосферного давления – при пересечении высоты перехода;

2) на значение минимального атмосферного давления, по маршруту полета приведенное к среднему уровню моря при выполнении полетов на высотах ниже нижнего эшелона – на установленном рубеже или по указанию органа ОВД.

Сноска. Пункт 332 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

333. Выдерживание высоты (эшелона) полета производится:

1) по стандартному атмосферному давлению - от высоты перехода при наборе высоты и от эшелона полета до эшелона перехода при снижении ВС;

2) по атмосферному давлению на аэродроме или минимальному давлению, приведенному к среднему уровню моря - при полетах в районе аэродрома (аэроузла) от взлета до набора высоты перехода и от эшелона перехода аэродрома до посадки.

334. Полеты ВС в переходном слое от высоты перехода до эшелона перехода в режиме горизонтального полета не допускаются. Для уменьшения переходного слоя высота перехода располагается как можно ближе к эшелону перехода, но не менее 300 м.

335. В случае полета ВС по маршруту ниже нижнего эшелона и необходимости занятия эшелона, перевод шкалы давления барометрического

высотомера с минимального давления, приведенного к среднему уровню моря, на стандартное атмосферное давление осуществляется при начале набора высоты для занятия эшелона.

336. При снижении ВС с эшелона полета до высоты полета по маршруту ниже нижнего эшелона, перевод шкалы давления барометрического высотомера со стандартного атмосферного давления на минимальное давление, приведенное к среднему уровню моря, производится при пересечении нижнего безопасного эшелона или при начале снижения ВС до высоты полета по маршруту ниже нижнего эшелона при выполнении полета на нижнем безопасном эшелоне. При отсутствии автоматической передачи информации в районе аэродрома, эшелон перехода и значение давления, приведенного к среднему уровню моря, экипаж ВС получает от органа ОВД (УВД).

Эшелон перехода устанавливается не ниже нижнего (безопасного) эшелона.

337. При посадке на аэродроме перевод шкалы давления барометрического высотомера производится:

1) со стандартного атмосферного давления 760 мм (1013,2 мбар) на значение атмосферного давления на уровне рабочего порога ВПП (на уровне рабочего порога ВПП приведенного к среднему уровню моря) при пересечении эшелона перехода;

2) при подходе к аэродрому на высоте ниже нижнего эшелона с минимального атмосферного давления по маршруту приведенного к среднему уровню моря на давление на уровне рабочего порога ВПП – на установленном рубеже или по указанию органа ОВД.

Сноска. Пункт 337 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

338. Перед вылетом с аэродрома, расположенного в равнинной или холмистой местности, где отсутствуют метеорологические наблюдения, давление, приведенное к среднему уровню моря, определяет экипаж ВС по шкале давления барометрического высотомера, стрелки которого должны быть установлены на значение высоты, равной абсолютной высоте аэродрома.

339. На горных аэродромах при атмосферном давлении на уровне взлетно-посадочной полосы, меньшем предельного значения, которое позволяет установить шкала давления барометрического высотомера, необходимо:

1) перед взлетом установить значение давления аэродрома, приведенное к среднему уровню моря. Показание высотомера в этом случае принимается за " условный нуль", относительно которого производится набор заданной высоты;

2) перед посадкой орган ОВД (УВД) сообщает экипажу ВС абсолютную высоту аэродрома и значение атмосферного давления аэродрома, приведенного к

среднему уровню моря, которое летный экипаж устанавливает на высотомерах, и производит заход на посадку, учитывая, что высотомеры будут показывать абсолютную высоту полета, а в момент приземления - высоту аэродрома над средним уровнем моря.

340. Последовательность перевода шкал давления барометрических высотомеров и сверки их показаний определяется технологией работы и взаимодействия членов экипажа ВС.

Параграф 67. Интервалы вертикального, продольного и бокового эшелонирования в контролируемом воздушном пространстве

341. Вертикальное эшелонирование в воздушном пространстве Республики Казахстан осуществляется по следующей полукруговой системе:

1) при направлении воздушных трасс, МВЛ и установленных маршрутов с истинными путевыми углами от 0 до 179 градусов (включительно) устанавливаются эшелоны полетов: 900 м., 1500 м. (FL 50), 2150 м. (FL 70), 2750 м. (FL 90), 3350 м. (FL 110), 3950 м. (FL 130), 4550 м. (FL 150), 5200 м. (FL 170), 5800 м. (FL 190), 6400 м. (FL 210), 7000 м. (FL 230), 7600 м. (FL 250), 8250 м. (FL 270), 8850 м. (FL 290), 9450 м. (FL 310), 10050 м. (FL 330), 10650 м. (FL 350), 11300 м. (FL 370), 11900 м. (FL 390), 12500 м. (FL 410), 13700 м. (FL 450), 14950 м. (FL 490);

2) при направлении воздушных трасс, МВЛ и установленных маршрутов с истинными путевыми углами от 180 до 359 градусов (включительно) устанавливаются эшелоны полетов: 1200 м., 1850 м. (FL 60), 2450 м. (FL 80), 3050 м. (FL 100), 3650 м. (FL 120), 4250 м. (FL 140), 4900 м. (FL 160), 5500 м. (FL 180), 6100 м. (FL 200), 6700 м. (FL 220), 7300 м. (FL 240), 7900 м. (FL 260), 8550 м. (FL 280), 9150 м. (FL 300), 9750 м. (FL 320), 10350 м. (FL 340), 10950 м. (FL 360), 11600 м. (FL 380), 12200 м. (FL 400), 13100 м. (FL 430), 14350 м. (FL 470).

342. При полетах по ППП применяются следующие минимальные интервалы вертикального эшелонирования:

1) на эшелонах полета ниже 8850 м. (FL 290) - 300 м. (1000 футов);

2) между эшелонами полета 8850 м. (FL 290) и 12500 м. (FL 410):

300 м. (1000 футов) - между ВС, допущенными к полетам с RVSM;

600 м. (2000 футов):

между государственными ВС, не допущенными к полетам с RVSM, и другим ВС, выполняющим полет в воздушном пространстве RVSM;

между всеми государственными ВС, выполняющими полет в составе группы в воздушном пространстве RVSM и другим ВС;

в воздушном пространстве перехода от/к RVSM между ВС, не допущенными к полетам с RVSM и другим ВС;

между ВС, выполняющим полет с отказавшей радиосвязью, и любым другим ВС, когда оба ВС выполняют полет в воздушном пространстве RVSM;

3) на эшелонах полета выше 12500 м. (FL 410) - 600 м. (2000 футов).

При возникновении в воздушном пространстве RVSM турбулентности, аварийных ситуаций или отказа оборудования на борту ВС, орган ОВД обеспечивает увеличенные минимумы вертикального эшелонирования или применяет минимумы бокового или продольного эшелонирования и (или) выводит ВС из воздушного пространства RVSM в порядке, установленном Инструкцией по организации и обслуживанию воздушного движения.

Назначение эшелона (высоты) полета органом ОВД осуществляется:

1) на эшелоне перехода и выше - в номерах эшелона полета (по запросу экипажа ВС назначается соответствующий эшелон полета в метрах) в соответствии с пунктом 341 настоящих Правил;

2) ниже эшелона перехода (нижнего безопасного эшелона) - в метрах.

343. При полетах ниже нижнего эшелона вертикальное расстояние между нижним эшелонем и высотой полета устанавливается не менее 300 м.

На высотах ниже нижнего эшелона полеты ВС по ПВП со скоростями не более 300 км/час эшелонируются через 150 м., со скоростями более 300 км/час - во всех случаях через 300 м.

344. Вертикальное расстояние между высотой полета по кругу и нижним эшелонем зоны ожидания должно быть не менее 300 м.

345. Вертикальное расстояние между ВС в районе аэродрома должно быть не менее 300 м. Для самолетов категории А и вертолетов, выполняющих полет по ПВП ниже нижнего эшелона, в местах пересечения с маршрутами полетов ВС категорий В, С, Д при радиолокационном контроле и продольном расстоянии между ними не менее 5 км., вертикальный интервал устанавливается не менее 150 м.

346. Не допускается назначать одновременно один и тот же эшелон (высоту) для полетов ВС по ПВП и ППП.

347. При смене эшелона в поворотном пункте маршрута, из-за изменения общего направления полета, занятие нового эшелона выполняется за 20 км. до пролета указанного пункта, по разрешению органов ОВД (УВД), с соблюдением интервалов, установленных настоящими Правилами.

348. Если заданные истинные путевые углы большинства участков трассы (маршрута) находятся в пределах одного полукруга, а отдельных участков - в

пределах другого, то для всей воздушной трассы (маршрута) могут устанавливаться единые эшелоны при условии соблюдения мер безопасности полета.

349. В районе аэродрома (аэроузла) и в зонах ожидания вертикальное эшелонирование производится в соответствии с установленными интервалами независимо от заданных путевых углов полета.

Параграф 68. Минимальные интервалы продольного эшелонирования при полетах по ПВП

350. Минимальный интервал продольного эшелонирования при полетах по ПВП между ВС, следующими по одному маршруту на одном эшелоне (высоте), составляет 2 км.

351. Минимальный интервал продольного эшелонирования при полетах по ПВП в момент пересечения эшелона (высоты) полета, занятого другим ВС, а также пересечения маршрута полета на одном эшелоне (высоте):

- 1) 2 км. для ВС со скоростями полета 300 км/час и менее;
- 2) 5 км. для ВС со скоростями полета 301 - 450 км/час.

352. Между ВС, выполняющими полеты по ПВП и ППП, интервалы продольного эшелонирования устанавливаются не менее установленных для полетов по ППП.

Параграф 69. Минимальные интервалы продольного эшелонирования при полетах по ППП с радиолокационным контролем

353. Минимальные интервалы продольного эшелонирования при полетах по ППП с радиолокационным контролем между ВС, следующими по одному маршруту на одном эшелоне (высоте) составляют:

- 1) на воздушных трассах, МВЛ и по установленным маршрутам - 30 км;
- 2) на воздушных трассах, МВЛ и по установленным маршрутам при использовании автоматизированных систем управления воздушным движением (далее - АС УВД) - 20 км;
- 3) в зоне подхода - 20 км;
- 4) в зоне подхода при использовании АС УВД - 12 км;
- 5) в зоне взлета и посадки: ВС с взлетной массой 136 тн. и более - 12 км; для легких ВС, следующих за средними ВС - 10 км; во всех остальных случаях - 5 км.

354. Минимальный интервал продольного эшелонирования при полетах по ППП с радиолокационным контролем при пересечении встречного эшелона (

высоты), занятого другим ВС, - 30 км в момент пересечения (с соблюдением 10-км. бокового интервала).

355. Минимальный интервал продольного эшелонирования при полетах по ППП с радиолокационным контролем при пересечении попутного эшелона (высоты), занятого другим ВС, - 20 км, а в зоне подхода при использовании АС УВД - 12 км в момент пересечения.

356. Минимальный интервал продольного эшелонирования при полетах по ППП с радиолокационным контролем между ВС, следующими по пересекающимся маршрутам (при углах пересечения не менее 70 градусов) на одном эшелоне (высоте), - 40 км в момент пересечения.

Параграф 70. Минимальные временные интервалы продольного эшелонирования по ППП при отсутствии радиолокационного контроля

357. Минимальные временные интервалы продольного эшелонирования по ППП при отсутствии радиолокационного контроля между ВС, следующими по одному маршруту на одном эшелоне (высоте) составляют:

по воздушным трассам, МВЛ, по установленным маршрутам и в зоне подхода - 10 мин.;

при выполнении маневра по схеме захода на посадку в зоне взлета и посадки - 3 мин.

358. Минимальный временной интервал продольного эшелонирования по ППП при отсутствии радиолокационного контроля при пересечении попутного или встречного эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном, - 20 мин. в момент пересечения.

359. Минимальный временной интервал продольного эшелонирования по ППП при отсутствии радиолокационного контроля между ВС, следующими по пересекающимся маршрутам (при углах пересечения не менее 70 градусов) на одном эшелоне (высоте), - 15 минут в момент пересечения.

360. При отсутствии радиолокационного контроля в районе аэродрома при полетах по ППП на одной высоте находится не более одного ВС.

Параграф 71. Минимальные интервалы бокового эшелонирования

361. Минимальные интервалы бокового эшелонирования при полете на одной высоте по ПВП:

1) для разведенных маршрутов при полетах по МВЛ ниже нижнего эшелона - 5 км;

2) при обгоне впереди летящего ВС справа (по аэродромному кругу - с внешней стороны) - 500 м.

362. Минимальные интервалы бокового эшелонирования для полетов по ППП при радиолокационном контроле:

1) между осями параллельных воздушных трасс - 50 км.;

2) при пересечении эшелона (высоты), занятого попутным ВС - 10 км. в момент пересечения;

3) при пересечении эшелона (высоты), занятого встречным воздушным судном - 10 км. в момент пересечения (с соблюдением 30 км. продольного интервала);

4) при пересечении эшелона (высоты), занятого встречным ВС, когда воздушные суда перемещаются параллельно друг к другу - 15 км в момент пересечения.

363. При отсутствии радиолокационного контроля боковое эшелонирование при полетах по ППП не допускается.

Параграф 72. Порядок изменения эшелона (высоты) полета

364. Изменение эшелона (высоты) полета допускается с разрешения органа ОВД с соблюдением установленных интервалов эшелонирования.

365. ВС, выполняющее полет на заданном эшелоне (высоте), имеет преимущество перед ВС, экипаж которого просит разрешения занять этот эшелон (высоту).

366. Эшелон, занятый ВС, задается другому ВС только после доклада экипажа первого ВС о начале снижения или наборе высоты, если нет возможности применить другой вид эшелонирования.

367. При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне (встреча с опасными метеорологическими явлениями, отказ авиационной техники) КВС самостоятельно изменяет эшелон (высоту) с немедленным докладом об этом органу ОВД.

В этом случае КВС, не изменяя эшелона (высоту) полета, отворачивает ВС вправо или влево на 30 градусов от оси маршрута и, пройдя 20 км., выводит его на прежний курс с одновременным изменением высоты до выбранного эшелона. О выполнении маневра КВС информирует орган ОВД.

Сноска. Пункт 367 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

368. Вход на воздушные трассы и/или МВЛ, уход с них и их пересечение производятся на предварительно согласованных эшелонах (высотах) и участках.

369. Эшелон (высота) для пересечения воздушной трассы (местной воздушной линии) или входа на нее занимает ВС не менее чем за 10 км. до ее границы.

370. При выполнении полетов ВС государственной авиации экипажу ВС для входа на воздушную трассу (местную воздушную линию) необходимо получить разрешение и условия входа от органа ОВД (УВД) не позднее, чем за 5 минут до подхода к ее границе.

371. Если аэродром вылета расположен вблизи воздушной трассы (местной воздушной линии), разрешение и условия ее пересечения согласовываются между органами ОВД и УВД и передаются КВС перед вылетом.

372. При последовательном пересечении ВС нескольких воздушных трасс или местных воздушных линий орган ОВД (УВД) выдает КВС одно или несколько разрешений на пересечение нескольких воздушных трасс или местных воздушных линий.

Параграф 73. Полеты в районе аэродрома (аэроузла)

373. Полеты в районе аэродрома (аэроузла) выполняются в соответствии с инструкцией по производству полетов в районе данного аэродрома (аэроузла) (аэронавигационным паспортом аэродрома), разработанной эксплуатантом аэродрома в соответствии с требованиями Основных правил полетов в воздушном пространстве Республики Казахстан.

Сноска. Пункт 373 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

374. Полеты в районе аэродрома выполняются:

- 1) по установленным маршрутам полета;
- 2) по установленным схемам вылета;
- 3) по установленным схемам захода на посадку или части схем при заходе на посадку с круга;
- 4) по траекториям, задаваемым диспетчером ОВД, в соответствии с инструкцией по производству полетов (аэронавигационным паспортом аэродрома), разработанной в соответствии с Основными правилами полетов;
- 5) методом визуального захода на посадку.

Полеты в районе аэродрома (аэроузла) выполняются в соответствии с Основными правилами полетов.

Параграф 74. Визуальный заход на посадку

375. Визуальный заход на посадку (далее - ВЗП) с круга применяется днем и в сумерках для полетов ВС всех категорий, если это предусмотрено инструкцией по производству полетов (аэронавигационным паспортом) данного аэродрома, а также для ВС, относящихся к категории "легкие", для которых опубликован эксплуатационный минимум, установленный для данного типа захода на посадку

376. Для обеспечения безопасности ВЗП с круга устанавливается зона визуального маневрирования, в пределах которой следует учитывать препятствия при расчете минимальных высот снижения и минимумов ВЗП.

Для выполнения визуального захода на посадку на контролируемом аэродроме аэронавигационная организация для каждой категории ВС определяет и публикует в документах аэронавигационной информации:

- 1) абсолютную/относительную высоту пролета препятствий (OCA/H) в зоне визуального маневрирования;
- 2) минимальную абсолютную/относительную высоту снижения (MDA/H);
- 3) минимальные значения видимости для выполнения визуального захода на посадку.

377. Порядок учета препятствий и расчет минимальных высот снижения и минимумов для ВЗП с круга устанавливаются в соответствии требованиями документа ИКАО "Производство полетов ВС" (Doc 8168 OPS/611).

378. ВЗП круга предусматривает:

- 1) визуальное маневрирование в районе аэродрома в пределах установленной зоны визуального маневрирования для выхода на предпосадочную прямую;
- 2) соблюдение установленной минимальной высоты снижения до момента начала разворота (поворота) на посадочный курс;
- 3) установление и сохранение постоянного визуального контакта с ВПП и ориентирами в пределах летной полосы;
- 4) уход на второй круг с любой точки ВЗП с круга в случае потери визуального контакта с ВПП и (или) ее ориентирами с выходом на установленную схему ухода на второй круг по ППП и захода на посадку по ППП.

379. ВЗП с круга в сумерках выполняется при включенных светотехнических средствах ВПП.

ВЗП с круга выполняется при непрерывном визуальном контакте с ВПП (порогом ВПП или светотехническими средствами захода на посадку).

380. ВЗП с круга начинается после входа ВС в зону визуального маневрирования и получения разрешения от органа ОВД.

При ВЗП с круга выдерживается опубликованное значение минимальной высоты снижения (далее - МВС) и обеспечивается нахождение ВС в пределах установленной зоны визуального маневрирования.

Орган ОВД разрешает визуальный заход на посадку после доклада экипажа ВС об установлении визуального контакта с наземными ориентирами при соблюдении следующих условий:

1) высота нижней границы облаков соответствует или превышает высоту (эшелон) полета, установленную для начального участка захода на посадку по ППП;

2) метеорологическая видимость не менее установленной для данной категории воздушного судна.

381. Снижение по приборам производится до высоты, установленной в точке начала захода по предписанной траектории, или указанной органом ОВД, а после начала процедуры - до МВС.

Снижение ВС ниже МВС с целью посадки производится после начала разворота на предпосадочную прямую.

382. При потере визуального контакта с ВПП в любой точке зоны визуального маневрирования снижение прекращается и выполняется полет в сторону ВПП с набором минимальной безопасной высоты и дальнейшим вписыванием в схему ухода на второй круг по приборам, установленную для данного направления захода на посадку.

383. При ВЗП с круга КВС отвечает за:

1) выдерживание схемы снижения и захода на посадку по приборам до точки начала визуального захода на посадку;

2) выполнение визуального маневра при непрерывном визуальном контакте с ВПП и (или) ее ориентирами;

3) выдерживание установленной минимальной высоты снижения при визуальном маневрировании до начала разворота на посадочный курс;

4) своевременный уход на второй круг при потере визуального контакта с ВПП и (или) ее ориентирами или при выходе за пределы установленной зоны визуального маневрирования;

5) выдерживание безопасных интервалов с ВС производящих визуальный заход перед ним.

384. Орган ОВД, под управлением которого выполняется полет ВС по правилам ВЗП с круга, отвечает за:

1) определение возможности выполнения ВЗП с круга на основе анализа воздушной обстановки и метеоусловий;

2) выдерживание экипажем схемы снижения и захода на посадку по приборам до точки начала ВЗП с круга при наличии радиолокационного контроля;

3) выдачу разрешения экипажу на выполнение ВЗП с круга при входе ВС в установленную зону визуального маневрирования;

4) выдерживание экипажем схемы ухода на второй круг по приборам при наличии радиолокационного контроля;

5) своевременность доведения информации экипажу о воздушной, метеорологической и орнитологической обстановке.

Сноска. Пункт 384 с изменениями, внесенными приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

385. Для ВС со скоростями полета не более 300 км/час. ВЗП применяется днем, в сумерках и ночью.

ВЗП в сумерках и ночью разрешается выполнять на аэродромах (посадочных площадках), оборудованных светотехническими средствами.

386. ВЗП выполняется при условии, когда фактическая высота нижней границы облаков (далее - ВНГО) и видимости не менее чем указано в Условиях полета по правилам визуального полета, приведенных в приложении 5 к настоящим Правилам.

387. ВЗП выполняется при постоянном визуальном контакте с наземными ориентирами в соответствии с разработанной эксплуатантом процедурой.

Параграф 75. Полеты в зоне ожидания

388. Зона ожидания, устанавливается над радионавигационной точкой аэродрома (коридора) или обозначенными координатами точками.

389. Процедуры полетов в зоне ожидания и порядок выхода из зоны ожидания для захода на посадку публикуются в сборниках аэронавигационной информации. Полеты в зоне ожидания производятся в соответствии с правилами эшелонирования. Нижним эшелоном зоны ожидания является эшелон перехода (нижний безопасный эшелон).

Если порядок входа и выхода из зоны ожидания не опубликован в документах аэронавигационной информации, то следует руководствоваться требованиями Процедур входа и выхода из зоны ожидания, приведенными в приложении 8 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 389 с изменениями, внесенными приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

390. Изменение высоты (эшелона) полета в зоне ожидания производится с разрешения органа ОВД (УВД), осуществляющего обслуживание (управление) полета данного ВС.

391. Если ВС, находящемся в зоне ожидания, требуется немедленная посадка, орган ОВД (УВД) обеспечивает данному ВС внеочередную посадку.

392. Полет в зоне ожидания выполняется на скоростях не более опубликованных для полетов в зоне ожидания, а если они не опубликованы, то на скоростях, не превышающих значений в соответствии с требованиями Полетов в зоне ожидания, приведенных в приложении 9 к настоящим Правилам.

393. Вход в зону ожидания и выполнение процедуры ожидания выполняется с креном 25 градусов или с угловой скоростью разворота не менее 3 град./сек.

394. Разворот на линию пути удаления начинается в момент выхода ВС в контрольную точку ожидания.

Разворот на линию пути приближения начинается без упреждения в случаях, когда начало разворота задается моментом достижения заданного значения навигационного параметра (дальности или пеленга от наземного средства навигации) или моментом пролета над навигационным средством.

395. В случаях, когда момент начала разворота на линию пути приближения не указан, то экипаж руководствуется временем полета по линии пути удаления от траверза контрольной точки ожидания, равным для штилевых условий:

1) 1 минуте, если эшелон (высота) ожидания не превышает эшелон (высоту) 140 (4250 м.);

2) 1,5 минутам, если эшелон (высота) ожидания превышает эшелон (высоту) 140 (4250 м.).

Сноска. Пункт 395 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

396. В случае невозможности выполнения требований процедуры ожидания, КВС информирует орган ОВД под управлением, которого находится ВС.

Параграф 76. Маршруты и районы выполнения полетов

397. Эксплуатант выполняет полеты только по тем маршрутам и в тех районах, для которых:

1) наземное обеспечение, включая метеорологическое, соответствует планируемому виду полета;

2) характеристики ВС соответствуют требованиям выдерживания безопасных высот района полетов;

3) бортовое оборудование ВС соответствует минимальным требованиям для планируемого вида полета;

4) имеются действующие полетные карты и схемы;

5) при использовании двухдвигательных ВС имеются приемлемые аэродромы в пределах ограничений по времени и дальности полета;

6) при использовании однодвигательных ВС имеются приемлемые площадки, позволяющие выполнить вынужденную посадку.

398. Эксплуатант обеспечивает соблюдение всех установленных уполномоченным органом ограничений на маршрутах и в районах полетов.

399. Полеты по воздушным трассам, МВЛ и установленным маршрутам в зависимости от метеорологических условий, типов ВС и их оборудования выполняются по ППП или ПВП на заданных высотах (эшелолах) полета в пределах установленной ширины трассы (МВЛ, установленного маршрута).

400. В случае угрозы безопасности полета допускается изменение заданной высоты (эшелола) полета и уклонение от линии заданного пути. При отклонении от установленной линии заданного пути или высоты полета КВС немедленно информирует о своих действиях орган ОВД под управлением, которого находится ВС.

401. При изменении расчетного времени пролета пункта обязательного донесения на величину более чем на 2 минут КВС сообщает органу ОВД уточненное расчетное время.

402. КВС не позднее, чем за 10 минут до входа на воздушную трассу (МВЛ, установленного маршрута) запрашивает разрешение и уточняет условия входа у органа ОВД, осуществляющего управление (обслуживание) воздушным движением по данной воздушной трассе (МВЛ, установленном маршруте).

403. Разрешение и уточненные условия входа на воздушную трассу (МВЛ, установленный маршрут) при взлете ВС с аэродрома, близко расположенного от нее (него), КВС запрашивает сразу после взлета.

Сноска. Пункт 403 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

404. КВС не позднее, чем за 5 минут до выхода из воздушной трассы (МВЛ, установленного маршрута) получает разрешение и уточняет условия выхода от органа ОВД, который будет осуществлять непосредственное управление (обслуживание) воздушным движением после выхода ВС из воздушной трассы (МВЛ, установленного маршрута).

405. Вход на воздушную трассу (МВЛ, установленный маршрут) и выход за ее (его) пределы производятся ВС в режиме горизонтального полета на предварительно согласованных с органами ОВД эшелолах (высотах).

Сноска. Пункт 405 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

406. Занятие высоты (эшелона) входа в воздушную трассу (МВЛ, установленный маршрут) производится не менее чем за 10 км. до ее границы.

Сноска. Пункт 406 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

407. После выхода из воздушной трассы (МВЛ, установленного маршрута) изменение высоты (эшелона) полета производится на удалении не менее 10 км. от границы воздушной трассы (МВЛ, маршрута полета).

408. КВС не позднее, чем за 5 минут до подхода к рубежу передачи управления, устанавливает радиосвязь с органом ОВД, который будет осуществлять управление (обслуживание) воздушным движением, докладывает ему высоту (эшелон) полета, свое местонахождение, расчетное время и место выхода на рубеж передачи управления, получает разрешение на вход в зону органа ОВД и условия полета (информацию о полете). О полученном разрешении КВС докладывает органу ОВД, осуществляющему непосредственное управление (обслуживание) воздушным движением данного ВС.

409. При наличии информации о воздушной обстановке на пунктах ОВД от автоматизированных систем управления воздушным движением или вторичного радиолокатора, по указанию органа ОВД, осуществляющего непосредственное управление воздушным движением данного ВС, КВС освобождается от установления связи с пунктом ОВД при пролете пунктов обязательного донесения.

410. При полете по ПВП КВС обходит аэродромы на безопасном удалении или по установленному маршруту по указанию органа ОВД с соблюдением максимальной осмотрительности.

411. Полеты ВС над населенными пунктами выполняются на высоте, позволяющей в случае неисправности ВС произвести посадку за пределами населенных пунктов.

412. В случае, когда метеоусловия не позволяют выдерживать установленную высоту (эшелон) полета, КВС обходит населенный пункт преимущественно с правой стороны, если не установлен иной порядок обхода.

Параграф 77. Полеты в воздушном пространстве в условиях сокращенного минимума вертикального эшелонирования (далее - RVSM)

413. RVSM применяется в слое между эшелонами 8850 м. (FL 290) и 12500 м. (FL 410) включительно.

414. Навигационное оборудование ВС, за исключением государственных ВС, планирующих выполнить полет в воздушном пространстве применения RVSM, соответствует критериям технических требований к минимальным характеристикам бортовых систем, для полетов в воздушном пространстве применения RVSM.

Допуск к полетам ВС в воздушном пространстве применения RVSM осуществляется уполномоченным органом в соответствии с требованиями допуска ВС и эксплуатантов к полетам в условиях минимума вертикального эшелонирования 300 метров (1000 фут) между эшелонами 290 (8850 м.) и 410 (12500 м.) включительно, приведенного в приложении 12 к настоящим Правилам.

415. Диспетчерское разрешение на вход в воздушное пространство с RVSM, за исключением переходного воздушного пространства RVSM, выдается гражданским ВС, допущенным к полетам в указанном воздушном пространстве и всем государственным ВС. Переходное воздушное пространства RVSM устанавливается Соглашениями о процедурах взаимодействия между смежными органами ОВД и определяется в документах аэронавигационной информации.

Диспетчерское разрешение на вход в воздушное пространство применения RVSM не выдается всем остальным ВС и ВС, выполняющим полет в составе группы.

416. Любой переход к системе (от системы) эшелонирования RVSM выполняется в пределах переходного воздушного пространства в соответствии с Соглашениями о процедурах взаимодействия между смежными органами ОВД.

417. ВС, допущенным к полетам в воздушном пространстве применения RVSM и государственным ВС, входящим в воздушное пространство RVSM и выходящим из него, назначается эшелон полета в соответствии с пунктом 342 настоящих Правил.

418. Если ВС не имеет возможности выполнить требования по выдерживанию заданного эшелона полета из-за отказа оборудования, погодных условий, турбулентности, орган ОВД обеспечивает минимум вертикального эшелонирования 600 м. (2000 футов) или соответствующее горизонтальное эшелонирование данного ВС относительно других ВС.

419. Если отображаемая информация о высоте полета выходит за пределы установленного допустимого значения ± 60 м. (± 200 футов) от заданного эшелона в воздушном пространстве применения RVSM, экипажу ВС дается указание проверить установку величины давления и подтвердить высоту полета ВС.

420. Орган ОВД, используя метеорологическую информацию и сообщения экипажей ВС о наличии сильной болтанки, по согласованию с руководителем

полетов, принимает решение о необходимости прекращения полетов по RVSM на определенный период времени и на определенных эшелонах полета и/или зонах.

В случае, если требуется применить увеличенный минимум эшелонирования, орган ОВД согласовывает со смежными органами ОВД (УВД) эшелоны полетов, которые будут применяться при передаче ВС между ними, за исключением случаев, когда определена схема распределения эшелонов в чрезвычайных ситуациях в соответствии с Соглашением о процедурах взаимодействия между смежными органами ОВД.

421. Эксплуатант обеспечивает ВС, выполняющие полеты в воздушном пространстве категории RVSM, следующим оборудованием:

1) двумя автономными системами измерения высоты полета, отвечающие техническим требованиям к минимальным характеристикам бортовых систем RVSM;

2) бортовой системой сигнализации об отклонении от заданной высоты полета;

3) автоматической системой управления высотой полета (автопилот);

4) приемопередатчиком вторичной радиолокации (сокращенная аббревиатура на английском языке SSR (далее - SSR)) с системой сообщения высоты, которая присоединена к системе высотомера, используемого для выдерживания заданной высоты полета.

422. При полете в зоне RVSM КВС информирует орган ОВД в случае:

1) отказа одного или нескольких двигателей, приводящего к невозможности выдерживания заданной высоты полета;

2) отказа одного и более высотомеров (различие в показаниях высотомеров более 60 м. (200 футов));

3) отказа автоматической системы выдерживания высоты полета (автопилот);

4) отказа любого другого оборудования, которое может повлиять на выдерживание заданной высоты полета;

5) болтанки на эшелоне полета, не позволяющей выдерживать заданную высоту полета в пределах 90 м. (300 футов).

423. При полете по спрямленному маршруту в зоне RVSM в случае потери радиосвязи КВС возвращается на воздушную трассу, заявленную планом полета и продолжает полет, руководствуясь правилами полетов при отказе радиосвязи в соответствии с требованиями Основных правил полета.

Параграф 78. Полеты в районах полетов или по маршрутам, где установлены соответствующие навигационные спецификации,

основанные на характеристиках (далее - PBN, аббревиатура на английском языке)

424. При полетах в районах или по маршрутам, где установлены соответствующие PBN, ВС оснащается навигационным оборудованием, которое позволит ему выполнять полеты в соответствии с установленными навигационными спецификациями.

425. Эксплуатант не выполняет полеты в воздушных пространствах государств или районах, где установлены соответствующие PBN, если его ВС не имеют соответствующего навигационного оборудования и не сертифицированы уполномоченным органом.

426. Допуск ВС к полетам в воздушных пространствах государств или районах, где установлены соответствующие PBN осуществляется уполномоченным органом.

Параграф 79. Полеты в зонах, где установлен соответствующий тип требуемых характеристик связи (далее - RCP, аббревиатура на английском языке)

427. При полетах в определенных районах воздушного пространства или по маршрутам, где установлен соответствующий тип требуемых характеристик связи, ВС оснащаются оборудованием связи, которое позволит ему выполнять полеты в соответствии с установленным типом (типами) RCP.

428. Эксплуатант получает разрешение выполнять полеты в таком воздушном пространстве от уполномоченного органа, после того как он продемонстрировал, что в РПП определены процедуры по обеспечению предусмотренных конкретным типом RCP характеристик связи, обеспечена подготовка персонала в рамках своей компетентности, что бортовое оборудование ВС и соответствующее взаимодействие со службой связи поставщика ОВД соответствуют типу RCP требуемым характеристикам связи.

429. Допуск ВС к полетам в районах воздушного пространства государств или по маршрутам, где установлен соответствующий тип RCP осуществляется уполномоченным органом.

Параграф 80. Процедуры определения аэронавигационного запаса топлива

430. На ВС, кроме расчетного количества топлива, достаточного для выполнения полета от взлета до посадки согласно плану, предусматривается наличие аэронавигационного запаса топлива (далее - АНЗ).

431. Количество АНЗ обеспечивает полет с ВПП аэродрома назначения или с рубежа ухода до запасного аэродрома по расчету и выполнение полета в течение 30 минут со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м. над запасным аэродромом при стандартных температурных условиях, заход на посадку и выполнение посадки.

Сноска. Пункт 431 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

432. В случае принятия решения на вылет с расчетом рубежа ухода на запасной аэродром или без запасного аэродрома, количество топлива на борту ВС к расчетному времени прилета на аэродром назначения должно обеспечить полет по времени не менее 1 часа на высоте круга. При этом рубеж ухода определяется таким образом, чтобы к расчетному времени прилета на запасной аэродром, количество топлива на борту ВС было не менее чем на 30 минут полета на высоте круга.

433. Для ВС АНЗ рассчитывается в соответствии с РЛЭ и во всех случаях обеспечивает время полета не менее чем:

- 1) 60 минут для самолетов с газотурбинными двигателями;
- 2) 45 минут для самолетов с поршневыми двигателями;
- 3) 30 минут - для вертолетов.

Для полетов по ПВП в целях выполнения авиационных работ или АОН количество топлива и масла на борту должно позволять:

1) для самолетов - выполнить полет до аэродрома назначения и затем продолжить его на запланированной крейсерской скорости:

- днем - в течение 30 минут;
- ночью - в течение 45 минут;

2) для вертолетов - выполнить полет до вертодрома назначения и затем продолжить его на запланированной крейсерской скорости в течение 20 минут.

434. Окончательное решение о количестве аэронавигационного запаса топлива принимает КВС в зависимости от аэронавигационной, метеорологической обстановки по маршруту полета, на аэродроме назначения и запасных и расстояний до аэродрома назначения и запасных аэродромов.

Параграф 81. Полеты в воздушном пространстве приграничной полосы

435. Полеты в воздушном пространстве приграничной полосы осуществляются в соответствии с требованиями Основных правил полетов.

436. Экипажи (пилоты, летчики) ВС допускаются к полетам в приграничной полосе только после изучения ими особенностей полетов в данном районе, проверки знаний этих особенностей и выполненной провозки.

Параграф 82. Обслуживание воздушного движения

437. ОВД включает диспетчерское и полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение.

438. ОВД осуществляется в соответствии с требованиями Закона, Основных правил полетов, постановления Правительства Республики Казахстан от 12 мая 2011 года № 506 "Об утверждении Правил использования воздушного пространства Республики", приказа Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 16 мая 2011 года № 239 "Об утверждении Инструкции по организации и обслуживанию воздушного движения" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 7006).

5. Выполнение полетов. Основные требования.

Параграф 83. Общие правила вылета, прилета ВС и определение запасного аэродрома.

439. КВС принимает решение на вылет при соблюдении следующих условий:

1) экипаж подготовлен к предстоящему полету и в состоянии обеспечить безопасное его выполнение;

2) ВС технически годно к полету в ожидаемых условиях и его можно эксплуатировать в соответствии с требованиями РЛЭ ВС данного типа или эквивалентного ему документа;

3) расчетные взлетная, полетная и посадочная массы и центровки ВС не выйдут за ограничения, установленные РЛЭ ВС данного типа или эквивалентным ему документам;

4) запас топлива на борту ВС перед запуском двигателя (двигателей) для выполнения полета не меньше минимального значения, определенного в соответствии с требованиями к запасу топлива на полет;

5) имеется достаточная информация о метеорологической, аэронавигационной обстановках, об ограничениях и условиях по району полета, аэродрому вылета, назначения и запасным аэродромам, при этом:

аэродром вылета либо указанные в плане полета аэродром назначения и (или) запасные аэродромы технически пригодны и не будут закрыты в ожидаемое время вылета/прилета по любой причине, не связанной с метеорологическими условиями;

на маршруте предстоящего полета отсутствуют или не будут действовать ограничения или запреты на использование воздушного пространства, которые не позволят выполнить полет согласно представленному эксплуатантом плану полета либо действующему повторяющемуся плану полета;

б) полет обеспечен планом (планами), разрешениями (если требуются), подтвержденными органами ОВД, а также необходимым видом обслуживания (управления) воздушным движением (если полет будет проходить в контролируемом воздушном пространстве), при этом представленный эксплуатантом план полета или существующий план продолжения полета соответствует заданию на полет (выполнению полета).

440. В случае если в период между принятием решения на вылет и вылетом ВС, сообщенные органом ОВД метеоусловия на аэродромах вылета, назначения и (или) запасных, а также по маршруту (району авиационных работ) ухудшились до значения ниже установленных для этих аэродромов (маршрутов) минимумов, КВС повторно оценивает возможность вылета и принимает решение о переносе вылета или снятии части загрузки, если при подготовке к полету оказалось, что масса ВС превышает допустимую массу ВС для фактических условий.

441. Запрос КВС разрешения на запуск двигателя перед полетом является подтверждением принятия решения на вылет.

442. При задержке более чем на 30 минут от времени вылета, предусмотренного планом полета, или отмене вылета КВС сообщает об этом органу ОВД и получает информацию, указанную в пункте 439 настоящих Правил для подтверждения или отмены принятого решения на вылет.

Метеорологическую информацию и принятие решения на вылет в этом случае разрешается получать экипажу по радио или по другим средствам связи.

443. Принятие решения на вылет, взлет и посадку ВС производится по наивысшему из установленных минимумов: КВС, аэродрома, ВС.

444. При принятии решения на выполнение взлета или посадки соответствие фактического ветра установленным ограничениям определяется с учетом его порывов.

445. Варианты принятия решения на вылет с уходом на запасной аэродром с высоты принятия решения (минимальной высоты снижения) аэродрома назначения рассматриваются как основные и предусматриваются при разработке планов (расписания) движения ВС.

446. При определении пригодности запасного аэродрома учитываются:

1) характеристики аэродрома (расположение, превышение, климатические характеристики, характеристики ВПП, РД, перронов);

2) наличие достаточного объема действующей аэронавигационной информации по этому аэродрому;

3) ограничения по выполнению полетов, включая ограничения по шуму, установленные на этом аэродроме;

4) наличие требуемых видов обеспечения полетов на этом аэродроме для эксплуатируемого типа ВС и вида выполняемых полетов.

447. Запасные аэродромы подразделяются на:

1) запасной аэродром для взлета - аэродром, на котором ВС сможет произвести посадку вскоре после взлета, если не представляется возможным использовать аэродром вылета;

2) запасной аэродром для маршрута - аэродром, на котором ВС сможет произвести посадку в том случае, если во время полета по маршруту оно оказалось в нештатной или аварийной обстановке;

3) запасной аэродром для пункта назначения - аэродром, куда сможет следовать ВС в том случае, если невозможно произвести посадку на аэродроме назначения.

Аэродром, с которого производится вылет ВС, также разрешается выбирать запасным аэродромом для маршрута или запасным аэродромом для пункта назначения.

448. Запасной аэродром для взлета выбирается и указывается в рабочем плане полета в тех случаях, когда метеорологические условия на аэродроме вылета ниже установленных эксплуатационных минимумов для посадки или не представляется возможным вернуться на аэродром вылета по другим причинам.

Сноска. Пункт 448 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

449. Для ВС запасной аэродром для взлета выбирается в пределах следующего расстояния от аэродрома вылета при расчете в стандартных атмосферных условиях, в штиль:

1) для самолетов с двумя двигателями не дальше расстояния, эквивалентного 1 часу времени полета на крейсерской скорости с одним неработающим двигателем или 2 часов полета, если эксплуатант имеет разрешение на полеты по правилам ETOPS с пороговым временем не менее 120 минут;

2) для самолетов с тремя или более двигателями - не дальше расстояния, эквивалентного 2 часам времени полета на крейсерской скорости с одним неработающим двигателем;

3) для вертолетов с двумя двигателями в соответствии с требованиями РЛЭ, но при условии, что время полета до запасного аэродрома не превышает 1 часа при полете на наивыгоднейшей скорости, а фактические и прогнозируемые метеоусловия не хуже минимума для посадки на нем.

Запасной аэродром для взлета выбирается при соответствии фактической погоды или прогноза погоды эксплуатационному минимуму аэродрома в течение 1 часа до и после расчетного времени прибытия с учетом ограничений в случае отказа одного двигателя.

Сноска. Пункт 449 с изменениями, внесенными приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

450. Запасные аэродромы на маршруте выбираются и указываются в рабочем плане полета для самолетов с двумя и более газотурбинными двигателями.

451. Кроме случаев, указанных в пункте 742 настоящих Правил, запасной аэродром по маршруту следования выбирается таким образом, чтобы с любой точки маршрута до выбранного запасного аэродрома на маршруте время полета с одним отказавшим двигателем в стандартной атмосфере не превышало 60 минут для ВС с двумя газотурбинными двигателями или 180 минут с тремя и более двигателями.

452. В случае если запасной аэродром для аэродрома назначения выбирается с расчетом рубежа ухода, то время полета с рубежа ухода до аэродрома назначения, а равно и до запасного аэродрома не должно превышать 2 часов полета на крейсерском режиме со всеми работающими двигателями.

453. Пригодные запасные морские вертодромы определяются исходя из следующего:

- 1) морские запасные вертодромы используются только после пролета рубежа возврата при отсутствии отказов в работе авиационной техники;
- 2) гарантируется место на палубе к моменту прилета;
- 3) имеется достоверная информация о фактической погоде.

При этом командир вертолета учитывает, что:

1) определенная в РЛЭ или эквивалентном ему документе методика посадки после отказа системы управления вертолета не позволит использовать некоторые вертопалубы в качестве запасных вертодромов;

2) морские запасные вертодромы не используются, если на борту можно иметь запас топлива, достаточный для выполнения полета на прибрежный запасной вертодром;

3) морские запасные вертодромы не используются в неблагоприятной метеорологической и аэронавигационной обстановке.

Параграф 84. Особенности принятия решения на вылет и прилет по ППП

454. КВС принимает решение на вылет по ППП на основании анализа метеорологической обстановки, если:

- 1) на аэродроме вылета фактическая погода не ниже минимума, установленного для взлета;
- 2) на запасном аэродроме для взлета фактическая погода или прогноз не ниже установленного минимума для посадки;
- 3) на маршруте полета отсутствуют опасные явления погоды, обход которых невозможен;
- 4) на аэродроме назначения фактическая и прогнозируемая ко времени прилета погода соответствует требованиям одного из вариантов Принятия решения на вылет и прилет по ППП, приведенного в приложении 10 к настоящим Правилам;
- 5) имеется запасной аэродром, соответствующий условиям, указанным в подпункте 2) пункта 454, а также в пунктах 447, 449, 455 - 459 и Принятии решения на вылет и прилет по ППП, приведенного в приложении 10 к настоящим Правилам.

455. Прогнозируемые метеорологические условия на запасном аэродроме за 1 час до и после расчетного времени прилета будут соответствовать:

- 1) по категории II, III (A, B или C) нижняя граница облаков (вертикальная видимость) не ниже 60 м., видимость (видимость на ВПП) не менее эксплуатационного минимума аэродрома по категории I;
- 2) по категории I нижняя граница облаков (вертикальная видимость) не ниже MDA/H не ниже 90 м., видимость (видимость на ВПП) не менее 1000 м.;
- 3) исключен приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).
- 4) по некатегорированной системе посадки по приборам нижняя граница облаков (вертикальная видимость) не ниже MDA/H для неточного захода на посадку и видимость (видимость на ВПП) не менее эксплуатационного минимума для неточного захода на посадку;
- 5) при неточном заходе на посадку нижняя граница облаков (вертикальная видимость) превышает MDA/H для неточного захода на посадку не менее чем на 50 м., видимость (видимость на ВПП) превышает эксплуатационный минимум для неточного захода на посадку не менее чем на 500 м.;
- 6) при визуальном заходе на посадку - минимум для визуального захода;
- 7) с применением кругового маневрирования нижняя граница облаков (вертикальная видимость) превышает MDA/H для захода на посадку с

применением кругового маневрирования не менее чем на 100 м., видимость (видимость на ВПП) превышает эксплуатационный минимум для захода на посадку с применением кругового маневрирования не менее чем на 1000 м.

Сноска. Пункт 455 с изменениями, внесенными приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

456. При принятии решения на вылет по ППП на аэродромах назначения и запасных не учитываются:

- 1) прогнозируемые ко времени прилета опасные явления погоды;
- 2) прогнозируемые ко времени прилета порывы ветра;
- 3) высота нижней границы облаков, если их фактическое и (или) прогнозируемое количество не более двух октантов;
- 4) временное (ТЕМРО) ухудшение видимости и (или) понижение нижней границы облаков, прогнозируемое ко времени прилета.

457. Аэродром, где требуется применение особых навыков, выбирается запасным, если КВС имеет действующий допуск к полетам на этот аэродром.

458. Возможно принятие решения на вылет с рубежа ухода на запасной аэродром, в том числе и на аэродром вылета, в случае, когда неблагоприятная навигационная и (или) метеорологическая обстановка или заправка топливом не позволяют выбрать запасной аэродром, уход на который возможен с высоты принятия решения (минимальной высоты снижения) аэродрома назначения.

459. КВС принимает решение при условиях, указанных в пункте 458 настоящих Правил, если:

- 1) расчетная продолжительность полета от рубежа ухода до аэродромов назначения и запасного не превышает 2 часов;
- 2) на аэродроме назначения и запасном фактическая погода не ниже минимума (при расчетной продолжительности полета более 2 часов независимо от фактической погоды);
- 3) прогноз погоды ко времени прилета на аэродроме назначения и запасном соответствует требованиям пункта 455 настоящих Правил;
- 4) расчетное количество топлива на борту ВС ко времени прилета на аэродром назначения должно быть не менее чем на 1 час полета на высоте 450 м. над уровнем ВПП после пролета высоты принятия решения (минимальной высоты снижения) аэродрома;
- 5) рубеж ухода определяется таким образом, чтобы к расчетному времени прилета на запасной аэродром количество топлива на борту ВС оставалось не менее чем на 30 минут полета на высоте 450 м. над уровнем ВПП.

Сноска. Пункт 459 с изменениями, внесенными приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

460. КВС принимает решение на вылет без запасного аэродрома при соблюдении следующих условий:

1) на аэродроме назначения имеются две непересекающиеся ВПП, одна из которых может быть грунтовой, пригодные для посадки ВС данного типа, и техническое состояние которых соответствует установленным требованиям (за исключением вертолетов);

2) на аэродроме назначения фактическая и прогнозируемая ко времени прилета видимость на 2000 м. и высота нижней границы облаков на 150 м. выше минимума (наибольшего из установленных для всех ВПП по системе, которая будет использоваться для захода на посадку);

3) расчетный остаток топлива на борту ВС на высоте 450 м. над уровнем ВПП после пролета высоты принятия решения (минимальной высоты снижения) аэродрома назначения не менее:

60 минут полета - для самолетов с газотурбинными двигателями с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг.;

45 минут полета - для самолетов с поршневыми или газотурбинными двигателями с максимальной сертифицированной взлетной массой не более 5700 кг.;

4) 30 минут полета - для вертолетов и дирижаблей.

461. При выполнении тренировочных полетов по ППП в районе аэродрома разрешается принимать решение на вылет без запасного аэродрома, если фактические и прогнозируемые высота нижней границы облаков на 50 м. и видимость на 500 м. выше минимума, установленного для тренировочных полетов на данном аэродроме.

Параграф 85. Особенности принятия решения на вылет и прилет по ПВП

462. Для выполнения полета по ПВП КВС принимает решение на вылет при следующих условиях:

1) на аэродроме вылета, назначения и запасном фактическая погода соответствует минимуму КВС и не ниже предусмотренной погоды для полетов по ПВП;

2) прогнозируемые видимость и высота нижней границы облаков по маршруту, в районе авиационных работ, аэродрому назначения и запасным не ниже минимума КВС и предусмотренного для полетов по ПВП;

3) прогноз ветра без учета порывов в пределах установленных ограничений;

4) по маршруту полета (в районе авиационных работ) отсутствуют и не прогнозируются опасные метеорологические явления, обход которых невозможен.

463. При отсутствии запасного аэродрома принимать решение на вылет по ПВП разрешается:

1) если ко времени прилета на аэродроме назначения прогнозируется видимость на 500 м. и высота нижней границы облаков на 50 м. выше установленного минимума;

2) при выполнении авиационных работ на вертолете - если прогнозируемые видимость и высота нижней границы облаков по маршруту и в районе авиационных работ не ниже минимума командира вертолета для полетов по ПВП и минимума для этого вида авиационных работ.

464. При принятии решения на вылет по ПВП по маршруту, в районе авиационных работ, аэродрому назначения и запасным прогнозируемые временные (ТЕМПО) изменения видимости и (или) высоты нижней границы облаков учитываются по их наименьшему значению.

При этом временные (ТЕМПО) изменения видимости и (или) высоты нижней границы облаков могут не учитываться в случае, если КВС и ВС допущены к полетам по ППП.

465. Высота нижней границы облаков по маршруту, в районе авиационных работ, на аэродромах вылета, назначения и запасном не учитывается, если их фактическое и прогнозируемое количество, ниже высоты полета не более 2 октантов и обеспечивается полет с превышением над верхней границей облаков не менее 300 м.

466. Перед началом авиационных работ на оперативной точке при отсутствии аэродромного метеорологического органа экипаж ВС сообщает диспетчеру ОВД сведения о погоде для передачи аэродромному метеорологическому органу, ответственному за составление прогнозов.

Решение на вылет для выполнения авиационных работ принимается КВС на основании полученного прогноза по району работ.

Параграф 86. Техническое обслуживание ВС

467. Эксплуатант ВС обеспечивает:

1) поддержание ВС в пригодном для выполнения полетов состоянии;

2) исправность ВС, его компонентов и аварийного оборудования, которое требуется для планируемого полета;

3) наличие действительного сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам).

468. Техническое обслуживание ВС, осуществляемое в соответствии эксплуатационной документацией, приемлемой для государства регистрации ВС. Не допускается эксплуатация ВС, если его техническое обслуживание не выполнено и не подтверждено необходимыми записями в эксплуатационной документации и (или) соответствующем документе (далее - свидетельство о техническом обслуживании).

469. Техническое обслуживание и ремонт гражданских ВС производятся сертифицированными организациями по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, авиационным персоналом, имеющим действующее свидетельство, выданное уполномоченным органом или признанное в соответствии с законодательством Республики Казахстан в области использования воздушного пространства и деятельности гражданской авиации.

470. Эксплуатант ВС обеспечивает хранение следующих регистрируемых данных:

1) общего времени (ресурсов и сроков службы) с начала эксплуатации ВС и всех его агрегатов с ограниченным ресурсом или сроком службы;

2) текущих сведений о соблюдении всей действующей обязательной информации о сохранении летной годности;

3) данных о модификациях и ремонтах;

4) времени эксплуатации (ресурсов и сроков службы) после последнего капитального ремонта ВС или его агрегатов;

5) данных о техническом обслуживании.

Регистрируемые данные, указанные выше, хранятся не менее 3 месяцев после окончательного снятия с эксплуатации соответствующего компонента ВС, а регистрируемые данные, указанные в подпункте 5 пункта 470 настоящих Правил, хранятся не менее 1 года после подписания свидетельства о техническом обслуживании.

В случае временной или постоянной смены владельца, регистрируемые данные предоставляются новому владельцу.

471. Все модификации и ремонты ВС производятся в соответствии с требованиями, предъявляемыми государством регистрации ВС.

Параграф 87. Общие правила выполнения полетов по ППП

472. При выполнении полета по ППП экипаж ВС ведет постоянное наблюдение за воздушной и метеорологической обстановкой визуально и с использованием бортовых радиотехнических средств.

473. КВС при выполнении полета по ППП:

- 1) выполняет установленные в аэронавигационной информации схемы выхода из района аэродрома и посадки;
- 2) выдерживает установленные в аэронавигационной информации и органом ОВД эшелоны (высоты) и маршрут полета, траектории и параметры полета;
- 3) информирует орган ОВД, по его запросу, о фактическом местонахождении ВС, высоте и условиях полета;
- 4) выполняет указания органа ОВД.

474. В целях регулирования интервалов между ВС орган ОВД производит векторение, а также задает режимы поступательных и вертикальных скоростей в допустимых для данного ВС пределах.

Экипаж ВС возобновляет самостоятельное самолетовождение после получения от органа ОВД соответствующего указания и сообщения о местонахождении ВС, если в результате выполнения векторения ВС отклонилось от ранее заданного маршрута.

Параграф 88. Руление

475. После занятия рабочих мест в кабине экипаж ВС под руководством КВС проводит подготовку к полету. Перед началом полета КВС убеждается в готовности экипажа ВС к полету.

476. На контролируемом аэродроме руление и буксировка выполняется пилотом после получения от органа ОВД (органа управления движением на перроне) соответствующего разрешения на руление и информации о схеме руления по аэродрому.

Орган ОВД передает пилоту другую информацию, необходимую для обеспечения безопасности руления или буксировки.

На неконтролируемых аэродромах и площадках перед началом руления ВС КВС осуществляет осмотр летного поля и выбирает маршрут руления.

477. Орган ОВД, управляющий движением ВС по аэродрому:

- 1) информирует экипажи ВС об ограничениях;
- 2) дает указания о движении по аэродрому ВС по установленной схеме;
- 3) информирует экипажи ВС о взаимном расположении ВС, в том числе и следующих по одному маршруту при рулении в условиях видимости менее 400 м

478. Функции по управлению движением ВС на площади маневрирования аэродрома осуществляются органом ОВД.

479. Безопасность буксировки обеспечивается лицом, руководящим буксировкой. При буксировке ВС между руководящим буксировкой лицом и экипажем ВС поддерживается двусторонняя связь по переговорному устройству, по радио или визуально с помощью установленных сигналов.

Буксировка производится с включенными на ВС аэронавигационными огнями и проблесковыми маяками.

480. На контролируемых аэродромах до начала запуска двигателя (двигателей) экипаж ВС, при наличии автоматического вещания, прослушивает метеорологическую информацию и докладывает органу, под управлением которого он находится, индекс текущей информации, запрашивает и получает от него разрешение на запуск двигателя (двигателей).

481. Перед запуском двигателя лицо, запускающее двигатель, удостоверяется в безопасности людей и отсутствии посторонних предметов, которые могут быть повреждены или представлять опасность при запуске, и включает проблесковые маяки. При невозможности лично убедиться в безопасности запуска запускающее двигатель лицо получает необходимую информацию по переговорному устройству, по радио или визуально с помощью установленных сигналов от лица, руководящего с земли запуском двигателей.

482. Запрос КВС на запуск двигателя на контролируемом аэродроме или запуск двигателя с целью производства полета на неконтролируемом аэродроме свидетельствует о принятии решения на начало полета.

483. Выруливание ВС с места стоянки выполняется по сигналам лица, обеспечивающего выпуск ВС, а при его отсутствии - по решению КВС.

Руление ночью, а также днем при видимости менее 2000 м. осуществляется с включенными аэронавигационными огнями и фарами.

484. Заруливание ВС на место стоянки производится по сигналам системы позиционирования ВС на стоянке встречающего лица, а при их отсутствии - по решению КВС.

Если ВС установлено не по маркировочным знакам, КВС информирует об этом орган ОВД под управлением, которого он находится.

Автомобиль сопровождения, оборудованный светосигнальными устройствами и радиостанцией, применяется:

- 1) по требованию экипажа ВС;
- 2) в условиях ограниченной видимости;
- 3) при сложных схемах движения на площади маневрирования аэродрома;
- 4) в случаях предусмотренных инструкцией по производству полетов на аэродроме (аэронавигационным паспортом аэродрома).

485. Экипажу ВС не разрешается начинать и продолжать руление, если:

- 1) давление в тормозных системах не соответствует эксплуатационным ограничениям или имеются другие признаки неисправности тормозов;
- 2) на контролируемом аэродроме не получено разрешение органа ОВД;
- 3) безопасность руления не обеспечивается из-за наличия препятствий, неудовлетворительного состояния места стоянки или рулежных дорожек.

В начале руления экипаж ВС проверяет работоспособность тормозной системы.

486. Члены летного экипажа ВС во время руления следят за окружающей обстановкой, за радиообменом и предупреждают КВС о препятствиях.

При обнаружении на маршруте руления препятствий КВС принимает меры по предупреждению столкновения и докладывает о наличии препятствий органу ОВД.

487. Скорость руления выбирается КВС в зависимости от состояния поверхности, по которой производится руление, наличия препятствий и условий видимости.

488. При рулении ВС навстречу друг другу их КВС уменьшают скорость руления до безопасной и, держась правой стороны, расходятся левыми бортами.

При сближении ВС на пересекающихся направлениях КВС пропускает ВС,двигающееся справа.

Не допускается обгонять рулящее ВС.

489. Независимо от полученного указания органа ОВД перед пересечением, занятием ВПП или рулежной дорожки летный экипаж ВС и (или) лица, осуществляющие буксировку ВС, убеждаются в безопасности маневра.

490. До начала взлета экипаж ВС убеждается в соответствии фактической погоды минимуму для взлета и состояния ВПП ограничениям летно-технических характеристик ВС.

В случаях необходимости длительного занятия ВПП, КВС, до ее занятия, сообщает органу ОВД о необходимом времени для подготовки к взлету.

Параграф 89. Взлет

491. Перед взлетом:

- 1) летный экипаж ВС проверяет установку высотомеров в соответствии с положениями пунктов 330 и 331 настоящих Правил с соблюдением порядка сверки показаний шкал барометрических высотомеров согласно РЛЭ;
- 2) КВС убеждается в готовности ВС и членов экипажа ВС к взлету;
- 3) КВС убеждается в отсутствии наблюдаемых препятствий впереди на ВПП и по траектории взлета;

4) КВС убеждается в соответствии фактической погоды минимуму для взлета и состояния ВПП ограничениям летно-технических характеристик ВС;

5) на контролируемом аэродроме экипаж ВС получает разрешение на взлет от органа ОВД.

492. При наличии информации о дальности видимости в трех частях ВПП (в начале разбега, в средней точке и в конце ВПП), по сообщению органа ОВД или службы автоматической передачи информации в районе аэродрома (далее – АТIS)), КВС оценивает полученные значения дальности видимости на ВПП в целях безопасного производства взлета.

Полученная дальность видимости на ВПП (RVR) по зонам учитываются для взлета по наименьшему значению.

Если расчетная дистанция прерванного взлета не превышает 2/3 длины ВПП, разрешается учитывать дальность видимости на ВПП (RVR) в начале разбега и в середине ВПП – для ВС категории "А", "В", и "С".

Для ВС категории "D" дальность видимости на ВПП (RVR) учитываются для взлета по наименьшему значению.

КВС не выполняет взлет, если получил информацию от органа ОВД или сообщенной в АТIS о наличии осадков в виде сильного ливневого дождя, ухудшающего метеорологическую видимость до величины менее 600 м., если ВС не оборудовано системой раннего предупреждения о сдвиге ветра.

Сноска. Пункт 492 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

493. При наличии на части ВПП метеоявлений или производственного дыма, ухудшающих видимость до значения ниже минимума, командиру вертолета по согласованию с органом ОВД разрешается взлет с той части ВПП, где метеоусловия соответствуют его минимуму.

494. Не допускается выполнять взлет, если экипаж ВС получил информацию, что взлет создаст помеху ВС, которое выполняет прерванный заход на посадку (уход на второй круг).

495. Не допускается производить взлет ночью на аэродроме (вертодроме, посадочной площадке), не имеющем действующего светосигнального оборудования, за исключением случаев, предусмотренных в параграфе 138 настоящих Правил.

496. Взлет ВС производится с точки на ВПП, в которой располагаемые характеристики ВПП от места начала разбега соответствуют требуемым для фактической взлетной массы ВС и условий взлета.

497. На неконтролируемых аэродромах место начала взлета и его направление определяет КВС. Перед взлетом КВС передает на частоте органа

ОВД, в районе ответственности которого он находится, место и магнитный курс взлета.

498. Взлет выполняет КВС или по его указанию, второй пилот.

499. Если ВС при взлете отклонилось от заданного направления настолько, что продолжение разбега не обеспечивает безопасности, взлет прекращается. Не допускается отрыв ВС от земли на скорости, менее установленной РЛЭ.

500. При отказе двигателя или при появлении неисправностей, угрожающих безопасности полета, если не достигнута скорость принятия решения на продолжение взлета, взлет немедленно прекращается. Не допускается повторный взлет до выяснения и устранения причин, вызвавших прекращение взлета.

501. Взлет ВС, по решению КВС, производится с включенными фарами до высоты не менее 50 м.

502. Экипажу ВС с момента начала разбега ВС и до набора высоты 200 м. не разрешается вести радиосвязь, а органу ОВД вызывать экипаж ВС, за исключением случаев, когда это необходимо для обеспечения безопасности полета.

Если после взлета полет выполняется на высоте менее 200 м., указанное запрещение действует до начала горизонтального полета.

Параграф 90. Набор высоты

503. Набор высоты после взлета производится с курсом взлета до высоты над аэродромом не менее:

- 1) 50 м. на ВС при выполнении авиационных работ, если работы выполняются на высоте 50 м. и менее;
- 2) 120 м., если иное не установлено РЛЭ.

504. Выход ВС из района контролируемого аэродрома осуществляется по установленной схеме или по указаниям органа ОВД.

505. При пересечении высоты перехода при наборе высоты летный экипаж ВС переводит шкалы давления барометрических высотомеров на стандартное атмосферное давление (QNE) и сличает их показания.

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

507. Если ВС не имеет возможности занять заданный органом ОВД эшелон (высоту) к установленному или заданному органом ОВД рубежу, экипаж ВС своевременно информирует об этом орган ОВД.

508. По окончании набора заданного эшелона летный экипаж ВС сличает показания барометрических высотомеров.

Параграф 91. Крейсерский полет (полет по маршруту)

509. Экипаж ВС постоянно контролирует в полете местонахождение ВС.

510. В случае если в ходе контролируемого полета имеют место непреднамеренные отклонения от текущего плана полета, экипажем ВС предпринимаются следующие действия:

1) если ВС отклонилось от линии пути, экипажем корректируется курс ВС в целях быстреего возвращения на линию заданного пути;

2) если среднее значение истинной воздушной скорости на крейсерском эшелоне между двумя контрольными пунктами не является неизменным или ожидается, что оно изменится на плюс-минус 5 процентов от истинной воздушной скорости, указанной в плане полета, информация об этом сообщается органу ОВД;

3) если обнаружится, что уточненный расчет времени пролета очередного запланированного контрольного пункта отличается более чем на 2 минуты от времени, о котором была уведомлен орган ОВД, экипаж ВС информирует орган ОВД об уточненном времени.

511. Изменение в полете плана полета, в целях изменения маршрута следования на другой аэродром, производится при условии, что, начиная с места, где было произведено изменение маршрута полета, соблюдаются требования пункта 433 настоящих Правил.

512. При возникновении в полете признаков приближения к зоне опасных метеорологических явлений или получении соответствующей информации, КВС обходит опасные зоны, если полет в ожидаемых условиях не разрешен РЛЭ. При невозможности продолжить полет до пункта назначения из-за опасных метеорологических явлений КВС разрешено произвести посадку на запасном аэродроме или вернуться на аэродром вылета.

О принятом решении и своих действиях КВС, при наличии связи, сообщает органу ОВД, который обеспечивает безопасность дальнейшего полета.

513. Полет на запасной аэродром обеспечивается органами ОВД с оптимальным профилем полета, а по запросу экипажа ВС - по кратчайшему расстоянию вне воздушных трасс (по возможности).

514. В полете летный экипаж ВС анализирует поступающую аэронавигационную и метеорологическую информацию по маршруту полета, на аэродроме назначения и запасных аэродромах и ведет контроль расхода топлива.

515. При получении информации об ухудшении метеорологических условий или технической неготовности аэродрома назначения или запасного аэродрома, делающих невозможным совершение безопасной посадки, орган ОВД, под управлением которого находится ВС, немедленно сообщает об этом экипажу ВС.

516. На основании анализа аэронавигационной и метеорологической обстановки КВС разрешается выбрать запасной аэродром в полете.

517. Полет по ППП продолжается в направлении аэродрома намеченной посадки только в том случае, если самая последняя имеющаяся информация указывает на то, что к расчетному времени прилета посадка на указанном аэродроме или на одном запасном аэродроме пункта назначения, будет выполнена с соблюдением эксплуатационных минимумов.

518. При входе в район ОВД, где находится рубеж ухода на запасной аэродром, экипаж ВС информирует орган ОВД о расчетном времени пролета рубежа ухода и выбранном запасном аэродроме.

При получении указанной информации, в случае если ВС находится вне зоны вещания автоматизированной системы VOLMET, орган ОВД незамедлительно запрашивает данные о фактической и прогнозируемой погоде, а также подтверждение технической годности запасного аэродрома и аэродрома назначения к приему ВС и передает эти сведения экипажу ВС.

519. Решение на продолжение полета до аэродрома назначения с рубежа ухода принимается КВС, если последняя информация указывает на то, что:

- 1) прогнозом погоды ко времени прилета предусматриваются метеоусловия, соответствующие требованиям для аэродрома назначения, установленным настоящими Правилами;
- 2) фактическая погода на аэродроме назначения не ниже минимума;
- 3) получено подтверждение о технической годности аэродрома назначения к приему ВС.

Параграф 92. Снижение, заход на посадку и посадка

520. До начала захода на посадку экипаж ВС под руководством КВС проводит подготовку к посадке.

521. При смене ВПП, курса посадки или возникновении условий, требующих изменения ранее принятых решений, экипажем ВС проводится дополнительная подготовка и повторная проверка выполненных операций.

522. При контролируемом полете снижение ВС с крейсерского эшелона (высоты) полета выполняется по разрешению органа ОВД. Снижение производится по маршруту полета и установленной схеме подхода на режимах, не превышающих ограничений РЛЭ.

В случае отсутствия в документах аэронавигационной информации, а также в информации органа ОВД условий и ограничений снижения летный экипаж ВС производит снижение на режимах, установленных РЛЭ.

523. Маневрирование ВС от точки окончания полета по воздушной трассе (МВЛ) до контрольной точки начального этапа захода на посадку, производится по установленному маршруту прибытия (стандартного маршрута прибытия по приборам) или по траекториям, задаваемым диспетчером ОВД.

524. При полетах в районах горных аэродромов по ППП снижение ВС по траекториям, задаваемым диспетчером, производится только до занятия безопасного эшелона (высоты), определенных инструкцией по производству полетов (аэронавигационным паспортом) аэродрома при наличии радиолокационного контроля, устойчивой работе бортового навигационного оборудования, знании экипажем и диспетчером местоположения ВС.

525. Снижение ВС для посадки на горном аэродроме ниже минимального безопасного эшелона производится:

1) при полетах по ППП - после пролета установленного рубежа начала снижения при наличии радиолокационного контроля или устойчивой работе бортового навигационного оборудования с соблюдением схемы захода на посадку;

2) при полетах по ПВП - в соответствии с данными правилами с обязательным применением радиотехнических средств захода на посадку.

526. При отсутствии непрерывного радиолокационного контроля, неустойчивой работе бортового навигационного оборудования (по докладу экипажа) или неустойчивой двусторонней радиосвязи снижение ниже минимального безопасного эшелона (высоты) разрешается по схеме снижения и захода на посадку только после пролета маркированного рубежа.

527. Не допускается производить посадку ночью на аэродроме (вертодроме, посадочной площадке), не имеющем действующего светосигнального оборудования, кроме случаев, указанных в параграфе 138 настоящих Правил.

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

529. При невозможности занятия заданного эшелона (высоты) к установленному или заданному рубежу экипаж ВС своевременно информирует об этом орган ОВД.

530. В целях регулирования интервалов между ВС орган ОВД производит векторение, а также задает режимы поступательных и вертикальных скоростей в допустимых для данного ВС пределах. При осуществлении векторения точность выдерживания параметров, задаваемых органом ОВД, обеспечивает летный экипаж ВС с учетом летно-технических характеристик ВС.

Векторение обеспечивается посредством указания пилоту конкретных курсов, позволяющих экипажам ВС выдерживать необходимую линию пути.

531. В случае если ВС начинает наводиться с отклонением от ранее заданного маршрута, пилоту сообщается органом ОВД о целях такого наведения.

532. Векторение ВС прекращается после выдачи органом ОВД указания пилоту возобновить самостоятельное самолетовождение и, если в результате выполнения векторения ВС отклонилось от ранее заданного маршрута - сообщения о местонахождении ВС.

533. При заходе на посадку по приборам векторение продолжается до выхода ВС на конечный этап захода на посадку по приборам или до получения разрешения органа ОВД на визуальный заход.

Момент доворота ВС для выхода на траекторию конечного этапа захода на посадку является окончанием векторения. Разрешение на заход выдается органом ОВД одновременно с последним заданным курсом.

534. После получения разрешения на заход летный экипаж ВС выдерживает последний заданный курс до входа в зону действия средства наведения на конечном этапе захода на посадку, затем без дополнительных указаний органа ОВД выполняет доворот и стабилизацию ВС на линии, заданной средством наведения на продолженном конечном этапе захода на посадку.

535. ВС, которому требуется немедленная посадка, обеспечивается внеочередной заход на посадку.

Экипаж ВС, сообщивший органу ОВД о недостаточном остатке топлива для ожидания посадки в порядке общей очереди, имеет преимущественное право в выполнении маневра на снижение и заход на посадку перед ВС, заходящими на посадку, кроме ВС, которым требуется немедленная посадка.

536. При одновременном визуальном заходе на посадку двух ВС преимущество совершить посадку первым имеет ВС, летящее впереди, слева или ниже.

537. Перед заходом на посадку экипаж ВС:

- 1) устанавливает на эшелоне перехода шкалы давлений барометрических высотомеров на давление аэродрома QFE, или QNH;
- 2) сличает показания всех высотомеров;
- 3) проверяет готовность ВС к посадке.

538. При выполнении визуального захода на посадку или визуального захода на посадку с круга, экипаж ВС сообщает органу ОВД об установлении визуального контакта с ВПП и (или) ее ориентирами и получает разрешение на продолжение захода на посадку.

539. При полетах на неконтролируемый аэродром и посадочный площадки или на контролируемый аэродром, на котором временно не производится обслуживание аэродромного (воздушного и (или) наземного) движения:

1) при выполнении полета в контролируемом воздушном пространстве КВС сообщает органу ОВД предполагаемое время и место посадки;

2) перед заходом на посадку КВС:

выполняет осмотр ВПП с воздуха и оценивает ее состояние и пригодность;

передает сведения о месте и магнитном курсе посадки на частоте связи органа ОВД, в районе ответственности которого он находится. После приземления, при наличии связи с органом ОВД, сообщает ему о посадке.

Сноска. Пункт 539 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

540. Если значение сообщенной метеорологической видимости или видимости на ВПП ниже установленного эксплуатационного минимума, заход на посадку по ППП продолжается до установленной в документах аэронавигационной информации высоты входа в глиссаду.

541. Если после пролета высоты входа в глиссаду получено значение метеорологической видимости или видимости на ВПП ниже установленного минимума, экипажу разрешается продолжать снижение до абсолютной/относительной высоты принятия решения (далее – DA/H, аббревиатура на английском языке) или минимальной абсолютной /относительной высоты снижения ВС (далее – MDA/H, аббревиатура на английском языке) и произвести посадку, если до достижения DA/H или MDA/H установлен надежный визуальный контакт с огнями приближения или ориентирами по курсу посадки и условия видимости позволяют непрерывно наблюдать входной торец ВПП (входные ограничительные огни ВПП), а при заходе на посадку по III категории ИКАО осевые и посадочные огни ВПП. КВС отвечает за безопасность полета в указанных условиях.

Сноска. Пункт 541 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

542. В целях соблюдения установленных эксплуатационных минимумов для посадки, видимость на ВПП определяется в одной или нескольких точках наблюдения (точка приземления, средняя точка и дальний конец ВПП).

При наличии информации о дальности видимости в трех частях ВПП (в зоне приземления, в средней точке и в конце ВПП), по сообщению органа ОВД или ATIS, КВС учитывает полученные значения дальности видимости на ВПП для выполнения посадки:

1) в ручном режиме:

в зоне приземления и середине ВПП - не ниже эксплуатационного минимума;

в конце ВПП - не менее 75 м;

2) в автоматическом режиме:

зоне приземления - не ниже эксплуатационного минимума;

в середине ВПП - не менее 125 м;

в конце ВПП - не менее 75 м.

Сноска. Пункт 542 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

542-1. При заходе на посадку по категории 3В (САТ ШВ) значения дальности видимости на ВПП должны быть не ниже эксплуатационного минимума.

Сноска. Правила дополнены пунктом 542-1 в соответствии с приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

543. КВС прекращает снижение и выполняет прерванный заход на посадку (уход на второй круг), если:

1) метеорологическая видимость в условиях сильного ливневого дождя менее 800 м., и ВС не оборудовано системой раннего предупреждения о сдвиге ветра;

2) наблюдаются скопления птиц, представляющие угрозу безопасности посадки;

3) для выдерживания градиента снижения на глиссаде требуется увеличение режима работы двигателей более номинального, если иное не предусмотрено РЛЭ;

4) до установления надежного визуального контакта с огнями приближения или ориентирами по курсу посадки сработала сигнализация высоты принятия решения и (или) опасного сближения с землей;

5) заход на посадку при осуществлении коммерческой воздушной перевозки не стабилизирован по требованиям, установленным в РПП при достижении высоты 300 м. над уровнем аэродрома при полете в приборных метеорологических условиях или при достижении высоты 150 м. над уровнем аэродрома при полете в визуальных метеорологических условиях, если иное не установлено РЛЭ;

6) до достижения DA/H при точном заходе на посадку или при заходе на посадку с вертикальным наведением не установлен визуальный контакт с огнями подхода (огнями ВПП) или наземными ориентирами;

7) при заходе по схеме неточного захода на посадку в приборных метеорологических условиях до достижения точки прерванного захода (ухода на второй круг) не установлен визуальный контакт с огнями подхода (огнями ВПП) или наземными ориентирами;

8) положение ВС в пространстве или параметры его движения относительно ВПП не обеспечивают безопасность посадки;

9) потерян визуальный контакт с огнями подхода (огнями ВПП) или наземными ориентирами при снижении ниже DA/H или MDA/H;

10) в воздушном пространстве или на летной полосе появились препятствия, угрожающие безопасности полета;

11) расчет на посадку не обеспечивает безопасность ее выполнения.

12) получена информация о несоответствии состояния ВПП ограничениям летно-технических характеристик ВС с учетом фактической погоды.

Сноска. Пункт 543 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

544. После выполнения прерванного захода на посадку (ухода на второй круг) КВС принимает решение о возможности повторного захода на посадку в зависимости от количества топлива и ожидаемых условий посадки или полета на запасной аэродром.

545. Посадка ВС ночью выполняется с включенными посадочными фарами. При посадке в тумане и метеорологических явлениях, создающих световой экран, высота включения фар и порядок их использования определяются КВС.

При наличии на части ВПП метеоявлений или производственного дыма, ухудшающих видимость до значения ниже минимума, командиру вертолета по согласованию с диспетчером службы движения разрешается посадка в той части ВПП, где метеоусловия соответствуют его минимуму.

546. Полеты на аэродроме вылета, посадки и по маршруту в особых метеорологических условиях выполняются в соответствии с требованиями главы 6 настоящих Правил.

Сноска. Пункт 546 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 93. Использование бортовой системы предупреждения столкновений (БСПС (TCAS))

547. Эксплуатант устанавливает процедуры использования БСПС (TCAS):

1) в режиме выдачи рекомендаций по разрешению угрозы столкновения (Resolution Advisories (RA), аббревиатура на английском языке)), кроме случаев, когда это не соответствует ситуации;

2) в режиме выдачи рекомендаций и для предотвращения столкновения (RA).

548. Рекомендации по предотвращению угрозы столкновения, выдаваемые оборудованием БСПС (TCAS) являются приоритетными, по отношению с указаниями органа ОВД.

Параграф 94. Особенности полетов на вертолетах

549. Полеты на вертолетах выполняются с целью перевозки пассажиров, багажа, почты, груза, выполнения авиационных работ, поисково-спасательных и аварийно-спасательных работ с посадками на аэродромы, вертодромы, подготовленные посадочные площадки и на площадки подобранные с воздуха.

550. Полеты на посадочные площадки, расположенные на вершинах гор, седловинах, террасах; оборудованные на крышах зданий, приподнятых платформах, палубах морских (внутренних водных) судов, плавучих буровых установках производятся в соответствии с настоящими Правилами, требованиями РЛЭ ВС и инструкциями по производству полетов на посадочные площадки.

551. На аэродромах, используемых одновременно самолетами и вертолетами, оборудуются специальные площадки с отдельным стартом для вертолетов.

Порядок организации одновременных полетов самолетов и вертолетов определяется инструкцией по производству полетов на данном аэродроме (аэронавигационным паспортом аэродрома).

552. Для взлета или посадки командир вертолета по согласованию с органом ОВД использует любую часть взлетно-посадочных полос или любую другую часть летного поля, если это предусмотрено инструкцией по производству полетов на данном аэродроме (аэронавигационным паспортом аэродрома).

553. При принятии решения на вылет по ПВП командиру вертолета, разрешается использовать, в качестве запасных посадочные площадки, имеющие инструкции по производству полетов.

554. Вертолеты с ползковым шасси производят руление по воздуху от места стоянки к месту взлета и обратно по разметкам методом подлета с использованием влияния земной поверхности ("воздушной подушки") и с соблюдением установленных расстояний до препятствий.

555. Перед запуском двигателя (двигателей) вертолета предметы, которые могут быть увлечены струей от несущего винта, удаляются от его концов на расстояние не менее одного диаметра несущего винта.

556. Запуск и опробование двигателя (двигателей) с включением несущей системы производится только командиром вертолета при полном составе

экипажа, а также бортмехаником и инженерно-техническим персоналом, прошедшим необходимую подготовку для проведения указанного опробования при обеспечении надежной швартовки вертолета.

557. При рулении вертолета, расстояние от концов лопастей несущего винта до препятствий должно быть не менее половины диаметра несущего винта.

558. При рулении вертолета не должно создаваться вредного воздействия на другие воздушные суда от струи несущего винта вертолета и от предметов, которые могут быть ею увлечены.

559. Перед каждым взлетом командир вертолета выполняет контрольное висение в целях проверки расчета центровки и определения способа взлета, опробования систем вертолета, проверки работы силовых установок и органов управления. Высоту контрольного висения определяет командир вертолета.

560. Висение и перемещение на высоте до 10 м. разрешается при видимости не менее 500 м. и высоте облаков не ниже 50 м. независимо от минимума командира вертолета, если иное не установлено РЛЭ.

561. При выполнении авиационно-химических работ, учебных и тренировочных полетов контрольное висение производится перед началом полетов. Приземление вертолета после контрольного висения не обязательно.

562. При маневрировании на висении, взлете и посадке вертолета расстояние от концов лопастей несущего винта должно быть не менее:

- 1) до ВС находящихся в воздухе или на земле, при работающих двигателях (двигателе) - 2 диаметров несущего винта;
- 2) до легких и сверхлегких ВС - 2 диаметров несущего винта;
- 3) до других препятствий - половины диаметра несущего винта, но не менее 10 м;
- 4) до препятствий над палубами морских судов (судов внутреннего водного транспорта), площадками, приподнятыми над поверхностью земли или воды, в соответствии с маркировкой и инструкцией по производству полетов на этих площадках.

563. Взлет (посадка) вертолета с взлетно-посадочной полосы с разбегом (пробегом), осуществляется при ее длине, соответствующей требованию РЛЭ вертолета.

564. Взлет вертолета с места стоянки и посадка на нее разрешаются при условии, если:

- 1) место стоянки определено для этих целей;
- 2) вертолет не мешает взлетам и посадкам других ВС;
- 3) обеспечиваются требования пункта 562 настоящих Правил;
- 4) несущие винты не создают вихря, приводящего к потере визуального контакта с наземными ориентирами;

5) предусмотрено инструкцией по производству полетов на аэродроме (аэронавигационным паспортом).

565. При наборе высоты и заходе на посадку разрешается пролетать над препятствиями с превышением над ними не менее 10 м., а над ВС, находящимися на земле - на высоте не менее 2 диаметров несущего винта вертолета.

566. Посадка на подобранную с воздуха площадку, условия подхода, размеры и состояние которой неизвестны, выполняется после контрольного пролета (пролетов) над ней с целью осмотра и определения ее пригодности для посадки.

567. Посадка на подобранную с воздуха площадку, состояние поверхности которой неизвестно, выполняется после ее наземного осмотра, определения прочности грунта и пригодности для посадки. Осмотр и оценка состояния площадки производится одним из членов экипажа или подготовленным специалистом. Высадка одного из членов экипажа (подготовленного специалиста) производится в режиме висения, а посадка вертолета - по его сигналам.

При невозможности посадки разгрузка и загрузка вертолета выполняются в режиме висения согласно рекомендациям РЛЭ соответствующего типа вертолета, под руководством одного из членов экипажа или подготовленного специалиста.

При подборе посадочной площадки с воздуха на вертолетах, оборудованных ползковыми шасси, а также, если экипаж вертолета состоит из одного пилота, наземный осмотр посадочной площадки не производится.

568. Работы, требующие использования режима висения вертолета вне зоны влияния воздушной подушки, а также взлет и посадка на площадках, выбранных с воздуха в сложной по рельефу местности или в условиях возможного образования снежного (пыльного) вихря, должны выполняться с полетной массой, позволяющей маневрировать в режиме висения вне зоны влияния "воздушной подушки".

569. При наличии на посадочной площадке снега (пыли) принимаются меры, исключающие или уменьшающие возможность образования снежного (пыльного) вихря.

570. В случае образования снежного (пыльного) вихря перед зависанием на взлете экипаж раздувает снег (пыль) струей от несущего винта до появления устойчивой видимости наземных ориентиров.

При посадке на заснеженную (пыльную) площадку зависание выполняется вне зоны влияния "воздушной подушки". Снижение и посадку выполнять при постоянном визуальном контакте с наземными ориентирами.

571. В случае потери видимости наземных ориентиров при висении в снежном (пыльном) вихре экипажу необходимо вывести вертолет из зоны вихря вверх. Висение, взлет и посадка в снежном (пыльном) вихре при отсутствии видимости наземных ориентиров не допускаются.

572. Висение вертолета над водной поверхностью производится на высоте не менее одного диаметра несущего винта. Высота определяется по радиовысотомеру и визуально по плавающим на воде предметам.

При оказании помощи людям, находящимся в воде, во избежание захлестывания их волной от струи несущего винта и отброса плавательных средств, зависание и снижение для принятия на борт людей выполняются вертикально.

573. При производстве полетов в горной местности разрешается прокладывать маршрут по ущельям, при этом минимальная ширина ущелья на высоте полета составляет не менее 500 м. и обеспечивает возможность разворота на 180 градусов. Минимальное расстояние от концов лопастей несущего винта до склонов гор при выполнении разворота - не менее 50 м.

Параграф 95. Учебные и тренировочные полеты, имитация полета по приборам

574. Не допускается выполнять учебные и тренировочные полеты на воздушном судне, если оно не оборудовано системой спаренного (двойного) управления (за исключением пилотируемых свободных аэростатов).

575. Не допускается производить имитацию полета по приборам без соблюдения следующих условий:

1) второе кресло управления ВС, с достаточным обзором, занято лицом, обладающим свидетельством пилота и имеющим соответствующие квалификационные отметки;

2) ВС оборудовано системой спаренного (двойного) управления, за исключением полетов на пилотируемых свободных аэростатов;

3) на ВС отсутствуют пассажиры.

576. При выполнении учебных и тренировочных полетов на борту ВС находится не более двух тренируемых или обучаемых экипажей ВС или четырех пилотов.

При выполнении полетов с выключением двигателя или на режимах сваливания на борту ВС находится один тренируемый (обучаемый) экипаж ВС.

Параграф 96. Контрольно-испытательные и контрольные полеты (облеты).

577. Контрольно-испытательные и контрольные полеты (облеты) выполняются в целях проверки исправности и определения годности к эксплуатации ВС, их систем, после ремонта, замены двигателей и оборудования, перед выполнением особоважных полетов, а также для проверки работы

радиосветотехнических средств, схем снижения и захода на посадку на аэродроме.

578. Контрольно-испытательные полеты ВС производятся днем при видимости не менее 2000 м. и высоте нижней границы облаков не менее 200 м., но не ниже минимума, установленного инструкцией по производству полетов (аэронавигационным паспортом) на данном аэродроме.

579. Контрольные полеты (облеты) выполняются:

1) в соответствии с программами, разработанными для каждого типа воздушного судна в пределах действующих метеорологических ограничений, экипажа, ВС и аэродрома;

2) для проверки наземных радиосветотехнических средств в любое время суток при минимуме, обеспечивающем летную проверку этих средств по программам согласованным с уполномоченным органом, но не ниже минимума, установленного для этого аэродрома;

3) для облета разработанных аэродромных схем снижения и захода на посадку - только днем, при метеоусловиях, обеспечивающих визуальный полет на высоте круга.

580. ВС, прошедшие ремонт и летные испытания на заводах, при приемке их представителями организаций гражданской авиации проверяются в полете экипажами этих организаций.

581. В зависимости от программы контрольного полета в задание на полет включаются работники научно-исследовательских организаций, лица инженерно-технического состава и другие специалисты. Решение о включении их в задание на полет принимается эксплуатантом или, в случае выполнения полетов в целях АОН, владельцем ВС.

Параграф 97. Показательные и демонстрационные полеты

582. Для выполнения показательных и демонстрационных полетов ВС устанавливаются специальные зоны (пилотажные зоны), располагаемые в специально выделенном воздушном пространстве определенных районов вне или над населенными пунктами с соблюдением требуемых мер безопасности, исключающих падение ВС или летательного аппарата на жилые массивы и скопления людей.

583. Не допускается выполнять показательные и демонстрационные полеты:

1) над густонаселенными территориями и населенными пунктами;

2) ближе 200 м. от мест скопления людей при проведении массовых мероприятий;

3) ближе 8 км. от воздушной трассы;

- 4) в облаках;
- 5) ниже 50 м. истинной высоты;
- 6) при дальности видимости менее 3000 м.

584. Организатор показательных и демонстрационных полетов ВС и других летательных аппаратов разрабатывает специальную инструкцию по их выполнению.

Параграф 98. Буксировка планеров

585. Не допускается выполнять буксировку планера ВС без соблюдения следующих условий:

- 1) КВС, осуществляющий буксировку, имеет необходимую квалификацию;
- 2) ВС, осуществляющее буксировку, оборудовано сцепным устройством, которое позволяет безопасно производить буксировку;
- 3) применяемый буксирный канат (трос) обладает прочностью на разрыв, составляющей не менее 80 процентов и не более 200 процентов от максимальной массы планера в снаряженном состоянии. Разрешается применять буксирный канат, который обладает прочностью на разрыв, превышающей максимальную массу планера в снаряженном состоянии более чем в два раза, если соблюдаются следующие условия:

на месте крепления буксирного каната к планеру установлена предохранительная серьга, которая обладает сопротивлением разрыву, составляющим не менее 80 процентов от максимальной массы планера в снаряженном состоянии и превышающим эту массу не более чем в два раза;

на месте крепления буксирного троса к ВС, осуществляющему буксировку, установлена предохранительная серьга, которая обладает сопротивлением разрыву, превышающим, но не более чем на 25 процентов, сопротивление на разрыв предохранительной серьги, установленной на месте крепления буксирного каната к планеру, и превышающим максимальную массу планера в снаряженном состоянии не более чем в 2 раза.

586. До начала проведения буксировки в контролируемом воздушном пространстве КВС, осуществляющий буксировку, сообщает о проведении буксировки органу ОВД.

До начала буксировки должна быть достигнута договоренность между пилотом ВС, осуществляющего буксировку, и пилотом планера о порядке взаимодействия, включая сигналы взлета и отцепления, воздушную скорость и порядок действий в аварийной ситуации для каждого из пилотов.

587. Не допускается осуществлять сброс буксирного каната после отцепки планера, если это создаст опасность для жизни или имущества третьих лиц.

6. Полеты в особых условиях и особые случаи в полете

588. К полетам в особых условиях относятся:

1) полеты в зонах обледенения, грозовой деятельности и сильных ливневых осадков, сильной болтанки, повышенной электрической активности атмосферы, сдвига ветра, пыльной (песчаной) бури, облаках вулканического пепла, радиоактивных облаках;

2) полеты в горной и малоориентирной местности, пустынях и над водной поверхностью;

3) полеты в сложной орнитологической обстановке.

589. При возникновении в полете признаков приближения к зоне опасных метеорологических явлений или получении соответствующей информации КВС обходит опасную зону, если полет в ожидаемых условиях не разрешен РЛЭ.

590. Изменение маршрута или эшелона (высоты) полета для обхода зоны опасных метеорологических явлений разрешается только по согласованию с органом ОВД, под непосредственным управлением которого выполняется полет, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 367 настоящих Правил.

Параграф 99. Полеты в зоне обледенения.

591. Полеты в условиях обледенения на ВС, не имеющих допуска к эксплуатации в этих условиях не производятся.

592. На всех этапах полета противообледенительная система включается до входа в зону возможного обледенения, если РЛЭ не предусматривает другого порядка использования системы.

593. Если принятые экипажем меры по борьбе с обледенением оказываются неэффективными и не обеспечивается безопасное продолжение полета в этих условиях, КВС, применяет сигнал срочности, по согласованию с органом ОВД, изменяет высоту (маршрут) полета для выхода в район, где возможно безопасное продолжение полета, или принимает решение об уходе на запасной аэродром.

Параграф 100. Полеты в зоне грозовой деятельности и сильных ливневых осадков.

594. При принятии решения на вылет с пересечением зоны грозовой деятельности и сильных ливневых осадков КВС учитывает:

1) характер гроз (внутримассовые, фронтальные);

2) расположение и перемещение грозовых (ливневых) очагов, возможные маршруты их обхода;

3) необходимость дополнительной заправки топливом.

При наличии и прогнозировании фронтальных гроз по маршруту полета, проходящему в горной местности, КВС не принимает решение на вылет по ПВП ниже нижнего эшелона.

595. Полеты по ППП в зоне грозовой деятельности без бортовых радиотехнических средств обнаружения грозových очагов и при отсутствии наземного радиолокационного контроля не допускается.

596. При наличии в районе аэродрома вылета мощно-кучевой и кучево-дождевой облачности экипаж с помощью бортового метеорологического радиолокатора осматривает зону взлета и выхода из района аэродрома, оценивает возможность взлета и определяет порядок обхода мощно-кучевой, кучево-дождевой облачности и зон сильных ливневых осадков.

597. При подходе ВС к зоне грозовой деятельности (сильных ливневых осадков) КВС оценивает возможность продолжения полета, принимает решение на обход зоны, согласовав свои действия с органом ОВД.

598. Диспетчер, используя радиолокаторы, метеоинформацию и сообщения с борта ВС, информирует экипажи о характере облачности, расположении грозových очагов, направлении их смещения и рекомендует маршрут обхода грозových очагов. При отсутствии на экранах наземных радиолокаторов отображения мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков диспетчер сообщает об этом экипажам и, используя данные авиационной метеорологической станции (далее - АМСГ) и сообщения с бортов ВС, информирует экипажи о метеорологической обстановке в контролируемом пространстве. В этом случае обход очагов мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков производится по бортовому метеорологическому радиолокатору или визуально.

599. При визуальном обнаружении в полете мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков, примыкающих к грозovým очагам, разрешается обходить их на удалении не менее 10 км. При невозможности обхода указанных облаков на заданной высоте разрешается визуальный полет под облаками или выше их.

Полет под облаками разрешается только днем, вне зоны ливневых осадков, если:

1) высота полета ВС над рельефом местности и искусственными препятствиями не менее истинной безопасной высоты, но во всех случаях не менее 200 м. в равнинной и холмистой местности и не менее 600 м. в горной местности;

2) вертикальное расстояние от ВС до нижней границы облаков не менее 200 м

Полет над верхней границей мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков разрешается выполнять с превышением над ними не менее 500 м.

600. При обнаружении в полете мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков бортовым метеорологическим радиолокатором разрешается обходить эти облака на удалении не менее 15 км. от ближней границы засветки. Пересечение фронтальной облачности с отдельными грозowymi очагами производится в том месте, где расстояние между границами засветок на экране бортового метеорологического радиолокатора не менее 50 км.

601. При взлете и заходе на посадку в условиях ливневых осадков экипаж учитывает возможность ухудшения летных и аэродинамических характеристик ВС.

602. Экипажам ВС преднамеренно входить в мощно-кучевые, кучево-дождевые облака и зоны сильных ливневых осадков не разрешается.

Параграф 101. Полеты в зоне сильной болтанки

603. Перед входом в зону возможной болтанки и при внезапном попадании в нее КВС включает табло "Пристегните ремни" и пассажиры пристегиваются к креслам привязными ремнями.

604. При попадании ВС в сильную болтанку КВС выводит ВС из опасной зоны.

605. При полетах по ПВП в горной местности на высотах менее 900 м и попадании ВС в зону сильной болтанки КВС с разрешения диспетчера выводит из этой зоны ВС с набором высоты, возвращается на аэродром вылета или следует на запасной аэродром.

606. При попадании ВС в зону сильной болтанки, угрожающей безопасности полета, КВС разрешается изменить высоту полета в соответствии с пунктом 367 настоящих Правил.

Заняв новый эшелон, КВС по согласованию с органом ОВД выводит ВС на воздушную трассу или МВЛ.

607. Вертикальные вихри, не связанные с облаками и обнаруживаемые визуально, экипаж обходит стороной.

Вертикальные вихри (смерчи), связанные с кучево-дождевыми облаками, обнаруживаемые визуально, экипаж обходит их на удалении не менее 30 км. от их видимых боковых границ.

Параграф 102. Полеты в зоне повышенной электрической активности атмосферы

608. При появлении признаков сильной электризации выключается одна УКВ радиостанция, если это применимо, и ночью включается освещение кабины экипажа ВС.

609. Признаками сильной электризации ВС являются:

- 1) шумы и треск в наушниках;
- 2) беспорядочные колебания стрелок радиоконпасов;
- 3) свечение на остеклении кабины экипажа ВС и свечение концов крыльев в темное время суток.

Возникновение электризации наиболее вероятно в слое облаков в интервале температур от +5 до - 10⁰ С.

КВС при появлении признаков сильной электризации докладывает об этом органу ОВД и выполняет рекомендации диспетчера о выходе из опасной зоны.

610. Изменение высот полета в зонах повышенной электризации выполняется с повышенной вертикальной и уменьшенной поступательной скоростью полета в соответствии с требованиями РЛЭ.

После выхода из слоя облаков, до входа в другой слой, выполняется горизонтальная площадка продолжительностью 5 - 10 секунд.

При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне КВС действует в соответствии с пунктом 365 настоящих Правил.

611. В случае поражения ВС разрядом атмосферного электричества экипажу ВС необходимо:

- 1) доложить органу ОВД о факте, метеоусловиях, месте и высоте поражения ВС разрядом;
- 2) проконтролировать параметры работы двигателей;
- 3) проверить работу электрооборудования и пилотажно-навигационного оборудования;
- 4) осмотреть ВС в целях обнаружения повреждений;
- 5) при обнаружении отказов и неисправностей действовать в соответствии с РЛЭ.

Параграф 103. Полеты в условиях сдвига ветра.

612. При взлете и заходе на посадку в условиях сдвига ветра необходимо:

- 1) увеличить расчетные скорости в соответствии с требованиями РЛЭ;
- 2) осуществлять повышенный контроль за изменением поступательной и вертикальной скоростей и немедленно парировать возникающие отклонения от расчетных параметров и заданной траектории полета;
- 3) при заходе на посадку немедленно уйти на второй круг с использованием взлетного режима и следовать на запасной аэродром, если для выдерживания заданной глиссады снижения требуется увеличение режима работы двигателей

до номинального и (или) после пролета высоты 200 м., относительно порога ВПП, вертикальная скорость снижения увеличилась на 3 м/с. и более от расчетной.

613. Взлет и заход на посадку в условиях сильного сдвига ветра не разрешается.

Параграф 104. Полеты в условиях пыльной бури.

614. При встрече с пыльной бурей на маршруте экипаж обходит ее визуально или проходить над ней.

615. Изменение высоты или маршрута полета ВС в целях обхода пыльной бури экипажу разрешается только по согласованию с диспетчером, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 367 настоящих Правил.

616. Заход на посадку и посадка в условиях пыльной бури при сильной болтанке не допускается.

Параграф 105. Полеты в горной местности.

617. При подготовке к полету в горной местности экипаж дополнительно:

1) изучает рельеф местности в полосе маршрута не менее чем по 50 км. в обе стороны от трассы, наносит на карту командные высоты, ограничительные пеленги и намечает обходные маршруты на случай встречи с опасными метеорологическими явлениями;

2) при полетах по ППП определяет возможность сохранения эшелона полета по маршруту при отказе одного двигателя или полета на истинной безопасной высоте 600 м. (горы до 2000 м.) или 900 м. (горы более 2000 м.) над препятствиями.

Если полетная масса ВС при отказе одного двигателя не позволяет выдержать эшелон полета, намечаются процедуры отклонения от маршрута в сторону понижения рельефа местности с безопасной высотой полета не менее 600м. над рельефом в пределах по 10 км. в обе стороны от маршрута.

При необходимости на полетной карте вычерчивается профиль местности по командным высотам (для полетов на больших высотах профиль вычерчивается для участков набора высоты и снижения);

3) анализирует метеоусловия и возможность образования сильных восходящих и нисходящих потоков воздуха, мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков, а также орографической болтанки в зоне взлета и посадки;

4) изучает направление ущелий и горных долин;

5) изучает и отмечает на карте места, которые предполагается использовать для вынужденной посадки;

б) изучает высоты аэродромов, расположенных в горах, особенности взлета и посадки на них, правила пользования барометрическими высотомерами при взлете и посадке на горных аэродромах;

7) проверяет наличие достаточного запаса кислорода и убеждается в исправности кислородного оборудования.

Сноска. Пункт 617 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

618. Набор эшелона (высоты) полета в горной местности разрешается по маршруту следования только при условии обеспечения набора безопасного эшелона до установленного рубежа. В остальных случаях набор высоты производится по установленной схеме.

619. При пересечении горного хребта по ПВП КВС учитывает наличие восходящих и нисходящих воздушных потоков. Если при приближении к горному хребту наблюдаются нисходящие потоки и для выдерживания горизонтального полета требуется увеличение режима работы двигателя (двигателей) до номинального, пересекать горный хребет на высотах менее 900 м. над рельефом местности не допускается.

Параграф 106. Полеты в малоориентирной местности и пустынях.

620. Выполнение полетов над малоориентирной местностью (тайгой, степью, пустыней, водным пространством, малообжитыми и неисследованными районами) связано с трудностями ведения ориентировки, обусловленными недостатком характерных наземных ориентиров и радиотехнических средств самолетовождения. Поэтому подготовку к полетам над малоориентирной местностью необходимо проводить особенно тщательно с использованием имеющихся справочных материалов и пособий, характеризующих район полетов, а также консультаций с экипажами, ранее летавшими над этой местностью.

621. При подготовке к полету в малоориентирной местности и пустыне экипаж ВС дополнительно:

1) отмечает на карте характерные ориентиры, имеющиеся по маршруту (караванные тропы, русла рек, озера, колодцы), а также удаленные ориентиры, которые могут быть использованы для общей ориентировки;

2) консультируется по вопросам ведения ориентировки с экипажами, имеющими опыт полетов по данному маршруту;

3) проверяет наличие запаса продуктов питания, питьевой воды, аварийной радиостанции и сигнальных средств.

Параграф 107. Полеты над водной поверхностью.

622. Полеты над водной поверхностью выполняются:

1) на ВС, имеющих два двигателя и более, и на всех ВС, приспособленных для посадки на воду;

2) на сухопутных ВС, имеющих один двигатель, при удалении от береговой черты не более дальности снижения с отказавшим двигателем.

623. При полетах над водной поверхностью, когда расстояние до берега превышает дальность планирования с отказавшим двигателем (двигателями), а также когда траектория взлета или захода на посадку не исключает возможности вынужденного приводнения, все члены экипажа и пассажиры обеспечиваются спасательными жилетами.

Во всех случаях, когда продолжительность полета от берега превышает 30 минут, ВС (независимо от типа) кроме индивидуальных средств спасания дополнительно комплектуются групповыми плавательными средствами (надутые спасательные плоты и аварийные запасы к ним), рассчитанные на количество людей, находящихся на борту со средствами жизнеобеспечения в соответствии с РЛЭ.

624. При подготовке к полету над водной поверхностью экипаж дополнительно:

1) подробно изучает береговую черту, состояние ледовой и водной поверхности на случай вынужденной посадки;

2) проверяет наличие и правильность размещения индивидуальных и групповых спасательных средств, запаса продуктов питания и питьевой воды, аварийной радиостанции и сигнальных средств;

3) изучает правила вынужденной посадки на воду и пользования плавсредствами;

4) инструктирует пассажиров о правилах пользования индивидуальными и групповыми средствами и правилами поведения при аварийной посадке.

Сноска. Пункт 624 с изменениями, внесенными приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

625. Полеты по ПВП вблизи береговой линии материка и островов выполняются на безопасных высотах с учетом максимальных превышений рельефа местности в полосе по 5 км. в обе стороны от оси маршрута.

626. Полеты ВС на высотах ниже 2000 м. над береговыми лежбищами морского зверя не допускаются.

Параграф 108. Полеты в условиях сложной орнитологической обстановки.

627. Сложная орнитологическая обстановка возникает в районе аэродрома и на траектории полета ВС в периоды массового появления птиц, связанного с их суточными или сезонными миграциями и скоплениями.

В сложной орнитологической обстановке возможно возникновение особых случаев в результате опасных столкновений ВС с птицами.

628. Перед принятием решения на вылет КВС учитывает информацию органов ОВД об орнитологической обстановке в районе аэродрома.

629. На исполнительном старте после получения информации от органа ОВД об усложнении орнитологической обстановки КВС оценивает возможность выполнения взлета. Взлет в этих условиях производится с включенными фарами.

630. При полете по маршруту, в случае обнаружения на траектории полета ВС птиц, экипаж обходит их стороной или пролетает над ними.

631. При подходе к аэродрому посадки, после получения информации от органов ОВД о сложной орнитологической обстановке или при визуальном обнаружении птиц, экипаж:

- 1) повышает осмотрительность;
- 2) включает фары и обогрев стекол кабины (если они не были включены ранее);
- 3) повышает контроль за параметрами работы двигателя (двигателей);
- 4) при необходимости уходит на второй круг.

Сноска. Пункт 631 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 109. Особые случаи в полете

632. К особым случаям в полете относятся:

- 1) попадание ВС в опасные метеорологические явления;
- 2) отказ двигателя (двигателей);
- 3) отказы систем ВС, приводящие к необходимости изменения плана или профиля полета, в том числе к вынужденной посадке;
- 4) пожар на ВС;
- 5) потеря устойчивости, управляемости, нарушение прочности;
- 6) потеря радиосвязи (отказ бортовых или наземных систем радиосвязи);
- 7) потеря ориентировки;
- 8) нападение на экипаж или пассажиров;

9) ранение или внезапное ухудшение здоровья членов экипажа или пассажиров;

10) вынужденная посадка вне аэродрома;

11) отказ радионавигационных средств УВД или радиотехнического оборудования на аэродроме посадки;

12) применение парашютов в аварийных случаях.

633. Правила полетов в особых случаях устанавливаются Основными правилами полетов.

7. Основные требования при подготовке и допуске экипажей к полетам

Параграф 110. Требования при подготовке к полетам

634. КВС соблюдает законы, правила и процедуры тех государств, в воздушном пространстве которых он выполняет полеты, а также государства регистрации ВС и государства эксплуатанта.

635. Эксплуатант ВС, в случае осуществления воздушных перевозок пассажиров, багажа, груза, почты за плату, на основании договоров воздушной перевозки (далее - коммерческие воздушные перевозки) или авиационных работ, обеспечивает знание и исполнение членами летного экипажа ВС или КВС АОН, законодательства Республики Казахстан об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации, правил и процедур, касающихся исполнения их обязанностей.

636. В отсутствие служб авиационной безопасности КВС проводит предполетный досмотр ВС, его бортовых запасов, членов экипажа ВС, перевозимых лиц и их имущества, а также груза и почты.

637. В случае совершения акта незаконного вмешательства в деятельность в области гражданской авиации, КВС информирует о нем орган ОВД, а при отсутствии связи с ним - органы внутренних дел.

638. Перед полетом КВС изучает имеющуюся информацию, касающуюся данного полета, а также планирует действия на тот случай, если полет по плану не будет выполнен вследствие ухудшения погодных условий.

639. Необходимая информация для КВС, включает в себя, как минимум, следующее:

1) для полета по ППП, а также полета по ПВП вне района аэродрома вылета: сводки и прогнозы погоды;

2) данные запасных аэродромов в случаях, предусмотренных настоящими Правилами;

3) для любого полета:

данные ВПП в намеченных к использованию местах взлета и посадки;
потребный запас топлива;
данные о взлетной и посадочной дистанции, содержащиеся в РЛЭ;
все известные задержки движения, о которых КВС был уведомлен органом ОВД.

640. КВС разрешается выбирать для посадки на самолете площадку, о которой отсутствует аэронавигационная информация, в случае, если она осмотрена с земли или подобрана с воздуха и признана КВС удовлетворяющей требованиям РЛЭ.

Для посадки на площадку, подобранную с воздуха, пилот самолета производит соответствующую подготовку.

641. КВС разрешается выбирать для посадки на вертолете площадку, о которой отсутствует аэронавигационная информация, в случае, если она осмотрена с земли или с воздуха и признана удовлетворяющей требованиям РЛЭ

642. При осуществлении перевозок пассажиров на вертолетах с посадками на подобранные с воздуха площадки, процедуры выполнения таких посадок устанавливаются в РПП эксплуатанта с оценкой возможных рисков и способов их снижения.

643. Коммерческие воздушные перевозки пассажиров на самолетах с подбором площадок с воздуха не допускаются.

644. КВС перед полетом в целях выполнения авиационных работ или АОН убеждается в том, что:

1) ВС пригодны к полетам и на борту находятся документы, указанные в пунктах 121, 122, 123 настоящих Правил;

2) на борту установлены приборы и оборудование, необходимые для ожидаемых условий полета. КВС убеждается в работоспособности указанных приборов и оборудования в соответствии с требованиями РЛЭ;

3) проведено необходимое техническое обслуживание ВС согласно положениям пунктов 468, 469 настоящих Правил;

4) масса ВС и расположение его центра тяжести позволяют безопасно выполнять полет с учетом ожидаемых условий полета;

5) груз на борту правильно распределен и надежно закреплен;

6) не будут превышать эксплуатационные ограничения ВС, содержащиеся в РЛЭ;

7) установлено, что располагаемые и непосредственно необходимые для безопасной эксплуатации ВС наземные и (или) водные средства, включая связанное оборудование и навигационные средства, позволяют выполнить намеченный полет;

8) полет производится на аэродром или с аэродрома при условиях, которые не ниже эксплуатационных минимумов, установленных для данного аэродрома государством, в котором он расположен:

для полета по ППП метеорологическая информация указывает на то, что условия на аэродроме назначения или, в случаях, когда требуется запасной аэродром назначения - на одном запасном аэродроме, будут к расчетному времени прилета соответствовать эксплуатационным минимумам аэродрома или превышать их;

для полета по ПВП, за исключением полета в районе аэродрома вылета, информация о фактической погоде или текущие сводки и прогнозы указывают на то, что метеорологические условия на той части маршрута, по которому ВС должно следовать в соответствии с ПВП, обеспечат к запланированному времени возможность соблюдения ПВП.

645. Перед полетом по ПВП в целях выполнения авиационных работ или АОН количество топлива и масла на борту должно быть, не менее чем указано в пункте 433 настоящих Правил.

646. Перед полетом по ППП в целях выполнения авиационных работ или АОН количество топлива и масла на борту должно позволять:

1) выполнить полет до аэродрома назначения, а затем на запланированной крейсерской скорости выполнить полет до запасного аэродрома, а затем продолжать полет на запланированной крейсерской скорости в течение 45 минут для самолетов и 30 минут для вертолетов;

2) выполнить полет до запасного аэродрома через любой заранее определенный рубеж ухода и затем продолжить полет в течение 30 минут при условии, что перед полетом имеется не меньший запас топлива и масла, чем необходимо для выполнения полета до аэродрома намеченной посадки и затем продолжения его в течение 1 часа.

647. При расчете количества топлива и масла учитывается следующее:

1) прогнозируемые метеорологические условия;

2) предполагаемые отклонения от маршрута по указанию органов ОВД и задержки, связанные с воздушным движением;

3) необходимость, при выполнении полета по ППП, выполнения одного захода на посадку по приборам на аэродроме намеченной посадки, включая уход на второй круг;

4) повышенный расход топлива при разгерметизации кабин ВС или при отказе одного двигателя во время полета по маршруту;

5) любые другие известные условия, которые могут задержать посадку или вызвать повышенный расход топлива и (или) масла.

648. Экипаж ВС убеждается в наличии запаса кислорода перед полетом и его использование для дыхания членами экипажа и пассажирами в соответствии требований параграфа 62 настоящих Правил.

649. Не допускается начинать полет, если присутствует иней, мокрый снег или лед на поверхностях крыльев, фюзеляжа, органов управления, оперения, воздушных винтов, лобового стекла, силовой установки или на приемниках воздушного давления барометрических приборов ВС, если иное не предусмотрено РЛЭ.

650. Не допускается выполнять полет на ВС, не оснащенных противообледенительной системой, при наличии фактического или прогнозируемого обледенения.

651. ВС эксплуатируется:

- 1) в соответствии с его эксплуатационной документацией;
- 2) в пределах эксплуатационных ограничений, предписанных уполномоченным органом государства регистрации ВС.

652. Перед началом полета КВС удостоверяется, что летно-технические характеристики ВС, указанные в РЛЭ, позволяют безопасно выполнить намеченный полет в прогнозируемых условиях.

653. Перед полетом экипаж удостоверяется в том, что на борту ВС имеются в работоспособном состоянии оборудование в соответствии с требованиями параграфа 33 настоящих Правил.

654. При полете в целях выполнения авиационных работ или АОН, на борту ВС находятся документы, указанные в пункте 121 настоящих Правил.

655. Список находящихся на борту ВС лиц, подписывается КВС и включает:

- 1) фамилию, имя, отчество, номер документа, удостоверяющего личность лица, перевозимого на ВС;
- 2) дату, время и маршрут планируемого полета;
- 3) государственный и регистрационный опознавательный знаки ВС;
- 4) номер сертификата (свидетельства) эксплуатанта в случае выполнения полетов на ВС, внесенном в сертификат (свидетельство) эксплуатанта.

656. Для ВС ведется бортовой журнал, который содержит записи, приведенные в Основных правилах полетов.

При выполнении полетов в целях АОН с составом экипажа ВС из одного пилота, ведется бортовой журнал, содержащий следующие сведения:

- 1) национальная принадлежность и регистрация самолета;
- 2) дата;
- 3) фамилия КВС;
- 4) пункты и время вылета и прибытия;
- 5) цель полета;

б) замечания, касающиеся полета;

7) подпись КВС.

657. Для ВС ведется санитарный журнал, в котором отражается информация о санитарных мероприятиях, проведенных на ВС. По решению владельца или эксплуатанта ВС в качестве санитарного журнала используется бортовой журнал.

Параграф 111. Допуск экипажа ВС к полету.

658. Допуск членов экипажа ВС к полетам осуществляется в соответствии с требованиями постановления Правительства Республики Казахстан от 17 мая 2011 года № 532 "Об утверждении Правил по организации летной работы в гражданской авиации Республики Казахстан".

659. Эксплуатант в зависимости от типа ВС определяет функции всех членов летного экипажа, которые они будут выполнять в обычной и аварийной обстановке, а также в ситуации, требующей аварийной эвакуации людей.

660. Численность летного экипажа ВС увеличивается по сравнению с минимальной необходимой численностью, указанной в РЛЭ или в документах, имеющих отношение к удостоверению о годности к полетам, в случаях, когда это необходимо для выполнения полетного задания.

661. Эксплуатант не допускает членов летного экипажа ВС к выполнению своих функций, если ими не в полном объеме пройдена соответствующая программа подготовки, предусмотренная для допуска к осуществлению должностных обязанностей.

Программы подготовки утверждаются уполномоченным органом и включаются в РПП эксплуатанта.

Сноска. Пункт 661 с изменениями, внесенными приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

662. Эксплуатант обеспечивает подготовку экипажа ВС к полетам с использованием конкретных районов, маршрутов и аэродромов не позднее дня, накануне вылета в следующих случаях:

- 1) перед первым полетом в качестве КВС на данном типе ВС;
- 2) перед первым полетом в качестве КВС по новому маршруту, в новом регионе, району выполнения авиационных работ;
- 3) перед полетом по специальному заданию;
- 4) перед выполнением нового вида авиационных работ;
- 4) в случае истечения сроков, указанных в пункте 668 и приложении 3 к настоящим Правилам.

Допускается проведение предварительной подготовки непосредственно перед вылетом, с учетом требуемого объема подготовки и установленного режима труда и отдыха.

Предварительная подготовка включает в себя выполнение процедур подготовки к полету, установленных настоящими Правилами, порядок проведения предварительной подготовки устанавливается в РПП.

663. Эксплуатант не поручает КВС управление ВС конкретного типа или его модификации при взлете и посадке, если этот пилот в течение 30 дней, предшествующих предстоящему полету, не выполнил 1 взлета и посадки на ВС такого же типа или на комплексном тренажере.

Если КВС или второй пилот выполняют полеты на ВС разных модификаций одного и того же типа или на ВС различных типов, но с аналогичными характеристиками относительно эксплуатационных процедур, систем и управления, то эксплуатант принимает решение, при каких условиях объединяются требования в отношении каждой модификации или каждого типа ВС.

664. Эксплуатант не поручает сменному пилота на крейсерском этапе полета управление ВС конкретного типа или его модификации, если в течение 90 дней, предшествующих предстоящему полету, этот пилот:

1) не выполнял полеты в качестве КВС, второго пилота или сменного пилота на крейсерском этапе полета на ВС этого типа или его модификации;

2) не прошел тренировку для восстановления летных навыков, включая действия в стандартных, нестандартных и аварийных ситуациях, специфических для крейсерского этапа полета, на ВС этого типа или на комплексном тренажере.

665. Эксплуатант не поручает штурману, бортрадисту или бортинженеру (бортмеханику) выполнение служебных обязанностей, связанных с выполнением полетов на ВС конкретного типа или его модификации, если в течение 90 дней, предшествующих предстоящему полету, указанный член летного экипажа ВС:

1) не выполнял служебные обязанности, связанные с выполнением полетов на ВС этого типа или его модификации;

2) не прошел тренировку для восстановления навыков, включая действия в стандартных, нестандартных и аварийных ситуациях, на ВС этого типа или на комплексном тренажере.

666. Эксплуатант не назначает пилота в качестве КВС для выполнения полета по маршруту или участку маршрута, к которому этот пилот в настоящее время не подготовлен, до тех пор, пока этот пилот не будет удовлетворять требованиям пунктов 667 и 668 настоящих Правил.

667. Эксплуатант удостоверяется в том, что члены летного экипажа ВС обладают необходимой квалификацией для исполнения порученных служебных обязанностей и обладают знаниями:

1) намеченного маршрута и намеченных для посадки аэродромов, в том числе :

местности и минимальных безопасных абсолютных высот;

сезонных метеорологических условий;

технических средств, порядок их обслуживания:

постановления Правительства Республики Казахстан от 29 декабря 2012 года № 1768 "Об утверждении Правил метеорологического обеспечения гражданской авиации Республики Казахстан";

приказа исполняющего обязанности Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 15 октября 2010 года № 454 "Об утверждении Правил фразеологии радиообмена при выполнении полетов и обслуживании воздушного движения" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов под № 6635);

правил поиска и спасания;

навигационных средств и правил, включая любые правила дальней навигации , связанные с маршрутом, по которому планируется выполнять полет;

2) правил построения траекторий полета над густонаселенными районами и районами с высокой плотностью воздушного движения, расположения препятствий, топографии местности, светосигнальных средств, средств обеспечения захода на посадку, а также схем прибытия, вылета, полетов в зоне ожидания и захода на посадку по приборам и применяемых эксплуатационных минимумов.

Сноска. Пункт 667 с изменениями, внесенными приказами Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования); от 20.09.2013 № 733 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

668. Эксплуатант не назначает пилота КВС на маршруте или в пределах района, установленного эксплуатантом, если в течение предшествовавших 12 месяцев этот пилот не выполнил, одного полета в качестве пилота в составе летного экипажа ВС или с проверяющим, или наблюдателем в кабине летного экипажа:

1) в этом районе;

2) по любому маршруту, где схемы, связанные с этим маршрутом или с любыми аэродромами, которые предполагается использовать для взлета или посадки, требуют применения особых навыков или знаний.

В том случае, когда в течение более чем 12 месяцев, КВС не совершил ни одного полета по маршруту, в установленном районе или аэродроме на ВС или не отрабатывал такие схемы на комплексном тренажере, перед назначением его КВС для выполнения полетов в этом районе или на этом маршруте этот пилот проверяется эксплуатантом.

669. Эксплуатант обеспечивает проведение квалификационных проверок и умения действовать в аварийной обстановке членов летного экипажа.

Если эксплуатант планирует полеты членов летного экипажа на ВС разных модификаций одного и того же типа или на ВС различных типов, но с аналогичными характеристиками с точки зрения эксплуатационных процедур системы управления, то эксплуатант принимает решение, при каких условиях могут быть объединены требования в отношении проверок на каждой модификации или каждом типе ВС.

670. Количество членов кабинного экипажа для каждого типа ВС определяется эксплуатантом, исходя из пассажировместимости или числа перевозимых лиц, для обеспечения безопасной и быстрой эвакуации людей, а также выполнения необходимых функций в аварийной обстановке или в ситуации, требующей аварийной эвакуации, но не менее установленного в РЛЭ.

671. Каждый член кабинного экипажа ВС, в функции которого входят действия по аварийной эвакуации, занимает предусмотренное место во время взлета и посадки или по указанию КВС.

672. Во время взлета и посадки, а также в любое другое время по указанию КВС, член кабинного экипажа ВС занимает место в кресле и пристегивается привязным ремнем или привязной системой при наличии таковой.

Сноска. Пункт 672 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

673. Член кабинного экипажа допускается к выполнению своих обязанностей, если он имеет действующее свидетельство на право осуществления такой деятельности, регулярно проходит подготовку по соответствующей программе и способен:

1) исполнять, связанные с обеспечением безопасности, обязанности и функции, необходимые члену кабинного экипажа при возникновении аварийной обстановки или в ситуации, требующей аварийной эвакуации;

2) уметь пользоваться находящимся на борту аварийно-спасательным оборудованием (спасательные жилеты, спасательные плоты, аварийные трапы и желоба, аварийные выходы, переносные огнетушители, кислородное оборудование и комплекты первой помощи и тому подобное);

3) при работе на ВС, выполняющих полеты на высоте более 3000 м., знать о последствиях недостатка кислорода, а при работе на герметизированных воздушных судах - о физиологических явлениях, вызываемых разгерметизацией;

4) знать обязанности и функции других членов экипажа ВС в аварийной обстановке в части, необходимой для выполнения обязанностей члена кабинного экипажа;

5) знать типы опасных грузов, которые разрешены и запрещены к перевозке в пассажирской кабине, и пройти программу подготовки по опасным грузам в соответствии с требованиями приказа Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 24 февраля 2011 года № 89 "Об утверждении Инструкции по перевозке опасных грузов на гражданских воздушных судах" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 6822), разработанной в соответствии с Техническими инструкциями по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (Doc 9284 ИКАО);

б) знать возможности человека применительно к обязанностям по обеспечению безопасности в салоне ВС, включая вопросы координации действий между членами летного экипажа и членами кабинного экипажа ВС.

674. Допуск к полетам членов летного экипажа после перерыва в летной работе осуществляется в соответствии с требованиями постановления Правительства Республики Казахстан от 17 мая 2011 года № 532 "Об утверждении Правил по организации летной работы в гражданской авиации Республики Казахстан".

8. Особенности выполнения полетов ВС АОН, не относящихся к легким или сверхлегким

675. Эксплуатанты АОН, эксплуатирующие самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой свыше 5700 кг. и (или) самолеты, оснащенные одним или несколькими турбореактивными (турбовинтовыми) двигателями, допускаются к полетам после выдачи уполномоченным органом свидетельства на право выполнения полетов эксплуатантов авиации общего назначения (далее - Свидетельство) по форме, утвержденной Правилами допуска к полетам эксплуатантов авиации общего назначения, утвержденных постановлением Правительства Республики Казахстан от 31 декабря 2010 года № 1522.

676. Эксплуатант включает описание процедур подготовки и выполнения полетов в РПП и определяет обязанности авиационного персонала, связанного с выполнением указанных процедур.

677. Эксплуатант обеспечивает КВС информацией касающейся поисково-спасательных служб в районе, над которым будет пролетать ВС.

678. Эксплуатант создает систему управления безопасностью полетов, которая соответствует объему и сложности выполняемых полетов, и обеспечивает ее функционирование и удовлетворяет требованиям параграфа 6 настоящих Правил.

679. Эксплуатант не выполняет полет, если им не установлено, что располагаемые и непосредственно необходимые при таком полете для безопасной эксплуатации ВС наземные и (или) водные средства, включая связанное оборудование и навигационные средства, позволяют выполнить полет.

680. Эксплуатант разрабатывает, утверждает РПП и согласовывает его с уполномоченным органом.

681. Структура РПП, содержащая инструкции и сведения, необходимые авиационному персоналу для выполнения порученных ему обязанностей приведена в постановлении Правительства Республики Казахстан от 31 декабря 2010 года № 1522 "Об утверждении Правил допуска к полетам эксплуатантов авиации общего назначения".

682. Карты контрольных проверок применяются летными экипажами ВС на всех этапах подготовки и выполнения полета, а также в аварийных ситуациях для того, чтобы обеспечить соблюдение эксплуатационных правил, содержащихся в РЛЭ и РПП.

При разработке карт контрольных проверок эксплуатантом учитывается человеческий фактор.

683. Эксплуатант определяет для полетов по ППП метод установления абсолютных высот пролета местности в соответствии с требованиями государства, в котором совершается полет.

684. Эксплуатант обеспечивает, чтобы КВС не выполнял полет на аэродром или с аэродрома, используя эксплуатационные минимумы меньше, чем установлены для данного аэродрома уполномоченным органом государства, в котором он расположен.

685. Эксплуатант ведет контроль утомляемости авиационного персонала, занимающегося летной эксплуатацией и техническим обслуживанием ВС, для исключения возможности выполнения персоналом своих обязанностей в состоянии утомления. Программа контроля определяет полетное и рабочее время и включается в РПП.

Параграф 112. Подготовка к полетам

686. Эксплуатант включает в РПП процедуры для обеспечения начала полета. Полет начинается только в том случае, если КВС удостоверился, что:

- 1) выполнены требования пунктов 638 - 650, 688 - 694 настоящих Правил;
- 2) ВС является годным к полетам, зарегистрировано и на борту находятся документы, указанные в пункте 693 настоящих Правил;
- 3) масса ВС и расположение центра тяжести позволяют безопасно выполнять полет с учетом ожидаемых условий полета;
- 4) летно-технические характеристики ВС соответствуют ожидаемым условиям на используемых маршрутах и аэродромах;
- 5) любой имеющийся на борту груз должным образом распределен и надежно закреплен.

687. Эксплуатант определяет процедуры подготовки к полетам, обеспечивающие безопасное выполнение полета на основе учета летно-технических характеристик ВС, эксплуатационных ограничений и ожидаемых условий на используемых маршрутах и аэродромах.

Параграф 113. Учет ограничений летно-технических характеристик

688. Полет начинается только в том случае, когда летно-технические характеристики ВС, приведенные в РЛЭ, позволяют выполнить в предстоящем полете следующие требования:

1) масса ВС в начале взлета не превышает массы, позволяющей выполнить требования пункта 689 настоящих Правил, или массы, указанной в пунктах 690 и 691 настоящих Правил, с учетом предполагаемого уменьшения массы в ходе полета и слива топлива по причинам, предусмотренным в пунктах 690 и 691 настоящих Правил, а в отношении запасных аэродромов - подпункте 3) настоящего пункта и пункте 690 настоящих Правил;

2) масса ВС в начале взлета не превышает максимальную взлетную массу, указанную в РЛЭ для барометрической высоты, соответствующей превышению аэродрома, с учетом фактических метеорологических условий, если они используются в качестве параметра для определения максимальной взлетной массы;

3) расчетная масса ВС к расчетному времени приземления на аэродроме намеченной посадки и на любом запасном аэродроме пункта назначения не превышает максимальную посадочную массу, указанную в РЛЭ для барометрической высоты, соответствующей превышению этих аэродромов, с учетом фактических метеорологических условий, если они используются в качестве параметра для определения максимальной посадочной массы.

Сноска. Пункт 688 с изменениями, внесенными приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

689. Летно-технические характеристики самолета позволяют в случае отказа двигателя в любой точке взлета либо прекратить взлет и остановиться в пределах располагаемой дистанции прерванного взлета или располагаемой ВПП, либо продолжать взлет и пролететь все препятствия вдоль траектории полета с достаточным запасом до тех пор, пока самолет не будет в состоянии выполнить требования, содержащиеся в пункте 690 настоящих Правил.

При определении располагаемой длины ВПП учитывается возможное ее уменьшение в связи с необходимостью выведения самолета на осевую линию перед взлетом.

690. Летно-технические характеристики самолета позволяют в случае отказа двигателя в любой точке на маршруте или запланированных на случай отклонения от него запасных маршрутах продолжать полет до аэродрома, где могут быть выполнены требования, содержащиеся в пункте 691 настоящих Правил, не снижаясь до высоты меньшей, чем минимальная абсолютная высота пролета препятствий.

691. Летно-технические характеристики самолета позволяют произвести посадку на аэродроме намеченной посадки или любом запасном аэродроме после пролета всех препятствий вдоль траектории захода на посадку с минимальным для обеспечения безопасности запасом высоты и с гарантией того, что он остановится или, если речь идет о гидросамолете, достигнуть достаточно низкой скорости в пределах располагаемой посадочной дистанции.

692. При выполнении требований пункта 688 настоящих Правил следует учитывать факторы, значительно влияющие на летно-технические характеристики ВС: масса, барометрическая высота, соответствующая превышению аэродрома, температура, градиент уклона ВПП и состояние ВПП (наличие слякоти, воды, льда для сухопутных самолетов и состояние водной поверхности для гидросамолетов и тому подобное).

Параграф 114. Дополнительные судовые документы и бортовое оборудование

693. В дополнение к положениям пункта 121 настоящих Правил ВС имеет на борту РПП или его части, относящиеся к выполнению конкретного полета и карты контрольных проверок.

694. Самолеты с газотурбинными двигателями, максимальная взлетная масса которых превышает 5700 кг. или на борту которых разрешен провоз более 9 человек, оборудуются системой предупреждения о близости земли, имеющей функцию оценки рельефа местности в направлении полета (GPWS - аббревиатура на английском языке), выполняющей функции оценки рельефа местности в направлении полета, автоматически предоставляющую летному экипажу ВС предупреждения о потенциально опасной близости земной поверхности.

Параграф 115. Электронные навигационные данные

695. Эксплуатант ВС не использует с просроченные сроком действия программные продукты с электронными навигационными данными, обработанными для применения на борту ВС и на земле.

696. Эксплуатант внедряет процедуры, обеспечивающие своевременное распространение и введение текущих и неизменных электронных навигационных данных для всех его ВС, которым такие данные требуются.

9. Особенности подготовки и выполнения полетов при осуществлении коммерческих воздушных перевозок

697. Эксплуатант обеспечивает, чтобы все члены экипажа ВС были ознакомлены с законодательством Республики Казахстан об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации, правилами и процедурами, касающимися их обязанностей и применимыми к районам полета ВС, используемым аэродромам и соответствующим аэронавигационным средствам.

698. Принятие решений о начале, продолжении полета, отклонении от плана полета и (или) прекращении полета возлагается на КВС в порядке, установленном в РПП, с учетом информации, предоставленной сотрудником по обеспечению полетов (полетным диспетчером), в том случае, если утвержденным эксплуатантом методом контроля и наблюдения за выполнением полетов предусматривается привлечение сотрудника по обеспечению полетов (полетного диспетчера).

699. Эксплуатант обеспечивает КВС всей необходимой информацией касающейся поисково-спасательных служб в районе, над которым будет пролетать ВС.

Сноска. Пункт 699 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

700. Эксплуатант создает систему управления безопасностью полетов, которая соответствует объему и сложности выполняемых полетов, и удовлетворяет требованиям параграфа 6 настоящих Правил.

701. В рамках системы управления безопасностью полетов определяется структура функций в вопросах обеспечения безопасности полетов эксплуатанта, в том числе и функции руководителей эксплуатанта по обеспечению безопасности полетов.

702. Эксплуатант ВС с максимальной взлетной массой более 27000 кг. утверждает и выполняет программу анализа полетных данных в качестве составной части его системы управления безопасностью полетов.

При проведении квалификационных проверок пилотов эксплуатант направляет данные средств объективного контроля в уполномоченный орган, на который возложены функции по выдаче свидетельств (сертификатов) авиационного персонала гражданской авиации.

Программа анализа полетных данных обеспечивает защиту источника таких данных.

703. В рамках системы управления безопасностью полетов эксплуатант создает систему документации по безопасности полетов, предназначенную для исполнения персоналом эксплуатанта.

704. Эксплуатант устанавливает процедуры, обеспечивающие выполнение следующих условий:

1) полет не выполняется, пока эксплуатант, на основании полученных им данных, не удостоверится в том, что имеющиеся наземные и (или) водные средства, которые непосредственно требуются для такого полета, для безопасной эксплуатации ВС и защиты людей на борту, соответствуют условиям, в которых будет выполняться полет, и что они правильно используются для этой цели;

2) о любых неполадках в работе средств обеспечения полетов, замеченных во время полетов, без излишней задержки сообщалось в организации, обслуживающие указанные средства.

Эксплуатант обеспечивает наличие РПП и его применение авиационным персоналом, занимающимся вопросами обеспечения, подготовки и выполнения полетов.

705. Эксплуатант вносит изменения в РПП с целью обновления содержащейся в нем информации. В каждом случае, когда вносятся изменения или производится пересмотр, об этом сообщается всему персоналу, которому надлежит пользоваться этим РПП.

Эксплуатант предоставляет экземпляр РПП со всеми изменениями и/или пересмотренными положениями на согласование в уполномоченный орган.

706. Содержание и структура РПП приведены в постановлении Правительства Республики Казахстан от 18 октября 2010 года № 1070 "Об утверждении Правил сертификации и выдачи сертификата эксплуатанта гражданских ВС".

707. Эксплуатант обеспечивает, чтобы весь авиационный персонал, обеспечивающий и выполняющий полеты, был проинструктирован относительно своих обязанностей и функций.

708. Эксплуатант обеспечивает авиационный персонал и летный экипаж РЛЭ по каждому типу эксплуатируемых ВС, в котором содержатся процедуры по эксплуатации ВС в обычной, нештатной и аварийной ситуациях.

709. Эксплуатант разрабатывает карты контрольных проверок с учетом требований РЛЭ и РПП, а также с учетом человеческого фактора, и обеспечивает их применение летными экипажами ВС до, во время и после полета.

710. Эксплуатант устанавливает минимальные абсолютные высоты полета по ППП на маршрутах, не менее тех, которые установлены государством, над территорией которого выполняется полет.

711. Эксплуатант указывает в РПП метод, с помощью которого он определяет минимальные абсолютные высоты для полетов по ППП по маршрутам, где не были установлены минимальные абсолютные высоты государством, над территорией которого выполняются данные полеты, или государством, отвечающим за аэронавигационное обслуживание полетов.

Метод определения минимальных абсолютных высот, указанный эксплуатантом в РПП, согласовывается с уполномоченным органом в сфере гражданской авиации.

Минимальные абсолютные высоты полетов, определяемые в соответствии с вышеуказанным методом, должны быть не меньше высот, указанных в Приложении 2 к Конвенции о международной гражданской авиации (ИКАО).

Параграф 116. Эксплуатационные минимумы аэродромов

712. Эксплуатант устанавливает эксплуатационные минимумы каждого используемого для выполнения полетов аэродрома и утверждает методы определения таких минимумов в уполномоченном органе в сфере гражданской авиации. Такие минимумы не могут быть ниже минимумов, которые установлены государством, в котором они расположены, за исключением тех случаев, когда на это получено согласие уполномоченного органа этого государства.

Эксплуатационные минимумы аэродромов устанавливаются эксплуатантами в соответствии с требованиями Определения эксплуатационных минимумов

аэродромов для взлета и посадки ВС, приведенных в приложении 4 к настоящим Правилам.

713. При определении эксплуатационных минимумов аэродрома, которые будут применяться в отношении конкретной перевозки, учитываются:

- 1) тип, летно-технические характеристики ВС;
- 2) размеры и физические характеристики ВПП, которые могут быть выбраны для использования;
- 3) соответствие и характеристики имеющихся визуальных и не визуальных средств;
- 4) оборудование, имеющееся на ВС для целей навигации и (или) контроля за выдерживанием траектории полета во время захода на посадку и прерванного захода на посадку (ухода на второй круг);
- 5) препятствия в зонах захода на посадку и прерванного захода на посадку (ухода на второй круг) и предельные значения абсолютной (относительной) высоты пролета препятствий при заходе на посадку по приборам;
- 6) измерения и приборы, используемые для определения метеорологических параметров;
- 7) препятствия в зонах набора высоты при взлете и необходимый запас высоты над препятствиями.

Сноска. Пункт 713 с изменениями, внесенными приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

714. Заход на посадку и посадка по приборам по категории II и III, а также при видимости менее 800 м. не разрешается, если не предоставляется информация о видимости на ВПП (RVR).

715. Эксплуатант устанавливает правила, обеспечивающие пересечение ВС порога ВПП в посадочной конфигурации с достаточным запасом высоты в посадочном положении.

Параграф 117. Учет заправки топливом и маслом

716. Эксплуатант ведет учет заправки топливом и маслом, который позволяет подтвердить выполнение в каждом полете требований, установленных в пункте 739 настоящих Правил.

717. Документы учета заправки топливом и маслом сохраняются эксплуатантом в течение 3 месяцев, после чего передаются на хранение в архив эксплуатанта.

Сноска. Пункт 717 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 118. Рабочее время, полетное время и время отдыха

718. Эксплуатант разрабатывает, вносит в РПП и согласовывает с уполномоченным органом, нормативы рабочего, полетного времени и времени отдыха членов экипажей ВС, которые позволяют ему контролировать утомляемость всех членов экипажей ВС.

719. Если возникает необходимость в отклонении от правил, регламентирующих утомляемость членов экипажей ВС, эксплуатант определяет приемлемые средства, позволяющие осуществлять такие отклонения. При любых отклонениях эксплуатант обеспечивает эквивалентный уровень безопасности полетов.

720. Эксплуатант ведет учет полетного, рабочего времени и времени отдыха всех членов его экипажей ВС.

721. Эксплуатант сохраняет учетные документы о каждом полете самолета на высоте более 15000 м. определения общей дозы воздействия космической радиации на каждого члена экипажа в течение 12 месяцев.

Параграф 119. Подготовка к полету

722. Полет или серия полетов не начинается до тех пор, пока КВС не удостоверится результатами подготовки, подтверждающими, что:

- 1) экипаж и ВС подготовлены к полетам;
- 2) приборы и оборудование, предусмотренные в параграфе 33 настоящих Правил для предстоящего полета, установлены в достаточном количестве;
- 3) на ВС выполнено предусмотренное эксплуатационной документацией техническое обслуживание;
- 4) масса ВС и расположение его центра тяжести позволяют безопасно выполнять полет с учетом ожидаемых условий полета;
- 5) любой имеющийся на борту груз правильно распределен и надежно закреплен;
- 6) произведена проверка, результаты которой показали, что будут соблюдены в ходе намеченного полета эксплуатационные ограничения, предусматриваемые пунктом 744 настоящих Правил;
- 7) соблюдены требования пункта 723 настоящих Правил, касающиеся составления рабочего плана полета.

Сноска. Пункт 722 с изменениями, внесенными приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

723. Рабочий план полета (навигационный расчет) составляется на каждый намечаемый полет или серию полетов в порядке, определенном в РПП эксплуатанта. Рабочий план полета утверждается КВС и, когда это предусмотрено РПП, сотрудником по обеспечению полетов (полетным диспетчером) и включает в себя сведения:

- 1) тип ВС;
- 2) номер рейса, дата полета, государственный регистрационный номер ВС;
- 3) экипаж ВС;
- 4) аэродромы вылета и посадки,
- 5) 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;
- 6) 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 и контроль расхода топлива в полете;
- 9) запасные аэродромы назначения, взлета и на маршруте;
- 10) расчет плана полетов, измененного в полете;
- 11) необходимая метеорологическая информация;
- 12) другая информация, установленная эксплуатантом;
- 13) если информация из любого из вышеперечисленных пунктов содержится в другом, доступном для экипажа ВС документе, она не приводится в рабочем плане полета.

Форма рабочего плана полета утверждается эксплуатантом и приводится в РПП.

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

При составлении рабочего плана выполняются требования пунктов 724, 741 настоящих Правил.

Параграф 120. Запасные аэродромы

724. В рабочем плане полета указывается запасной аэродром для ВС при взлете в тех случаях, если метеорологические условия на аэродроме вылета ниже

эксплуатационного минимума аэродрома или не представляется возможным вернуться на аэродром вылета по другим причинам.

725. Для самолетов запасной аэродром при взлете выбирается в соответствии с требованиями пунктов 451, 452 настоящих Правил.

726. Запасные аэродромы на маршруте выбираются и указываются в рабочем плане полета для самолетов с двумя и более газотурбинными двигателями.

727. Выбор запасных аэродромов осуществляется в соответствии с требованиями параграфов 84, 85 настоящих Правил.

В качестве запасного аэродрома пункта назначения разрешается использовать вторую непересекающуюся ВПП аэродрома назначения.

728. Запасной вертодром (аэродром) при взлете вертолета выбирается и указывается в рабочем плане полета, в тех случаях, если метеорологические условия на аэродроме вылета ниже эксплуатационного минимума аэродрома для посадки или не представляется возможным вернуться на аэродром вылета по другим причинам.

Сноска. Пункт 728 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

729. Имеющаяся информация по вертодрому (аэродрому), выбираемому в качестве запасного вертодрома (аэродрома) при взлете, определяет условия, что в расчетное время его использования будут не ниже эксплуатационных минимумов вертодрома (аэродрома) или превышать эти минимумы для выполнения посадки.

730. При полете, выполняемом по ППП, в рабочем плане полета и в плане полета указывается не менее одного запасного вертодрома (аэродрому) в пункте назначения, за исключением тех случаев, когда:

1) продолжительность полета и преобладающие метеорологические условия за 1 час до и после расчетного времени прилета вертолета на вертодром (аэродром) назначения позволят выполнить заход на посадку и посадка в визуальных метеорологических условиях;

2) пригодный запасной вертодром (аэродром) отсутствует. В этом случае определяется рубеж возврата (далее - PNR, аббревиатура на английском языке).

731. Имеющаяся информация по вертодрому (аэродрому), выбираемому в качестве запасного вертодрома (аэродрома) назначения, определяет условия в расчетное время его использования, которые должны быть не ниже эксплуатационных минимумов вертодрома (аэродрома) для посадки.

732. Пригодные запасные вертодромы, расположенные в открытом море, выбираются исходя из следующего:

1) запасные вертодромы, расположенные в открытом море, используются только после пролета PNR (до PNR используются только запасные вертодромы, аэродромы на суше);

2) характеристики вертолета с летно-техническими характеристиками 1 и 2 классов с одним неработающим двигателем позволяют произвести посадку на запасном вертодроме;

3) обеспечивается место на палубе;

4) информация о погоде должна быть надежной и точной.

Запасные вертодромы, расположенные в открытом море, не используются, если возможно иметь на борту вертолета запас топлива, достаточный для выполнения полета на запасной вертодром (аэродром) расположенный на суше.

Параграф 121. Метеорологические условия

733. Полет, который планируется выполнять по ПВП, не начинается до тех пор, пока метеорологические условия на маршруте или части маршрута, по которому ВС будет следовать по ПВП, не будут соответствовать требованиям пункта 462 настоящих Правил.

734. За исключением случаев, указанных в пункте 735 настоящих Правил, не допускается начинать полет по ППП до тех пор, пока не будет получена информация, указывающая на то, что:

1) условия на аэродроме намеченной посадки к расчетному времени прилета будут соответствовать эксплуатационным минимумам аэродрома или превышать их;

2) условия на запасном аэродроме пункта назначения, если таковой требуется, к расчетному времени прилета при планируемом заходе на посадку будут соответствовать требованиям пункта 457 настоящих Правил.

При выборе запасных аэродромов используются эксплуатационные минимумы аэродрома, применяемые для конкретной ВПП с учетом направления и скорости ветра.

735. Разрешается начинать полет по ППП при отсутствии информации о метеорологических условиях аэродрома назначения при наличии двух запасных аэродромов с метеорологическими условиями, соответствующими требованиям подпунктов 1) - 7) пункта 455 настоящих Правил, или одного запасного аэродрома, на котором нижняя граница облаков будет:

1) превышать MDA/H для захода на посадку с применением кругового маневрирования не менее чем на 150 м., но не менее чем 450 м., при видимости не менее 5000 м.;

2) превышать MDA/H на 100 м., при видимости на ВПП на 1000 м. больше эксплуатационного минимума.

Параграф 122. Запас топлива и масла

736. Количество топлива и масла на борту самолетов с поршневыми двигателями должно позволять:

1) выполнять полет до аэродрома намеченной посадки и затем до наиболее критического (с точки зрения расхода топлива) запасного аэродрома, указанного в рабочем плане полета и плане полета для ОВД, после чего продолжать полет еще в течение 45 мин;

2) при выполнении полета с выбранным запасным аэродромом пункта назначения, уход на который возможен с рубежа ухода:

выполнить полет до запасного аэродрома через определенный рубеж ухода и затем продолжить полет в течение 45 минут;

3) выполнить полет до аэродрома назначения и затем продолжать его в течение 45 минут, предусмотрев дополнительный запас топлива, составляющий 15 процентов топлива, запланированного на полет по маршруту полетного времени, но не более 2 часов;

4) при выполнении полета без запасного аэродрома назначения выполнить полет до аэродрома назначения и продолжать его еще в течение 45 минут.

737. Количество топлива и масла на борту самолетов с газотурбинными двигателями, при наличии запасного аэродрома, должно позволять выполнить полет до аэродрома намеченной посадки, осуществить заход на посадку и уход на второй круг:

1) затем выполнить полет до запасного аэродрома, указанного в рабочем плане полета и плане полета для ОВД:

2) после чего выполнить полет в течение 30 мин со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м. над запасным аэродромом при стандартных температурных условиях, произвести заход на посадку и посадку;

3) иметь дополнительное количество топлива, достаточное, с точки зрения эксплуатанта или командира ВС, для полета при увеличении расхода топлива в связи с возникновением любых возможных чрезвычайных обстоятельств.

При выполнении полета с выбранным запасным аэродромом для пункта назначения при превышении требований подпунктов 1) - 7) пункта 455 настоящих Правил на 50 м. по нижней границе облаков и 500 м. по дальности видимости, и соблюдении условий пункта 461 настоящих Правил, уход на который возможен с рубежа ухода:

выполнить полет до запасного аэродрома через запланированный рубеж ухода, а затем продолжить его в течение 30 минут на высоте 450 м. над запасным аэродромом;

либо выполнить полет до аэродрома назначения и затем продолжать его в течение 1 часа при нормальном расходе топлива в крейсерском режиме;

иметь дополнительное количество топлива, достаточное, с точки зрения эксплуатанта или командира ВС, для полета при увеличении расхода топлива в связи с возникновением любых возможных чрезвычайных обстоятельств.

При выполнении полета без запасного аэродрома пункта назначения, при соблюдении условий пункта 460 настоящих Правил, выполнить полет до аэродрома назначения:

продолжать полет на высоте 450 м. над аэродромом назначения при стандартных температурных условиях в течение 1 часа при нормальном расходе топлива;

предусмотрев дополнительное количество топлива, достаточное, с точки зрения эксплуатанта или КВС, для полета при увеличении расхода топлива в связи с возникновением любых возможных чрезвычайных обстоятельств.

Количество топлива, необходимое при возникновении возможных чрезвычайных обстоятельств принимается из расчета не менее чем 3 % от топлива, расходуемого на полет от аэродрома вылета до аэродрома назначения.

738. Количество топлива и масла на борту вертолетов при полете по ПВП должно обеспечивать выполнение полета до вертодрома намеченной посадки, после этого продолжение полета в течение 20 минут на скорости, оптимальной с точки зрения расхода топлива.

739. Количество топлива и масла на борту вертолетов при полете по ППП должно обеспечивать:

1) при отсутствии потребности в запасном вертодроме (в случаях, предусмотренных в подпункте 1) пункта 735 настоящих Правил) выполнить полет до вертодрома назначения, после того продолжить полет в течение 30 минут со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м. над вертодромом назначения при стандартных температурных условиях и выполнить заход на посадку и посадку;

2) при наличии потребности в запасном вертодроме (аэродроме) выполнить полет до вертодрома (аэродрома) назначения, осуществить заход на посадку и прерванный заход на посадку (уход на второй круг), а затем продолжить полет до запасного вертодрома (аэродрома), указанного в плане полета, после чего выполнять полет в течение 30 минут со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м. над запасным вертодромом (аэродромом) при стандартных температурных условиях, произвести заход на посадку и посадку;

3) при отсутствии пригодного запасного вертодрома (аэродрома) (в случаях, предусмотренных в подпункте 2) пункта 735 настоящих Правил) выполнить полет до вертодрома (аэродрома) назначения и после того продолжить полет в течение одного часа со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м. над вертодромом (аэродромом) назначения.

740. При расчете количества топлива и масла учитываются:

- 1) прогнозируемые метеорологические условия;
- 2) предполагаемые отклонения от маршрута по указанию органов ОВД и по метеоусловиям, а также задержки, связанные с воздушным движением;
- 3) при выполнении полета по ППП один заход на посадку по приборам на аэродроме намеченной посадки, а также уход на второй круг;
- 4) любые другие условия, которые могут задержать посадку ВС или вызвать повышенный расход топлива и (или) масла.

Разрешается изменение в полете плана полета в целях изменения маршрута и следования на другой аэродром при условии, что, начиная с места, где было произведено изменение маршрута полета, могут быть соблюдены требования подпунктов 1) - 4) настоящего пункта Правил.

Параграф 123. Дополнительные требования при выполнении полетов

741. Эксплуатант определяет в РПП порядок проведения метеорологических наблюдений с борта ВС и сообщения их результатов органу ОВД, а также сообщений о встреченных опасных условиях полета.

742. Эксплуатанты самолетов с двумя газотурбинными двигателями, максимальной взлетной массой более 45500 кг., на маршрутах, где расстояние от любой точки маршрута до пригодного для посадки аэродрома превышает расстояние, соответствующее 60 минутам полета на крейсерской скорости с одним неработающим двигателем при стандартных атмосферных условиях в штиль, выполняют следующие требования (ETOPS):

1) полеты выполняются экипажами ВС, члены которого имеют специальную подготовку для выполнения таких полетов;

2) эксплуатант разрабатывает и включает в РПП соответствующие программы подготовки членов таких летных экипажей ВС, которые должны включать:

- правила выбора маршрута и запасных аэродромов на маршруте;
- применение MEL при выполнении полетов по маршрутам, где расстояние от любой точки маршрута до пригодного для посадки аэродрома превышает расстояние, соответствующее 60 минутам крейсерского полета с одним неработающим двигателем при стандартных атмосферных условиях в штиль;

требования к запасу топлива перед полетом и в полете;
порядок действий при ухудшении метеоусловий на запасных аэродромах на маршруте;

тренировку по действиям при полной потере тяги одним из двигателей в крейсерском полете;

тренировку по действиям при полной потере электропитания от генераторов.

3) при планировании полета, при выборе пригодных запасных аэродромов на маршруте метеорологические условия на аэродроме за 1 час до и после расчетного времени прибытия должны быть:

при точном заходе - высота нижней границы облаков не ниже значения DA/DH, увеличенного на 60 м. при дальности видимости на 800 м. больше опубликованного значения дальности видимости;

при неточном и визуальном заходе - высота нижней границы облаков не ниже значения MDH/MDA, увеличенного на 120 м. при дальности видимости на 1500 м. больше опубликованного значения дальности видимости;

4) эксплуатант имеет в спецификации к сертификату эксплуатанта разрешение выполнять полеты по правилам ETOPS, с указанием типа ВС и максимального времени, соответствующему расстоянию, пролетаемому на крейсерской скорости с одним отказавшим двигателем в стандартных атмосферных условиях до пригодного для посадки аэродрома.

124. Учет ограничений летно-технических характеристик

Сноска. Параграф 124 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

743. ВС эксплуатируется в соответствии с положениями сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам), и в пределах утвержденных эксплуатационных ограничений летно-технических характеристик, содержащихся в РЛЭ данного типа ВС.

744. ВС разрешается начинать полет только в том случае, когда информация о летно-технических характеристиках, содержащаяся в РЛЭ, указывает на то, что в предстоящем полете могут быть выполнены требования, содержащиеся:

- 1) для самолетов – в пунктах 745, 747 – 752 настоящих Правил;
- 2) для вертолетов – в пунктах 745, 756 – 762 настоящих Правил.

При выполнении указанных требований учитываются все факторы, которые влияют на летно-технические характеристики ВС (масса, барометрическая

высота, соответствующая превышению аэродрома (вертодрома), температура, уклон ВПП и состояние ВПП (наличие слякоти, воды и (или) льда) для сухопутных ВС и состояние водной поверхности для гидросамолетов).

745. Масса ВС в начале взлета не превышает максимальную взлетную массу, указанную в РЛЭ для барометрической высоты, соответствующей превышению аэродрома, с учетом фактических метеорологических условий, если они используются в качестве параметров для определения максимальной взлетной массы.

746. Самолеты с одним двигателем эксплуатируются только в таких условиях погоды и освещенности, на таких маршрутах и с таким отклонением от них, которые в случае отказа двигателя позволят безопасно совершить вынужденную посадку.

747. Масса самолета в начале взлета не превышает массы, указанной в пунктах 749-752 настоящих Правил, с учетом предполагаемого уменьшения массы в ходе полета и слива топлива по причинам, предусмотренным пунктами 750 и 751 настоящих Правил, а в отношении запасных аэродромов – пунктами 748 и 752 настоящих Правил.

748. Расчетная масса ВС к расчетному времени посадки на аэродроме назначения и на любом запасном аэродроме для аэродрома назначения не превышает максимальную посадочную массу, указанную в РЛЭ для барометрической высоты, соответствующей превышению этих аэродромов, с учетом фактических метеорологических условий, если они используются в качестве параметров для определения максимально допустимой массы при посадке.

749. Летно-технические характеристики самолета позволяют в случае отказа критического двигателя в любой точке взлета либо прекратить взлет и остановиться в пределах располагаемой дистанции прерванного взлета, либо продолжать взлет и пролететь все препятствия вдоль траектории полета с достаточным запасом до тех пор, пока не будут выполняться требования, содержащиеся в пункте 750 настоящих Правил.

При определении располагаемой длины ВПП учитывается возможное ее уменьшение в связи с необходимостью выведения самолета на осевую линию перед взлетом.

750. Летно-технические характеристики самолета позволяют в случае выхода из строя критического двигателя в любой точке на маршруте или запланированных на случай отклонения от него запасных маршрутах продолжать полет до аэродрома, где могут быть выполнены требования пункта 752 настоящих Правил, не снижаясь ни в каком месте до высоты ниже минимально разрешенной.

751. При полетах самолетов с тремя или более двигателями на любой части маршрута, где расположение запасных аэродромов и общая продолжительность полета таковы, что для сохранения общего уровня безопасности следует учитывать возможность выхода из строя второго двигателя, самолет в случае выхода из строя любых двух двигателей способен продолжать полет до запасного аэродрома на маршруте и совершить посадку.

752. Летно-технические характеристики самолета позволяют произвести посадку на аэродроме намеченной посадки или любом запасном аэродроме после пролета всех препятствий вдоль траектории захода на посадку с минимальным для обеспечения безопасности запасом высоты и с учетом необходимости остановки или, если речь идет о гидросамолете, достижения достаточно низкой скорости в пределах располагаемой посадочной дистанции. При этом КВС учитываются предполагаемые различия в технике пилотирования при выполнении захода на посадку и посадки, если это не было учтено при установлении летно-технических характеристик.

753. При отказе двигателя в любой точке траектории полета на вертолете с летно-техническими характеристиками класса 3 применяются требования, указанные в пункте 743 настоящих Правил.

754. В условиях, когда безопасное продолжение полета не обеспечивается в случае отказа двигателя, перевозки на вертолетах осуществляются с учетом выполнения условий безопасной вынужденной посадки.

755. Выполнение перевозок пассажиров по ППП на вертолетах с летно-техническими характеристиками класса 3 осуществляется согласно положениям пункта 756 настоящих Правил.

756. Летно-технические характеристики класса 2 вертолета позволяют в случае отказа критического двигателя в любой момент после достижения определенной в РЛЭ точки после взлета продолжить взлет, обеспечивая пролет с надлежащим запасом всех препятствий вдоль траектории полета, пока не будут выполняться требования, указанные в пункте 758 настоящих Правил.

При отказе критического двигателя до достижения определенной в РЛЭ точки после взлета применяются требования, указанные в пункте 754 настоящих Правил.

757. Летно-технические характеристики класса 1 вертолета позволяют:

1) в случае отказа критического двигателя, определяемого в точке принятия решения при взлете или до этой точки, прервать взлет и остановиться в пределах располагаемой зоны прерванного взлета;

2) в случае отказа критического двигателя, определяемого в точке принятия решения при взлете или после этой точки, продолжить взлет, обеспечивая пролет с надлежащим запасом всех препятствий вдоль траектории полета, пока вертолет

не будет в состоянии соблюдать требования, указанные в пунктах 758 настоящих Правил.

758. Летно-технические характеристики классов 1 или 2 вертолета позволяют в случае отказа критического двигателя в любой точке этапа полета по маршруту продолжить полет до места, в котором могут быть выполнены условия, указанные в пункте 760 или в пункте 761 настоящих Правил, не допуская снижения вертолета ниже разрешенной высоты в любой точке полета.

759. Летно-технические характеристики класса 3 вертолета позволяют при всех работающих двигателях выполнять полет по своему намеченному маршруту или запланированным измененным маршрутом, не допуская снижения ниже соответствующей минимальной абсолютной высоты в любой точке полета.

760. В случае отказа критического двигателя в любой точке этапа захода на посадку и посадки до точки принятия решения о посадке летно-технические характеристики класса 1 вертолета позволяют на вертодроме назначения или на любом запасном вертодроме после пролета всех препятствий вдоль траектории захода на посадку выполнить посадку и остановиться в пределах располагаемой посадочной дистанции или осуществить уход на второй круг и обеспечить пролет всех препятствий вдоль траектории. В том случае, когда отказ критического двигателя происходит после точки принятия решения о посадке, летно-технические характеристики вертолета позволяют выполнить посадку и остановиться в пределах располагаемой посадочной дистанции.

761. В случае отказа критического двигателя до характерной точки до посадки летно-технические характеристики класса 2 вертолета позволяют на вертодроме назначения или на любом запасном вертодроме после пролета всех препятствий на траектории захода на посадку, выполнить посадку и остановиться в пределах располагаемой посадочной дистанции или осуществить уход на второй круг и обеспечить пролет всех препятствий на траектории полета. При отказе двигателя после указанной точки и до посадки применяются требования пункта 753 настоящих Правил.

762. В случае если на аэродроме не определены процедуры взлета, начального набора высоты, захода на посадку и посадки эксплуатант использует данные о препятствиях для разработки таких процедур с учетом летно-технических характеристик ВС, установленных РЛЭ.

Параграф 125. Судовые документы

763. На ВС судне должны находиться документы, указанные в пунктах 121, 122, 123 настоящих Правил которые члены экипажа ВС предъявляют по требованию должностных лиц уполномоченного органа.

В дополнение к пунктам 121, 122, 123 настоящих Правил на борту ВС находятся:

- 1) MEL;
- 2) приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 18 августа 2010 года № 365 "Об утверждении Инструкции экипажам гражданских ВС по действиям в чрезвычайных ситуациях" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 6478);
- 3) свидетельство (запись в бортовом журнале) о техническом обслуживании и годности его к эксплуатации;
- 4) сводную загрузочную ведомость для ВС;
- 5) генеральная декларация (при международных полетах);
- 6) пассажирская ведомость (манифест);
- 7) грузовая ведомость (манифест), а также документ, содержащий информацию об опасном грузе;

764. Кроме документов, указанных в пунктах 121, 122, 123 настоящих Правил, на борту ВС находятся иные документы, которые требуются по правилам государства, над территорией которых производится полет.

765. Указанное в пункте 121 настоящих Правил задание на полет содержит следующие записи:

- 1) государственный и регистрационный опознавательный знаки ВС;
- 2) дата полета;
- 3) фамилии членов экипажа ВС и выполняемые ими обязанности;
- 4) пункты вылета и прибытия;
- 5) планируемое и фактическое время взлета и посадки;
- 6) цель полета, номер рейса;
- 7) замечания, касающиеся полета;
- 8) подпись КВС;
- 9) иные записи, установленные эксплуатантом.

Форма задания на полет, и порядок его ведения определяется РПП эксплуатанта.

Параграф 126. Перечни минимального оборудования

766. Выполнение коммерческих воздушных перевозок при отказе в работе какого-либо прибора, оборудования или системы допускается на основании MEL, требования к которым установлены в параграфе 5 настоящих Правил.

767. Выполнения полетов на ВС производства стран СНГ, основанием для выполнения полета с отказавшими приборами, оборудованием или системой служат положения РЛЭ ВС.

Параграф 127. Бортовые приборы и оборудование

768. На борту ВС устанавливаются или находятся приборы и оборудование, указанные в параграфе 33, а также в пунктах 767 - 772 настоящих Правил в зависимости от используемого ВС и условий, в которых будет выполняться полет.

769. ВС оснащается приборами, которые позволяют летному экипажу ВС контролировать траекторию полета, выполнять любые требуемые маневры и соблюдать эксплуатационные ограничения, касающиеся данного ВС, в ожидаемых условиях эксплуатации.

770. В дополнение к требованиям параграфа 33 настоящих Правил ВС судно оснащается:

1) запасом необходимых медицинских средств, помещаемых в легкодоступных местах и в количестве, соответствующем числу пассажиров, разрешенному к перевозке на данном ВС, который включает один или несколько комплектов первой помощи;

2) на самолетах, на которых разрешено перевозить более 250 пассажиров, комплектом медицинских средств для оказания неотложной медицинской помощи в полете врачами или лицами, имеющими медицинскую квалификацию;

3) переносными огнетушителями, не создающими опасной концентрации ядовитых газов внутри ВС. Не менее чем по одному огнетушителю устанавливается в кабине летного экипажа ВС и в каждом пассажирском салоне, который отделен от кабины летного экипажа и в который члены экипажа не имеют прямого доступа.

771. Для полетов по ППП ВС с максимальной взлетной массой более 5700 кг. оснащаются в дополнение к требованиям пунктов 155 - 173 настоящих Правил аварийным источником питания для электрических приборов, указывающих пространственное положение ВС, а ВС, введенные в эксплуатацию после 1 января 1975 г., оборудуются аварийным источником питания, независимым от основной системы электроснабжения и не менее 30 минут обеспечивающим работу и освещение авиагоризонта КВС.

Источник аварийного питания автоматически включается после полного отказа основной системы электроснабжения, и на приборной доске четко указывается, что авиагоризонт (авиагоризонты) ВС работает от аварийного источника питания.

772. Самолеты с максимальной взлетной массой свыше 5700 кг., или на борту которых разрешена перевозка более 9 пассажиров, оборудуются системой предупреждения о близости земли (GPWS - аббревиатура на английском языке)) с функцией оценки рельефа местности в направлении полета, автоматически

предоставляющую летному экипажу ВС предупреждения о потенциально опасной близости земной поверхности.

773. Самолеты с газотурбинными двигателями, у которых максимальная взлетная масса свыше 5700 кг. или на борту которых разрешена перевозка более 19 человек, оборудуются бортовой системой предупреждения столкновений (БСПС II).

Сноска. Пункт 773 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

774. Использование бортовых регистраторов полетных параметров (самописцев) полетных данных с записью на фотопленку не разрешено.

775. При наличии самописцев они включаются экипажем ВС вручную или автоматически перед началом полета и не выключаются в течение всего полета.

776. В случае авиационного происшествия или инцидента бортовые самописцы экипаж ВС выключает по завершении полета и не включает вновь до тех пор, пока они не будут переданы в порядке, предусмотренном постановлением Правительства Республики Казахстан от 18 июля 2011 года № 828 "Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов".

777. Эксплуатант выполняет требования пункта 695 настоящих Правил в отношении использования программных продуктов с электронными навигационными данными.

Параграф 128. Авиационная безопасность

778. На ВС, дверь кабины летного экипажа (где она устанавливается), находится в закрытом положении на запорном устройстве с момента закрытия всех внешних дверей после посадки пассажиров до открытия любой такой двери для их высадки, за исключением тех случаев, когда необходимо обеспечить возможность входа или выхода лиц, предусмотренных в пункте 106 настоящих Правил.

779. Эксплуатант обеспечивает наличие на борту ВС контрольного перечня осмотра ВС, которым следует руководствоваться при поисках взрывного устройства в случае предполагаемой диверсии и при проверке ВС на предмет выявления спрятанного оружия, взрывчатых веществ или опасных устройств, когда имеется подозрение относительно того, что ВС может подвергнуться акту незаконного вмешательства.

780. Эксплуатант устанавливает и выполняет программу подготовки членов экипажа ВС по авиационной безопасности, обеспечивающую принятие членами

экипажа наиболее правильных действий, направленных на сведение к минимуму последствий актов незаконного вмешательства и включающую в себя следующие элементы:

- 1) оценка уровня опасности события;
- 2) связь и координация между членами экипажа;
- 3) соответствующие меры самообороны;
- 4) применение предназначенных для членов экипажа защитных устройств;
- 5) ознакомление с методами контроля поведения террористов и реакцией пассажиров;
- 6) учения по отработке действий в реальной обстановке с учетом различных условий, угроз;
- 7) порядок действий в кабине летного экипажа в целях защиты ВС;
- 8) правила досмотра ВС и рекомендации относительно наименее опасных мест для размещения опасных предметов.

781. Эксплуатант устанавливает и выполняет программу подготовки с целью ознакомления авиационного персонала с превентивными мерами и методами в отношении пассажиров, багажа, грузов, почты, оборудования, запасов и бортового питания, предназначенных для перевозки на ВС, с тем, чтобы его авиационный персонал способствовал предотвращению актов терроризма или иных форм незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

10. Особенности выполнения полетов легких или сверхлегких ВС авиации общего назначения.

Параграф 129. Полеты на планерах, дельтапланах, парaplанах

782. Организация полетов на взлетно-посадочных площадках, использование воздушного пространства и руководство полетами на дельтапланах проводится в соответствии с законодательством Республики Казахстан в области использования воздушного пространства и деятельности гражданской авиации.

783. В целях обеспечения безопасности полетов на дельтапланах учитываются следующие особенности:

- 1) переменный по высоте и направлению профиль полетов, что обусловлено поиском экипажем восходящих потоков воздуха;
- 2) возможность вынужденного прекращения полета на любом участке маршрута из-за отсутствия метеоусловий для парения;
- 3) отсутствие надежной радиосвязи с экипажами, выполняющими маршрутные полеты.

784. Безопасность маршрутных полетов на дельтапланах достигается:

- 1) установлением вдоль маршрутов полосы безопасности (коридора), имеющей площадки на случай вынужденных посадок;
- 2) запрещением другим летательным аппаратом входа в район полетов дельтапланов;
- 3) осмотрительностью экипажей;
- 4) поисково-спасательным обеспечением полетов.

785. Когда два или несколько летательных аппаратов тяжелее воздуха, приближаются к аэродрому с целью совершения посадки, ВС, находящееся в более высоком уровне, уступает путь ВС на более низком уровне, однако последнее судно не пользуется этим правилом для того, чтобы пересекать путь другого ВС, находящегося на конечном этапе захода на посадку, или в целях обгона такого ВС. ВС тяжелее воздуха, приводимое в движение силовой установкой, уступает путь планерам.

786. Обгоняемый летательный аппарат пользуется правом первоочередности, а обгоняющий летательный аппарат, независимо от того, набирает ли он высоту, снижается или находится в горизонтальном полете, уступает путь, отворачивая вправо; никакие последующие изменения в положении этих двух летательных аппаратов относительно друг друга не освобождают обгоняющий летательный аппарат от обязанности выполнять это требование до тех пор, пока обгон не будет полностью завершен при обеспечении достаточного удаления.

787. При сближении двух летательных аппаратов на встречных курсах или на курсах, близких к встречным, и если при этом существует опасность столкновения, то каждый из этих летательных аппаратов отворачивает вправо.

Параграф 130. Выполнение полетов на аэростатах

788. Полеты на аэростатах могут выполняться круглосуточно в коммерческих, спортивных и научных целях. К полетам допускаются аэростаты, имеющие государственные и регистрационные опознавательные знаки, годные к летной эксплуатации и имеющие средства связи с органами ОВД.

789. Эксплуатация аэростата производится с разрешения уполномоченных авиационных органов государства, с территории которого производится его запуск.

790. Полет аэростата через территорию другого государства осуществляется только после получения разрешения данного государства. Такое разрешение получают перед запуском аэростата, если при подготовке полета реально ожидается, что аэростат будет дрейфовать в воздушном пространстве над территорией другого государства.

791. Аэростат эксплуатируется в соответствии с условиями, определенными государством регистрации и государством (государствами), над территорией которого (которых) предполагается полет.

792. Планирование полетов на аэростатах осуществляется в соответствии с требованиями Основных правил полетов.

793. Немедленно после старта аэростата пилот представляет в Центр управления полетом и органу ОВД следующую информацию:

- 1) обозначение (цель) полета аэростата;
- 2) место старта, позывной;
- 3) фактическое время старта;
- 4) расчетное время занятия высоты полета;
- 5) любые изменения в информации, предварительно сообщенной органу ОВД

794. В процессе полета, при необходимости изменения высоты полета, пилот аэростата получает разрешение на этот маневр в Центре управления полетом или у диспетчера ОВД, если в заявке на полет не указывалось разрешение на полеты на всех высотах в пределах района полета.

795. На протяжении всего полета пилот аэростата прослушивает установленную радиочастоту связи работы органа ОВД, в зоне ответственности которого он находится.

796. За 20 минут до начала запланированного снижения пилот направляет в Центр управления полетом и соответствующему органу ОВД следующую информацию:

- 1) местонахождение в данный момент;
- 2) эшелон (барометрическая высота) полета;
- 3) расчетное время и место приземления.

797. Непосредственно перед началом снижения для окончания полета пилот аэростата передает в Центр управления полетом и органу ОВД свой позывной, место (район) приземления и предполагаемое время приземления.

798. После приземления, если позволяет радиосвязь, пилот аэростата не позднее чем через 5 минут докладывает в Центр управления полетом или органу ОВД об окончании полета и дальнейших действиях.

799. К управлению аэростатом, дирижаблем допускаются лица не моложе 18 лет, получившие специальную подготовку, имеющие соответствующие документы на право полетов на аэростатах и дирижаблях.

800. Во время полета на аэростате, дирижабле должны находиться следующие документы и оборудование:

- 1) свидетельство о регистрации;
- 2) удостоверение о летной годности;

- 3) бортовой журнал;
- 4) полетная карта;
- 5) разрешение на бортовые радиостанции;
- 6) бортовые радиостанции, позволяющие поддерживать радиосвязь с Центром управления полетом и органами ОВД;
- 7) барометр (высотомер) для отсчета и контроля высоты полета;
- 8) компас;
- 9) первичные средства пожаротушения.

801. Минимальные метеорологические условия, при которых разрешается выполнять полеты на аэростатах, дирижаблях приводятся в Инструкциях по производству полетов, разрабатываемых для различных районов.

802. Планирование выполнения полета осуществляется на основе прогнозируемых метеоусловий: при видимости не менее 5000 м. и высоте нижней границы облаков не менее 400 м.

803. Выполнение полетов производится по фактической погоде, при этом скорость ветра у земли не должна превышать 5 м/сек., количество облаков на высоте ниже полета не должно превышать 4-х октантов.

804. Полеты аэростатов, дирижаблей над населенными районами крупных городов или поселков, а также над скоплениями людей на открытом воздухе, разрешается производить на высоте не ниже 300 м.

805. При получении информации из Центра управления полетами от органов ОВД о наличии или при самостоятельном наблюдении по маршруту опасных для аэростата метеорологических явлений (гроза, град, болтанка, сдвиг ветра, обледенение, смерч, ураган, пыльная (песчаная) буря, сильные ливневые осадки) пилот аэростата обеспечивает приземление его на ближайшем пригодном для этого месте, с уведомлением о приземлении Центра управления полетом и органа ОВД.

11. Полеты по выполнению авиационных работ

806. Авиационные работы выполняются эксплуатантом с применением гражданских ВС в интересах физических и (или) юридических лиц.

807. Полеты для выполнения авиационных работ в зависимости от их цели, правил выполнения и особенностей технологии выполнения подразделяются на следующие основные виды:

- 1) авиационно-химические работы;
- 2) воздушные съемки;
- 3) лесоавиационные работы;
- 4) строительного-монтажные и погрузочно-разгрузочные работы;

- 5) транспортно-связные работы;
- 6) полеты на островах открытых морей и океанов;
- 7) полеты с морских судов и морских буровых установок;
- 8) полеты для оказания медицинской помощи населению и проведения санитарных мероприятий;
- 9) полеты для проведения экспериментальных и научно-исследовательских работ;
- 10) полеты по десантированию и выброске парашютистов или сбросу грузов на парашютах;
- 11) поисковые и аварийно-спасательные работы.
- 12) летные проверки (облеты) наземных средств радиотехнического обеспечения полетов, авиационной радиосвязи и аэродромных схем;
- 13) другие виды авиационных работ, связанных с выполнением специализированных операций в интересах других физических и (или) юридических лиц.

808. Особенности выполнения авиационных работ определенных видов эксплуатант предусматривает в РПП, в том числе:

- 1) условия и порядок выполнения конкретных (определенных) видов авиационных работ;
- 2) определение порядка использования, а при необходимости и поддержания в эксплуатационном состоянии неконтролируемых аэродромов, посадочных площадок и их оборудования;
- 3) санитарные, экологические и иные условия обеспечения выполнения авиационных работ исходя из их особенностей;
- 4) ограничения на выполнение авиационных работ, связанные экологическими особенностями соответствующей территории или с особым режимом нахождения на этой территории транспортных средств и людей;
- 5) создание и порядок использования жилищно-бытовых условий для отдыха членов экипажей ВС;
- 6) осуществление контроля их выполнения.

809. В случаях, предусмотренных технологией работ, в состав летного экипажа ВС включаются специалисты заказчика (летчики-наблюдатели, штурманы, бортоператоры и так далее), имеющие действующие свидетельства (сертификат) соответствующего образца и застрахованные в соответствии с требованиями законов Республики Казахстан об обязательных видах страхования

810. Летный состав и другие специалисты, направляемые для выполнения авиационных работ, имеют соответствующую специальную подготовку.

811. При работе в отрыве от базового аэродрома задание на полет выдается на весь период работы.

812. Полеты с целью производства авиационных работ выполняются в условиях погоды и времени суток, установленных для данного вида работ.

813. Перед началом работ, а при задержке ВС в пункте назначения (процессе работы) на время, превышающее срок действия имеющегося прогноза погоды, КВС получает другой действующий на необходимый период времени прогноз, анализирует фактическую погоду и принимает решение на выполнение полета.

814. При невозможности получения прогноза погоды по наземным каналам КВС, разрешается произвести взлет для получения прогноза погоды по радио при фактической погоде не ниже минимума КВС по ПВП.

Выполнение перелетов или авиационных работ без прогноза погоды не допускается.

815. При выполнении авиационных работ после посадки на промежуточном, а при повторных вылетах и на аэродроме базирования КВС разрешается принимать решение, а органу ОВД выдавать разрешение на вылет по радио при соблюдении следующих условий:

1) подготовка к предстоящему полету проведена в полном объеме перед началом работы (по докладу КВС);

2) на маршруте, основных и запасных аэродромах (площадках) не произошло изменений, препятствующих выполнению полета;

3) срок действия прогноза погоды обеспечивает выполнение задания на полет (прогноз погоды разрешается выдавать по радио);

4) время стоянки ВС не превышает 1 часа.

КВС отвечает за обоснованность принятия решения на вылет.

816. При полетах по выполнению авиационных работ в контролируемом воздушном пространстве КВС докладывает органу ОВД, в зоне ответственности которого он находится, о начале работ и поддерживает с ним контрольную радиосвязь не реже чем через каждые 60 минут, если этим органом ОВД не установлен иной порядок.

817. Посадочные площадки (аэродромы) выбираются наземным поиском. В отдельных случаях разрешается их подбор с воздуха КВС, при наличии соответствующего допуска.

818. На каждый аэродром (посадочную площадку) разрабатывается инструкция по производству полетов, в соответствии с требованиями Основных правил полетов.

819. К полетам с подбором посадочных площадок с воздуха относятся:

1) полеты, в процессе которых производится посадка ВС на неподготовленные заранее участки местности, а также операции, выполняемые на вертолете в режиме висения вне аэродрома;

2) первичные для КВС полеты, кроме авиационно-химических работ, с посадками на заблаговременно подготовленные аэродромы и посадочные площадки, где отсутствует средства радиосвязи с органами ОВД.

820. При выполнении преднамеренной посадки вне аэродрома экипаж ВС перед заходом на посадку осматривает предполагаемое место посадки в целях оценки его размеров, уклонов и состояния поверхности.

Осмотр начинается с высоты не менее 100 м. над препятствиями и выполняться со снижением в выбранном направлении посадки до высоты не менее 10 м.

821. КВС по заявке представителя заказчика в целях производственной необходимости разрешается изменять маршрут полета и место посадки в пределах района работ с предварительным информированием об этом в контролируемом воздушном пространстве органа ОВД.

822. Выполнение указаний (просьб, предложений) представителя заказчика, которые противоречат требованиям настоящих Правил, правил по выполнению вида авиационных работ и заданию на полет, не допускается.

823. Производство строительно-монтажных работ, погрузочно-разгрузочных операций, перевозка грузов на вертолетах с применением внешней подвески не допускается, если заказчик:

1) не обеспечил соблюдение технологии подготовки грузов к транспортировке и соблюдение правил по технике безопасности;

2) со своей стороны не назначил в официальном порядке руководителя отвечающего за указанные виды работ.

Командир вертолета в таких случаях делает соответствующую запись на обратной стороне заявки на полет.

824. Пассажиры и грузы, перевозимые на ВС по заявкам заказчика, оформляются в соответствии с Правилами перевозок пассажиров, багажа и грузов на воздушном транспорте, утвержденными постановлением Правительства Республики Казахстан от 13 декабря 2011 года № 1522.

Сноска. Пункт 824 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 20.09.2013 № 733 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

825. Заказчик отвечает за соответствие фактической массы загрузки значениям, указанным в заявлении на перевозку.

КВС отвечает за соблюдение предельной взлетной и посадочной массы ВС.

826. Одиночные самостоятельные перелеты (без провозки) с базового аэродрома к месту работ и обратно, а также с одного рабочего аэродрома (площадки) на другой в районе авиационных работ разрешается выполнять КВС, допущенных к внутрассовым полетам с правом подбора посадочных площадок с воздуха.

Параграф 131. Авиационно-химические работы

827. В период выполнения массовых авиационно-химических работ (далее - АХР) для технического обслуживания и обеспечения полетов, оперативного руководства и контроля эксплуатантом организовываются функционирование опорных баз.

Каждое ВС перед первым вылетом с базового аэродрома проверяется в контрольном полете (облете) при полной полетной массе и установленной сельскохозяйственной аппаратурой.

Результаты облета записываются в формуляр и бортовой журнал ВС.

828. Полеты с базового аэродрома к месту АХР и обратно, а также с одного аэродрома (посадочной площадки) на другой, выполняются по ПВП.

829. АХР разрешается выполнять:

1) в равнинной и холмистой местности - при видимости не менее 3000 м. (на вертолетах - 2000 м.) и высоте нижней границы облаков не ниже 150 м., а в предгорьях и горных долинах на удалении крайней точки полета от склонов не менее 5 км.;

2) в горной местности - при видимости не менее 5 км. и высоте нижней границы облаков не ниже 300 м. с обеспечением превышения высоты нижней границы облаков над высотой полета не менее 100 м.

830. КВС принимает решение на выполнение АХР, если:

1) отсутствуют опасные метеоявления;

2) фактическая погода и прогноз погоды по видимости и высоте нижней границы облаков не ниже минимума для выполнения АХР;

3) в районе работ нет запрета полетов.

831. Порядок выполнения полетов в случаях, когда прогноз погоды не соответствует минимуму для АХР командно-летным составом, находящемся в районе работ, выдается разрешение, подчиненным ему экипажам, на выполнение полетов при фактической погоде не ниже установленного минимума. Лицо командно-летного состава, давшее разрешение на выполнение полетов, в течение всего периода полетов следит за изменениями погоды и в случае ее ухудшения запрещает полеты.

832. КВС, имеющий самостоятельный налет на АХР не менее 500 часов, допуск к полетам с правом подбора посадочных площадок с воздуха и разрешение в задании на полет, принимает решение на выполнение полетов по фактической погоде при следующих условиях:

- 1) видимость 5000 м. и более;
- 2) высота нижней границы облаков на 100 м. выше установленного минимума ;
- 3) скорость ветра не более допустимой для ВС данного типа или вида АХР;
- 4) время полета до обрабатываемого участка не более 20 минут.

В случае ухудшения погоды ниже указанных значений КВС прекращает выполнение полетов.

833. До начала обработки участка КВС определяет (наземным способом или с воздуха) расположение препятствий и характерных ориентиров.

Полет с целью такого облета участка выполняется по прямоугольному маршруту на высоте не менее 50 м. над препятствиями.

834. Полеты при обработке участков (полей, садов, виноградников и так далее) в равнинной местности выполняются на высотах не ниже 5 м., а над верхушками отдельных деревьев леса - не ниже 10 м.

835. Полеты для обработки участков начинаются не ранее 30 минут до восхода солнца, а в горной местности - с восходом солнца. Указанные полеты после захода солнца, не допускаются.

836. Полеты ВС к обрабатываемым участкам и обратно выполняются по кратчайшему безопасному маршруту на высоте не менее 50 м. над препятствиями.

837. При обработке участков развороты над препятствиями выполняются на высоте не менее 50 м. на самолетах и 30 м. на вертолетах. Крены ВС выдерживаются в соответствии с РЛЭ или эквивалентным ему документом.

Препятствия, расположенные на границах участка, разрешается пролетать с превышением не менее 10 м., а над высоковольтными линиями электропередач (далее - ЛЭП) - не менее 20 м.

838. Порядок и условия выполнения полетов по обработке участков со сложным рельефом местности, а также при наличии на них высоковольтных ЛЭП определяются инструкцией по обработке таких участков, утверждаемой в эксплуатантом.

839. Полеты вдоль проводов над участками, пересеченными воздушными линиями связи и электропередач, разрешается выполнять: с подветренной стороны на расстоянии от линии проводов не менее 50 м. при скорости ветра, не

превышающей 8 м/с с наветренной стороны на расстоянии от линии проводов не менее 50 м. при скорости ветра до 5 м/с и не менее 100 м. при скорости ветра от 6 до 8 м/с.

840. Для обработки участков на склонах гор маршруты заходов выполняются, вдоль горизонталей склона. Развороты для последующих заходов должны выполняться в сторону понижения местности. Заходы вверх по склону разрешается производить при сохранении рабочей высоты и скорости не менее установленной РЛЭ.

841. Загрузку вертолета с вращающимися винтами при выполнении АХР производится только под руководством лиц авиационно-технического состава.

842. При выполнении полетов на АХР летному экипажу ВС не разрешается:

- 1) оглядываться назад для наблюдения за выходом химикатов;
- 2) обрабатывать участки, выполнять взлеты и посадки, если высота солнца над горизонтом менее 15 градусов, а курсовой угол солнца менее 30 градусов;
- 3) выполнять эволюции в целях устранения задержки выхода химикатов;
- 4) совершать несанкционированные полеты над населенными пунктами, и брать на борт ВС лиц, не связанных выполнением задания;
- 5) членам летного экипажа покидать рабочее место до завершения полета.

132. Воздушные съемки

Сноска. Параграф 132 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

843. К полетам по воздушным съемкам относятся:

- 1) аэрофотосъемочные;
- 2) поисково-съемочные;
- 3) аэросъемочные;
- 4) аэровизуальные.

Перед началом работ допускается проведение рекогносцировочного полета над районом съемок (на высоте не менее безопасной).

844. При выполнении съемочных полетов на истинной высоте менее 50 м.:

- 1) развороты производятся на высоте не менее 50 м.;
- 2) угол крена не более 30 градусов;
- 3) с выпускными устройствами – угол крена не более 20 градусов.

845. Допускается производить одновременно полеты двух ВС над одним участком, если расстояние между параллельными маршрутами не менее 20 км. При этом КВС находятся на радиосвязи друг с другом для своевременной информации о своем местонахождении.

На выполнение воздушной съемки группой ВС эксплуатантом разрабатывается и утверждается инструкция.

846. Аэрофотосъемочные полеты производятся в целях фотографирования местности с ВС, оборудованных аэрофотосъемочной аппаратурой.

Полеты над участками аэрофотосъемки производятся на заданных высотах по стандартному атмосферному давлению 760 мм. рт. ст. (1013,25 мбар/пГа).

Перелеты с участка на участок и изменение эшелона (высоты) полета фотографирования производятся с разрешения органа ОВД.

847. Поисково-съемочные полеты выполняются в целях проведения различных видов аэрогеофизических съемок.

Поисково-съемочные полеты могут проводиться и с предельно малых высот.

При выполнении поисково-съемочных полетов на ВС, оборудованных аппаратурой с выпускными устройствами, минимально допустимые высоты полетов увеличиваются на длину выпущенного троса, если нет иных ограничений для данного ВС или съемочной аппаратуры.

Полеты ВС с выпускными устройствами при отсутствии автоматического тросоруба мгновенного действия не разрешаются.

848. При полетах в горной местности необходимо придерживаться склонов, освещенных солнцем и находящихся с наветренной стороны.

Не допускается выполнять:

1) полеты по производству съемки у вершин гор на подветренных склонах при болтанке;

2) полеты против солнца в равнинной и холмистой местностях на истинных высотах менее 100 м., а в горной – менее 200 м. при высоте солнца над горизонтом менее 15 градусов и курсовом угле менее 30 градусов;

3) полеты в замкнутых долинах и горных ущельях, ширина которых на заданной высоте меньше трех радиусов разворота при угле крена 20 градусов для ВС данного типа.

849. Аэросъемочные полеты выполняются в целях геологического картирования, дистанционного зондирования Земли и контроля за состоянием окружающей среды по определенным маршрутам в заданных районах.

При выполнении аэросъемочных полетов используются малые, средние и большие высоты с выдерживанием постоянной высоты по барометрическому высотомеру.

Протяженность съемочных маршрутов, высота полета, величина расстояния между маршрутами и другие параметры полета задаются заказчиком.

850. Аэровизуальные полеты выполняются в целях визуального обследования объектов и наблюдения за обстановкой на местности (патрулирование ЛЭП, линий связи, газо и нефтепроводов, рек, каналов, автомагистралей, ледовая

разведка, разведка запасов рыбы и зверя, инвентаризация и (или) отстрел диких животных и так далее).

Аэровизуальные полеты выполняются, с наблюдателем заказчика на борту ВС.

851. В случаях выполнения аэровизуальных полетов без наблюдателя заказчика на борту летный экипаж состоит не менее чем из двух членов летного экипажа.

852. Член летного экипажа, выполняющий активное пилотирование, не производит аэровизуальное наблюдение.

853. Аэровизуальные полеты выполняются днем по ПВП:

1) в равнинной и холмистой местности – при видимости не менее 2000 м. и высоте нижней границы облаков не менее 150 м.;

2) в горной местности (до 2000 м.) – при видимости не менее 5000 м. и высоте нижней границы облаков не менее 400 м.;

3) в горной местности (выше 2000 м.) – при видимости не менее 8000 м. и высоте нижней границы облаков не менее 400 м.

854. При выполнении аэровизуальных полетов снижение ВС для детального наблюдения объектов разрешается выполнять до высоты не менее 10 м. над препятствиями, а при осмотре высоковольтных линий электропередач – до высоты не менее 20 м. над опорами.

855. Ледовая разведка выполняется на ВС с двумя и более двигателями на истинных высотах полета не менее 100 м.

В целях уточнения ледовой обстановки допускается снижение ВС до 50 м. над препятствиями.

856. При невозможности передачи на корабль карты ледовой обстановки или иного документа по бортовой фототелеграфной аппаратуре разрешается сбрасывать их с вымпелом. При этом высота полета над корабельными мачтами должна быть не менее 25 м.

857. Полеты над местом скопления рыбы или морского зверя разрешается выполнять на высоте не менее 100 м., если нет других ограничений.

Параграф 133. Лесоавиационные работы

858. Полеты на лесоавиационных работах производятся в целях:

1) авиационной охраны лесов;

2) обследования и учета лесов;

3) обслуживания организаций лесоохраны и лесопользования.

859. Полеты по авиационной охране и обследованию лесов выполняются по ПВП и в заданных районах.

При обнаружении пожаров разрешается по просьбе летчика-наблюдателя выполнять посадки на вертолетах на площадки, подобранные с воздуха, с информацией органа ОВД (в контролируемом воздушном пространстве).

860. Снижение над низовыми пожарами разрешается по кромке пожара до высоты над верхушками деревьев не менее 200 м. на самолетах и 100 м. на вертолетах.

861. Полеты над очагами верховых пожаров и задымленных районах при видимости менее установленной для полетов по ПВП не допускаются.

862. Сброс вымпела в пунктах приема донесений производится с высоты над препятствиями не менее:

- 1) в равнинной местности и горных долинах шириной более 1500 м. - 50 м.;
- 2) в горной местности - 100 м.

863. При сбрасывании вымпелов не допускается:

- 1) производить заходы и развороты вверх по склону;
- 2) приближение при сильной болтанке к крутым склонам гор на расстояние менее 300 м.;
- 3) производить сброс вымпела лично КВС;
- 4) выполнять эволюции над пунктом приема донесений в целях привлечения внимания на высоте ниже безопасной.

864. Полеты по активному тушению пожаров с использованием сливных устройств, искусственного вызывания осадков, применением парашютов, спусковых приспособлений, а также сброса грузов и доставки взрывчатых веществ производятся в соответствии с РЛЭ ВС.

Параграф 134. Строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные работы

865. К полетам на строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работах относятся:

- 1) монтаж и демонтаж строительных конструкций, ЛЭП, трубопроводов и тому подобное;
- 2) перевозка грузов на внешней подвеске;
- 3) проведение погрузочно-разгрузочных операций;
- 4) другие виды работ, связанные с висением и перемещением вертолета.

Полеты в целях выполнения строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работ производятся в соответствии с требованиями РЛЭ или эквивалентного ему документа.

Для выполнения строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работ в конкретных условиях разрабатывается инструкция по производству полетов (

допускается ее разработка лицом командно-летного состава эксплуатанта, допущенным к данному виду работ).

866. Производство строительного-монтажных и погрузочно-разгрузочных операций, перемещение грузов на внешней подвеске вертолетов не допускается, если заказчик:

1) не обеспечил соблюдение технологии подготовки грузов к транспортировке и соблюдение правил по технике безопасности;

2) не назначил представителя для руководства работами.

867. Перед выполнением строительного-монтажных и погрузочно-разгрузочных работ допускается производить контрольный облет и висение над монтажной (разгрузочной) площадкой для определения наивыгоднейших направлений подхода и условий работы с соблюдением требований РЛЭ и технологии работы летного экипажа вертолета данного типа.

868. Для определения наиболее целесообразного способа выполнения строительного-монтажных и погрузочно-разгрузочных работ организуются и производятся тренировочные полеты в специально отведенном месте в условиях, максимально приближенных к реальным по данному виду работ.

869. Для взаимодействия летного экипажа с бригадой рабочих (монтажников) применяются радиосвязь и установленная командиром ВС визуальная сигнализация.

870. Полеты на строительного-монтажных и погрузочно-разгрузочных работах выполняются по ПВП при высоте нижней границы облаков не менее 150 м. и видимости не менее 2000 м.

871. Если прогноз погоды не соответствует минимуму для выполнения строительного-монтажных и погрузочно-разгрузочных работ, должностным лицам командно-летного состава разрешают КВС принимать самостоятельное решение (с указанием в задании на полет) на полеты при выполнении в комплексе следующих условий:

1) в качестве КВС налет по выполнению авиационных работ составляет не менее 500 часов;

2) фактическая видимость - не менее 2000 м.;

3) высота нижней границы облаков - 200 м. и более.

872. При производстве строительного-монтажных работ и погрузочно-разгрузочных операций в радиусе не более 5 км. от посадочной площадки разрешается выполнять полеты с АНЗ по усмотрению КВС, но не менее 20 минут полета.

Параграф 135. Полеты для оказания медицинской помощи населению и проведения санитарных мероприятий

873. Полеты, с целью оказания срочной медицинской помощи с аэродромов и посадочных площадок, не оборудованных для ночных полетов, разрешается выполнять:

1) в равнинной местности - с рассветом и заканчивать за 30 минут до наступления темноты;

2) в горной местности - не ранее восхода солнца и заканчивать не позднее захода солнца.

874. Полеты выполняются в соответствии с требованиями настоящих Правил:

1) днем по специальным полетам по ПВП при высоте нижней границы облаков не менее 100 м. и видимости не менее 1000 м.;

2) ночью при высоте нижней границы облаков не менее 300 м. и видимости не менее 4000 м.

Посадки ВС при выполнении срочных полетов ночью разрешаются на аэродромы или посадочные площадки, имеющие световое обозначение (костры, жаровни и тому подобное).

875. Если посадка ВС производится днем на площадку, подобранную с воздуха, вылет с нее ночью разрешается только в случае оказания срочной медицинской помощи.

В этом случае КВС организует подготовку площадки для безопасного взлета ночью с оборудованием светового обозначения курса взлета.

876. При срочных полетах вылет ВС разрешается выполнять по ориентировочным прогнозам без данных о фактическом состоянии погоды на маршруте и в пункте посадки.

877. К срочным полетам днем и ночью допускаются специально подготовленные экипажи (пилоты), допущенные к полетам по ППП.

878. Обслуживание ВС, выполняющих срочные полеты по оказанию медицинской помощи, производится в первоочередном порядке.

879. Полеты по обслуживанию организаций здравоохранения подразделяются :

1) на срочные, выполнения полетов для оказания экстренной медицинской помощи;

2) на полеты, связанные с доставкой медицинского персонала для плановых консультаций, медицинских грузов и выполнением заявок по санитарным мероприятиям.

880. Полеты по оказанию медицинской помощи населению и проведению санитарных мероприятий производятся на основании заключенных организациями здравоохранения с эксплуатантами договоров и их заявок.

881. Степень срочности полета в оба направления указывается в задании на полет на основании заявок организаций здравоохранения.

В отдельных случаях, связанных со спасением жизни людей, допускается выполнение полетов для оказания экстренной медицинской помощи без письменных заявок, с последующим оформлением документации.

882. Полеты по обслуживанию организаций здравоохранения выполняются по ПВП, специальным полетам по ПВП и ППП при условиях, указанных в настоящих Правилах.

В случаях крайней необходимости, связанных со спасением жизни людей, при согласии КВС разрешается допускать отступления от порядка и правил полетов, изложенных в настоящих Правилах.

При этом КВС имеет опыт полетов в данном районе, допуск к полетам по приборам, а при выполнении срочных полетов по обслуживанию организаций здравоохранения при полете ночью - допуск к специальным полетам по ПВП.

При этом учитывается и подготовленность всего летного экипажа для выполнения данного задания на полет.

883. Посадки ВС при выполнении срочных полетов ночью разрешаются на аэродромах и посадочных площадках, имеющих оборудование для ночных полетов или световое обозначение (костры, жаровни).

В случаях, связанных со спасением терпящих бедствие или угрожающих жизни людей, разрешается выполнение посадки на площадки, подобранные с воздуха, не имеющие светового обозначения, при этом КВС и летный экипаж проходят специальную подготовку и допускаются к такому виду полетов.

884. Обслуживание ВС, выполняющих срочные полеты по оказанию медицинской помощи, во всех аэропортах (аэродромах) гражданской авиации производится в первую очередь.

885. В случае вынужденной посадки экипаж ВС организует доставку больных или медицинского груза в ближайший медицинский пункт и при возможности обеспечивает подготовку места для посадки другого ВС.

Сноска. Пункт 885 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 136. Транспортно-связные работы

886. Транспортно-связные полеты выполняются в целях обслуживания различных экспедиций, научных и хозяйственных организаций, использующих воздушные суда для связи, перевозки пассажиров, груза и оборудования заказчика.

Транспортно-связные полеты выполняются в соответствии с требованиями настоящих Правил по ПВП и ППП по воздушным трассам, МВЛ и установленным маршрутам.

887. Перевозку грузов разрешается осуществлять и с использованием внешней подвески.

Разгрузку разрешается осуществлять в полете методом сброса или в режиме висения вертолета, после посадки ВС.

888. Сброс грузов производится с парашютами и без парашютов:

1) с парашютами - с высоты не менее 150 м.;

2) без парашюта:

в равнинной местности - с высоты не ниже 25 м.;

в холмистой местности - не ниже 50 м.;

в горной местности - не ниже 100 м.

3) исключен приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования);

4) исключен приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования);

5) исключен приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Сноска. Пункт 888 с изменениями, внесенными приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

889. Полеты на вертолетах с грузом на внешней подвеске выполняются по ПВП с обходом населенных пунктов;

1) в равнинной и холмистой местности:

днем и в сумерках - при видимости не менее 2000 м. и высоте нижней границы облаков не ниже 200 м.;

ночью - при видимости не менее 4000 м. и высоте нижней границы облаков не ниже 450 м.;

2) в горной местности - днем при высоте нижней границе облаков не ниже 400 м. при видимости не менее:

5000 м. в горной местности с относительным превышением рельефа до 2000 м.;

8000 м. в горной местности с относительным превышением рельефа свыше 2000 м.

890. Груз, транспортируемый на внешней подвеске сбрасывается аварийно в следующих случаях:

- 1) на висении, если использована максимальная мощность двигателя (двигателей), а вертолет самопроизвольно снижается;
- 2) при потере летным экипажем визуального контакта с землей в условиях снежного (пыльного) вихря;
- 3) при касании грузом земли или препятствия в момент разгона или торможения вертолета;
- 4) при раскачке груза, угрожающей безопасности полета;
- 5) при вынужденной посадке, когда приземление с грузом невозможно;
- 6) при отказе двигателя (двигателей);
- 7) в случаях по обоснованному решению командира вертолета.

Параграф 137. Полеты с морских судов и морских буровых установок (далее - МБУ)

891. Полеты вертолета, базирующегося на борту морского судна, выполняются по заданию капитана судна. Командир вертолета принимает решение на вылет и отвечает за безопасность полета.

892. При выполнении полетов с морских судов командир вертолета, имеющий самостоятельный налет на вертолетах не менее 2000 часов и соответствующее разрешение, записанное в задании на полет, принимает решение и выполняет полет по фактической погоде при следующих условиях:

- 1) видимость не менее 5000 м., высота нижней границы облаков на 100 м. выше минимума для данного вида работ;
- 2) в прогнозе погоды не предусматривается усиление скорости ветра более допустимой для данного вида работ и ограничений РЛЭ для данного типа ВС. При этом командир вертолета в течение всего полета следит за изменением погоды и в случае ее ухудшения ниже указанных значений прекращает выполнение задания.

893. Полеты вертолета с морского судна разрешаются на удалении, обеспечивающем устойчивую двустороннюю радиосвязь и контроль по направлению с использованием радиотехнических средств, установленных на морском судне.

894. Полеты на МБУ выполняются по установленным маршрутам на вертолетах с двумя двигателями. Полеты на МБУ, установленные на удалении более 30 км. от береговой черты и не оборудованные РТС, не допускаются.

895. При двух и более МБУ в районе с радиусом 2 км. и менее полеты организуются таким образом, чтобы в этом радиусе находился один вертолет.

896. Экипаж вертолета в период предполетной подготовки обеспечивается сведениями о фактической погоде, параметрах качки морского судна, состоянии морской поверхности по маршруту и в районе МБУ.

897. Полеты с морских судов и МБУ выполняются по ПВП при условиях погоды:

1) днем: видимость не менее 2000 м. и высота нижней границы облаков не менее 150 м.;

2) при специальных полетах по ПВП:

днем: видимость не менее 1000 м. и высота нижней границы облаков не менее 100 м.;

ночью: видимость не менее 4000 м. и высота нижней границы облаков не менее 450 м.

Сноска. Пункт 897 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 138. Авиационные экспериментальные и научно-исследовательские работы

898. Полеты по проведению экспериментальных и научно-исследовательских работ осуществляются эксплуатантами по договорам и в соответствии с утвержденной сторонами программой полетов (полета).

899. Полеты по проведению экспериментальных и научно-исследовательских работ выполняются днем и ночью по ПВП и ППП.

Минимумы при выполнении полетов по проведению экспериментальных и научно-исследовательских работ устанавливаются в соответствии с программой летных испытаний.

К данному виду работ допускаются наиболее подготовленные летные экипажи.

900. Полеты по проведению экспериментальных и научно-исследовательских работ выполняются, если технология и правила выполнения полетов не противоречат требованиям настоящих Правил, РЛЭ или эквивалентного ему документа и законодательства Республики Казахстан в области использования воздушного пространства и деятельности гражданской авиации.

Параграф 139. Полеты по десантированию и выброске парашютистов

901. Полеты по десантированию и выброске парашютистов выполняются с целью выполнения производственных, тренировочных прыжков и спортивных мероприятий.

902. Полеты на выполнение производственных прыжков разрешается выполнять при истинной высоте полета ВС не ниже минимальной высоты использования парашютной системы в соответствии с инструкцией по ее эксплуатации.

903. На ВС, предназначенном для парашютных прыжков, устанавливается ограждение на наружной ручке входной двери и обтекатель на зарядном штуцере амортизатора левой стойки. Прыжки с парашютом выполняются как одиночные, так и групповые.

904. Не допускается производить выброску спасателей-парашютистов на вырубки, гари, ветровалы, болота (кроме пересохших), усохшие насаждения, а также в случаях возможного попадания их на высоковольтную линию.

905. Снижение самолета для тщательного осмотра площадки приземления парашютистов разрешается до безопасной высоты.

906. Выброска спасателей-парашютистов на площадки, расположенные ближе 500 м. от рек и водоемов, разрешается только в тех случаях, когда невозможно подобрать более удаленной от реки или водоема площадки.

907. Производственные прыжки с парашютами "круглой формы" выполняются при силе ветра у земли в месте приземления не более 8 м/сек., а с парашютами типа "крыло" при силе ветра, превышающей максимальную горизонтальную скорость по тактико-техническим характеристикам основного парашюта парашютной системы не более чем на 5 м./сек.

908. Решение на десантирование парашютно-десантной группы (далее - ПДГ) парашютным способом принимает старший группы ПДГ по согласованию с КВС и руководителем поисково-спасательных работ.

Параграф 140. Производственные прыжки с парашютом на лес в специальном защитном снаряжении

909. Прыжки с парашютом на лес могут выполняться при силе ветра над верхнее кромкой леса, в месте приземления не более 10 м/сек.

Выброску парашютистов на лес разрешается производить только в тех случаях, когда выброска на имеющиеся в районе бедствия площадки не обеспечивает своевременного прибытия спасателей-парашютистов на место бедствия для оказания помощи, и при невозможности провести беспарашютное десантирование спасателей-парашютистов.

910. При осмотре участка леса с поисковых ВС обращается особое внимание на наличие сухостойных деревьев и крутизну склонов.

911. Выброску спасателей-парашютистов на лес разрешается производить только группами не менее трех человек. Разрешается выбрасывать по одному парашютисту в каждом заходе ВС.

Параграф 141. Тренировочные прыжки с парашютом

912. Тренировочные прыжки с парашютом разрешается проводить на аэродромах и на специально выбранных площадках, отвечающих требованиям безопасности приземления парашютистов и имеющих размеры:

1) при выполнении прыжков по программе первоначального обучения - не менее 600 x 600 м.;

2) во всех других случаях - не менее 400 x 200 м.

Площадка приземления должна отвечать следующим требованиям:

3) находиться в стороне от воздушных трасс, по которым производятся полеты;

4) не иметь препятствий (если это не предусмотрено программой подготовки (тренировки));

5) иметь за пределами ее границ (не менее 250 - 300 м.) зону безопасности, свободную от строений, железных дорог, линий электропередач, крупных водоемов и других опасных для приземления препятствий;

б) иметь подъездные пути для автотранспорта.

913. Прыжки с парашютом днем разрешается выполнять при скорости ветра у земли:

1) не более 5 м/с - для начинающих парашютистов;

2) не более 10 м/с - для лицензированных парашютистов;

3) для инструкторов-парашютистов 2 класса и выше - не более 15 м/с с учетом тактико-технических данных (далее - ТТД) основных и запасных парашютов.

914. Прыжки с парашютом ночью, а также днем на мерзлый грунт и малоснежный покров разрешается выполнять при скорости ветра у земли:

1) не более 4 м/с - для начинающих парашютистов;

2) не более 8 м/с - для инструкторов-парашютистов и лицензированных парашютистов.

915. Прыжки с парашютом на воду выполняются при волнении воды не превышающем 3-х баллов и при скорости ветра у поверхности воды:

1) не более 8 м/с - для начинающих парашютистов;

2) не более 10 м/с - для опытных парашютистов и инструкторов - парашютистов.

916. Минимальная высота прыжка без задержки раскрытия основного парашюта:

- 1) типа "крыло" - 1000 м.;
- 2) круглой формы - 800 м.

917. Минимальная высота раскрытия ранца основного парашюта, считая от уровня поверхности земли:

- 1) тандем - 1200 м.;
- 2) начинающие парашютисты, выполняющие прыжки с задержкой раскрытия основного парашюта - 1100 м.;
- 3) парашютисты, выполняющие прыжки с парашютами типа "крыло" - 1000 м.;
- 4) парашютисты, выполняющие прыжки с парашютами круглой формы - 800 м.

Параграф 142. Поисковые и аварийно-спасательные работы

918. Поисковые и аварийно-спасательные работы организуются в целях спасания пассажиров и экипажей ВС, терпящих или потерпевших бедствие.

919. Порядок проведения поисковых и аварийно-спасательных работ осуществляется в соответствии с требованиями Основных правил полетов.

Параграф 143 Летные проверки (облеты) наземных средств радиотехнического обеспечения полетов, авиационной радиосвязи и аэродромных схем.

920. Летные проверки средств радиотехнического обеспечения полетов, авиационной радиосвязи (далее - средств РТОП и связи) проводятся с целью подтверждения соответствия тактических характеристик требованиям нормативно-эксплуатационной документации и оценки пригодности к эксплуатации средств РТОП, связи.

Летные проверки средств РТОП и связи осуществляются в соответствии с требованиями Правил радиотехнического обеспечения полетов и авиационной радиосвязи в гражданской авиации, утвержденных Постановлением Правительства Республики Казахстан от 31 декабря 2010 года № 1525.

921. Облет разработанных аэродромных схем, применяемых при выполнении захода на посадку и вылета из района аэродрома ВС, осуществляется по программам, согласованным с уполномоченным органом.

12. Всепогодные полеты

922. Эксплуатант устанавливает минимумы для эксплуатируемых типов ВС для тех аэродромов (вертодромов), на которые предполагает выполнение полетов. Эти минимумы рассчитываются в соответствии с требованиями приложения 4 к настоящим Правилам.

Метод определения минимумов эксплуатант согласовывает с уполномоченным органом. Эти минимумы не должны быть ниже минимумов, установленных авиационной администрацией государства, на территории которого расположен аэродром, за исключением специальных разрешений этого государства в каждом конкретном случае.

Разрешается рассчитывать минимумы, по утвержденному методу, для незапланированного запасного аэродрома в полете.

923. При определении минимумов аэродрома (вертодрома) для взлета или посадки ВС эксплуатант учитывает следующие факторы:

- 1) тип и летные характеристики ВС;
- 2) состав летного экипажа, его подготовку и опыт полетов;
- 3) размеры и характеристики используемых ВПП;
- 4) соответствие и характеристики визуальных и не визуальных наземных средств;
- 5) бортовое оборудование ВС, используемое для целей навигации и контроля и управления полетом при взлете, заходе на посадку, выравнивании, посадке, пробеге по ВПП после посадки и уходе на второй круг;
- 6) препятствия в зонах взлета и набора высоты при вылете, захода на посадку и ухода на второй круг, требующих необходимых разрешений и выполнения нестандартных процедур;
- 7) абсолютные/относительные высоты пролета препятствий для процедур захода по ППП;
- 8) средства определения и процедуру предоставления информации о метеоусловиях на аэродроме.

924. Типы ВС, рассматриваемые в настоящей главе, определяются по методу, приведенному в приложении 4 к настоящим Правилам.

925. Эксплуатант выполняет заходы на посадку по II и III категориям при соблюдении следующих условий:

- 1) каждое ВС, на котором предполагается выполнять такие заходы, сертифицировано к выполнению заходов на посадку с высотой принятия решения (ВПР, ДН) менее 60 м. (200 футов) или без ВПР;
- 2) установлена система регистрации (записи) автоматических заходов и/или посадок, производится их расшифровка и анализ с целью отслеживания безопасности выполнения таких полетов;

3) эксплуатант имеет разрешение уполномоченного органа на выполнение таких полетов (заходов на посадку);

4) экипаж состоит, как минимум, из 2-х пилотов;

5) ВПП (DH) определяется по радиовысотомеру.

926. Эксплуатант не выполняет взлеты при видимости на ВПП менее 150 м. (категория самолетов А, В и С) или менее 200 м. (категория самолетов D) без специального разрешения уполномоченного органа.

Параграф 144. Требования к аэродромам при полетах в условиях ограниченной видимости

927. Эксплуатант не выполняет заходы на посадку по II и III категориям, если аэродром (вертодром) не допущен (не сертифицирован) к таким полетам авиационной администрацией государства, в котором он зарегистрирован.

Сноска. Пункт 927 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

928. Эксплуатант убеждается, что на аэродроме (вертодроме) установлены и введены в действие процедуры полетов в условиях ограниченной видимости (LVP).

Параграф 145. Подготовка и квалификация членов летного экипажа при полетах в условиях ограниченной видимости

929. Эксплуатант перед выполнением взлетов в условиях LVTO и/или заходов на посадку по категории II и III обеспечивает, чтобы:

1) каждый член летного экипажа прошел подготовку и проверку, включающую тренировку на тренажере по действиям при различных значениях видимости на ВПП(RVR) и ВПП(DH) в зависимости от допуска к категории II или III; и

2) подготовка и проверки проводились в соответствии с программами, утвержденными или согласованными уполномоченным органом и включенными в РПП эксплуатанта;

3) члены летного экипажа имеют специальную подготовку необходимую для полетов по соответствующему минимуму на данном типе ВС.

930. Эксплуатант обеспечивает, чтобы программа подготовки к полетам в условиях ограниченной видимости структурно включала в себя наземную, тренажерную и (или) летную подготовку членов экипажа. Эксплуатант проводит

тренировку по сокращенной программе как указано в пунктах 939 и 940 настоящих Правил, если содержание краткого курса одобрено уполномоченным органом.

931. Члены летного экипажа не выполнявшие ранее полеты по II или III категории завершают полную программу подготовки согласно параграфов 146, 147 и 148 настоящих Правил.

932. Члены летного экипажа, выполнявшие ранее полеты по II или III, могут проходить наземную подготовку по сокращенной программе.

933. Члены летного экипажа, выполнявшие ранее полеты по II или III категории, могут проходить подготовку по сокращенной программе, содержание которой должно включать требования пункта 947, подпункта 1) или подпункта 2) пункта 948, пункта 950 настоящих Правил.

934. Эксплуатант обеспечивает, что первоначальная на земная подготовка к полетам в условиях ограниченной видимости (LVP) включала в себя следующие темы:

- 1) характеристики и ограничения ILS и/или MLS;
- 2) характеристики светового и другого визуального оборудования;
- 3) характеристики метеорологических явлений, ухудшающих видимость (сильные ливневые осадки, общая и низовая метель, туман, мгла, пыльная (песчаная) буря);
- 4) действующие возможности и ограничения конкретной системы используемой при заходе;
- 5) заход в условиях осадков, обледенения, сдвига ветра на малых высотах и болтанки;
- 6) сбои в работе систем и оборудования ВС;
- 7) оценка значений видимости на ВПП (RVR) и метеорологической видимости;
- 8) принципы определения безопасных высот;
- 9) действия в случае отказа наземного оборудования;
- 10) процедуры и меры предосторожности необходимые при движении самолета по земле в условиях видимости 400 м. и менее и дополнительные требования при взлете в условиях ниже 150 м. (200 м. для самолетов категории D);
- 11) методика определения ВПР (DH) по сигналам радиовысотомеров с учетом влияния профиля поверхности земли зоны подхода на их показания, а также на работу автоматической системы захода и посадки;
- 12) важность и значение предупредительной высоты (Alert Height) выставляемой задатчиком радиовысотомера и порядок действий в случае какой либо неисправности по достижении и ниже данной высоты.

935. В наземную подготовку также включаются знания квалификационных требований для пилотов при получении и подтверждении допуска к выполнению полетов в условиях низкой видимости на взлете (LVTO) и посадке (CAT II/CAT III) и значение правильной посадки на пилотском сиденье и угла зрения.

Параграф 146. Тренажерная и/или летная подготовка

936. В тренажерную и (или) летную подготовку к полетам в условиях ограниченной видимости эксплуатант включает:

- 1) проверку работоспособности оборудования на земле и в полете;
- 2) правильность применения минимума в зависимости от статуса установленного наземного оборудования;
- 3) анализ работы автоматических систем захода и систем автоматической посадки по случаям отказов и отклонений в работе данных систем;
- 4) действия при отказах и различных неисправностях двигателей, электрических систем, гидравлики или автоматических управляющих систем;
- 5) полеты с допустимыми отказами оборудования и использование минимального перечня оборудования (MEL);
- 6) применение эксплуатационных ограничений указанных в сертификате (удостоверении о годности к полетам) летной годности ВС;
- 7) определение отклонений ВС относительно ВПП на ВПП (DH) визуально и по приборам и принятие решения о продолжении захода и посадке;
- 8) порядок действий в случаях, какой либо неисправности по достижении и ниже предупредительной высоты (Alert Height) выставляемой задатчиком радиовысотомера.

937. Эксплуатант обеспечивает, что каждый член летного экипажа изучил технологию работы и прошел тренировку в составе экипажа. Для данного вида тренировки максимально используется тренажер.

938. Подготовка проводится поэтапно. Первый этап включает тренировку с имитацией ожидаемых погодных условий, но без имитации отказов оборудования и систем. Вторым этапом, при тех же условиях, включает имитацию отказов оборудования обеспечивающего заход по II - III категории. Если в оборудовании ВС предусматривается использование дополнительных систем, необходимо использовать данные системы при подготовке на тренажере.

939. При тренировке отрабатываются практические навыки, необходимые для выполнения взлета в условиях LVTO и захода по II / III категории.

940. Для ВС не имеющих тренажера для отработки визуальной фазы захода по минимуму II категории, тренировка проводится на тренажере, одобренном для данной цели уполномоченным органом. Такая тренировка включает в себя

минимум 4 захода. Отработка технологии работы и процедур, предусмотренных для данного вида полетов, производится на ВС.

941. Первоначальная программа тренировки к полетам по II - III категории включает, следующие упражнения:

1) заходы с использованием управляющих, автоматических и контролирующих систем установленных на самолете до ВПП, переходом на визуальный полет и посадкой;

2) заходы со всеми работающими двигателями с использованием управляющих, автоматических и контролирующих систем до высоты принятия решения с уходом на второй круг; все без внешнего визуального контакта;

3) при возможности, заходы с использованием автоматических систем посадки обеспечивающих автоматическое выравнивание, посадку и руление; и

4) обычные действия при заходе по системе на ВПП при наличии и потере визуального контакта.

942. Последующие фазы подготовки включают:

1) полеты с отказом двигателя на различных этапах захода на посадку;

2) заходы с отказами критического оборудования (такого как электросистемы, системы автоматического управления, наземного и/или бортового оборудования для используемой системы, приборного оборудования и дисплеев);

3) заходы с отказами оборудования автоматической системы управления полетом на малых высотах для отработки:

перехода на ручное управление полетом для выравнивания, посадки и сруливания, а также ухода на второй круг;

перехода на ручное, или неполное автоматическое управление полетом для выполнения ухода на второй круг с ВПП (DH) или меньшей высоты, а также уход на второй круг после касания ВПП;

4) неисправности систем, могущие привести к значительным отклонениям по курсу и (или) глиссаде, до ВПП и ниже, при минимальных разрешенных визуальных условиях для категории полета;

5) характерные ошибки и действия по их исправлению по типу или варианту ВС.

943. Программа тренировки предусматривает практику анализа ошибок, при совершении которых производится пересмотр минимума в сторону повышения.

944. Программа включает тренировку по ручному управлению ВС при использовании пассивной системы автоматической посадки по III категории, при самопроизвольном или ошибочном отключении автопилота на или ниже ВПП при видимости RVR 300 м. и менее.

945. Программа тренировки по взлету в условиях видимости (RVR) 400 м. и ниже, включает тренировку по прекращению и продолжению взлета при отказе двигателя и систем.

Параграф 147. Требования к тренировке в условиях ограниченной видимости (LVP, CAT II/III) для летного состава имевшего ранее допуск к полетам в данных условиях на других типах ВС

946. Эксплуатант обеспечивает, чтобы члены летного экипажа, имеющие допуск к выполнению полетов в условиях ограниченной видимости (LVP, CAT II /III) при переходе на другой тип ВС прошли тренировку по сокращенной программе.

947. Требования к наземной подготовке указаны в параграфе 147 настоящих Правил, при этом учитываются тренировка и опыт члена летного экипажа по II / III категории полетов.

948. Подготовка на тренажере и/или летная тренировка включает:

- 1) минимум 8 заходов и/или посадок на тренажере;
- 2) при отсутствии тренажера, минимум 3 захода на ВС, включая 1 уход на второй круг;
- 3) соответствующая дополнительная подготовка, если на ВС установлено специальное оборудование.

949. Повышенные требования к квалификации членов летного экипажа эксплуатанта определяются спецификой и сложностью выполняемых полетов.

950. Эксплуатант обеспечивает, чтобы каждый член летного экипажа прошел соответствующую проверку до начала выполнения полетов по II / III категории.

951. В качестве проверки указанной в пункте 950 настоящих Правил, в виде исключения, засчитывается успешное завершение тренировки на тренажере и/или летной тренировки.

952. Эксплуатант обеспечивает, чтобы все члены экипажа проходили рейсовую тренировку под контролем:

- 1) для II категории минимум 3 посадки с отключением автопилота в режиме ручного пилотирования;
- 2) для III категории, минимум 3 автоматические посадки, или 1 посадка в случае прохождения тренировки согласно пункту 939 настоящих Правил, на тренажере не требующем летной тренировки.

953. До начала выполнения полетов по категории (для командиров и пилотов которым передано управление ВС) необходимым условие - наличие первоначального опыта на данном типе ВС 50 часов или 20 посадок, включая полеты под контролем.

954. Для членов летного экипажа, ранее не выполнявших полеты по данному минимуму, по достижении налета 100 часов или 40 посадок на данном типе ВС, включая рейсовую тренировку под контролем, добавляется 100 м. к опубликованному минимуму II - III категории по видимости на ВПП (RVR).

Параграф 148. Взлет в условиях видимости (RVR) менее чем 150 (200) м.

955. Эксплуатант обеспечивает, чтобы до разрешения на выполнение взлета в условиях видимости RVR менее чем 150/200 м. (ниже 200 м. для самолетов категории D), была выполнена следующая подготовка:

- 1) нормальный взлет в условиях минимальной разрешенной видимости RVR;
- 2) взлет в условиях минимальной разрешенной видимости RVR с отказом двигателя в диапазоне скоростей $V1...V2$ или на ближайшей к данному диапазону скорости исходя из условий безопасности;
- 3) взлет в условиях минимальной разрешенной видимости RVR с отказом до скорости $V1$ и прекращением взлета.

956. Эксплуатант проверяет, что подготовка, согласно требованиям пункта 955 настоящих Правил, пройдена на тренажере. Данная подготовка включает использование любых специальных процедур и оборудования. При отсутствии тренажера, уполномоченный орган, разрешает выполнение тренировки на ВС без тренировки на тренажере согласно требованиям по взлету в условиях минимальной разрешенной видимости RVR.

957. Эксплуатант проверяет, что член летного экипажа до получения допуска к взлету в условиях видимости RVR менее 150 м. (менее 200 м. для самолетов категории D) выполнил необходимую проверку. В качестве проверки засчитывается успешное завершение подготовки на тренажере и/или летной тренировки, согласно требованиям пункта 955 настоящих Правил при переподготовке на другой тип ВС.

Параграф 149. Периодическая тренировка и проверка при полетах в условиях ограниченной видимости

958. В период действия допуска выполняется не менее 3-х проверочных захода, один из которых выполняется на ВС с заходом и посадкой по II или III категории.

Один из этих заходов выполняется с уходом на второй круг. Если Эксплуатант имеет допуск к выполнению взлета при видимости на ВПП (RVR)

менее чем 150-200 м., при выполнении профессиональных проверок в установленный период выполняется, один взлет при LVTO, при условии минимальной разрешенной видимости RVR.

959. Для поддержания профессиональных навыков, проверки и тренировки по III категории, эксплуатант использует тренажер.

960. Для выполнения полетов по III категории на ВС с пассивной автоматической системой управления эксплуатант обеспечивает выполнение одного захода с уходом на второй круг с отключением автопилота на высоте равной или ниже ВПП (DH) при видимости RVR 300 м. и менее, в период каждых трех последовательных проверок.

961. При отсутствии тренажера для данного ВС, уполномоченный орган принимает решение о разрешении проведения периодической тренировки и проверки на допуск к полетам по II категории и взлету в условиях LVTO на ВС.

962. Продление допуска к полетам в условиях LVTO и II - III категории осуществляется при выполнении периодической проверки и тренировки в соответствии с требованиями данного параграфа настоящих Правил.

Параграф 150. Выполнение полетов в условиях ограниченной видимости

963. Эксплуатант устанавливает процедуры по выполнению взлета при ограниченной видимости (ВНВ, LVTO), заходов на посадку и посадок по II и III категориям. Эти процедуры включаются в РПП эксплуатанта и содержат обязанности членов летного экипажа при рулении, взлете, заходе на посадку, выравнивании, посадке, пробеге после посадки и уходе на второй круг.

964. Перед выполнением таких процедур КВС проверяет что:

1) состояние наземных визуальных и радиотехнических средств обеспечивает взлет при ограниченной видимости, заход на посадку и посадку по категории II и III;

2) на аэродроме (вертодроме) введены в действие и работают средства, обеспечивающие ПНВ (LVP) (по информации органа ОВД);

3) члены летного экипажа имеют соответствующую подготовку для выполнения взлета при условиях видимости RVR менее 150 м. (для ВС категории А, В, С) или 200 м. (для ВС категории D) и захода на посадку по II или III категории.

965. Полеты при ограниченной видимости включают следующие операции:

1) взлет в штурвальном режиме (с использованием или без использования электронной системы наведения);

2) заход на посадку в автоматическом режиме до ВПР и ниже, выравнивание, посадка и пробег в штурвальном режиме;

3) заход на посадку в автоматическом режиме, автоматическое выравнивание и посадка, управление на пробеге в штурвальном режиме;

4) заход на посадку, выравнивание, посадка и пробег после посадки в автоматическом режиме, когда опубликованный минимум по видимости RVR менее 400 м.

Параграф 151. Требования к оборудованию ВС при полетах в условиях ограниченной видимости

966. Эксплуатант включает в РПП перечень минимального оборудования, которое пригодно к эксплуатации для выполнения взлета при LVTO, заходов на посадку и посадок по II и III категории в соответствии с РЛЭ, либо другим одобренным документом.

967. КВС проверяет, что статус ВС, оборудования и систем соответствует предстоящим видам полетов при ограниченной видимости. При этом используется РЛЭ ВС и РПП эксплуатанта, где содержатся соответствующие инструкции.

Параграф 152. Демонстрация эксплуатантом работоспособности бортовых систем при полетах в условиях ограниченной видимости

968. Для получения допуска к полетам по категориям II и III эксплуатант демонстрирует уполномоченному органу работоспособность бортовых систем ВС (с предоставлением доказательной документации).

969. Эксплуатант выполняет требования, предписанные в пункте 948 настоящих Правил, при подготовке новых типов самолетов к полетам по категориям II и III.

970. Для всех типов ВС, которые уже эксплуатируются по категориям II и III, применяется требования ввода в эксплуатацию ВС, указанные в пункте 936 настоящих Правил.

971. Требуемый уровень успешности полетов по категориям II и III соответствует требованиям, установленным уполномоченным органом.

972. Заход на посадку считается успешным, если:

1) применяются критерии успешности заходов на посадку в условиях ограниченной видимости соответствуют требованиям, установленным Руководством по летной годности (Дос ИКАО 9760, AN/967);

2) нет отказов бортовых систем, обеспечивающих заход на посадку.

Параграф 153. Сбор данных о работоспособности бортовых систем.

973. Эксплуатант устанавливает систему регистрации, сбора и периодического анализа информации о работоспособности бортовых систем за определенный период для получения разрешения на выполнение полетов по категориям II и III.

974. Эта система охватывает все успешные и неуспешные заходы на посадку, причины (если есть) неуспешных заходов на посадку, регистрацию случаев отказа бортового оборудования, используемого при выполнении полетов при низкой видимости.

975. Система сбора данных основывается на докладах членов летных экипажей и на результатах расшифровки записей бортовых самописцев.

976. Разрешается производить запись на самописцы во время выполнения любых полетов, выполняемых эксплуатантом.

Параграф 154. Сбор данных о работе бортовых систем при полетах с ВПП не менее 15 м. (50 футов).

977. Для полетов с ВПП не менее 15 м. (50 футов) обрабатываются данные о работе бортовых систем эксплуатантом, или представителями уполномоченного органа.

978. Членами летных экипажей записываются следующие достоверные сведения:

- 1) аэродром и используемая ВПП;
- 2) погодные условия;
- 3) время;
- 4) причины неудачной (нештатной) посадки или ухода на второй круг (если имело место);
- 5) эффективность управления скоростью посредством автомата тяги;
- 6) положение ВС в момент отключения системы автоматической посадки (САП);
- 7) соответствие (адекватность) работы автоматической системы показаниям приборов и команд управления;
- 8) индицируемое на указателе положение ВС относительно курсовой линии ILS при пересечении высоты 30 м.;
- 9) место приземления.

979. Для получения разрешения уполномоченного органа на выполнение полетов по категориям II и III, необходимо достаточное количество выполненных на первой стадии заходов, чтобы доказать 90 процентов

надежности работы и вероятность 95 процентов того, что заходы будут успешными.

Параграф 155. Сбор данных о работе бортовых систем при заходах на посадку с ВПР менее 15 м. (50 футов) или без установленной ВПР.

980. В дополнение к докладам членов летного экипажа используется бортовой самописец или другое оборудование для подтверждения того, что бортовые системы работают в соответствии с заданными характеристиками.

981. Представленные членами летного экипажа сведения содержат следующие:

1) отклонения от оси ВПП на $H = 30$ м. (100 футов), в точке приземления, в момент отключения системы выдерживания направления на пробеге, и максимальные значения отклонений между этими точками;

2) перегрузки при касании (приземлении).

982. Любые нештатные посадки тщательно расследуются с помощью всех возможных средств, с целью определения их причин.

Параграф 156. Эксплуатационная оценка новых для эксплуатанта типов ВС.

983. Эксплуатант при вводе в эксплуатацию новых типов ВС обеспечивает выполнение требований следующих требований:

1) система автоматической посадки соответствует заявленным характеристикам и надежность работы в условиях эксплуатации;

2) на каждом типе ВС, в соответствии с требованиями уполномоченного органов, выполняется определенное количество посадок в обычных условиях эксплуатации и/или при тренировках с использованием автоматических систем посадки и пробега.

984. Полеты проводятся с использованием ILS категории II или III или проводятся с использованием других посадочных систем, при условии сбора достаточного количества данных для определения причин неудовлетворительной работы систем автоматической посадки (далее - САП).

985. Если эксплуатант имеет различные модификации ВС одного типа с одинаковыми САП (АСУП - автоматическая система управления полетом), или различные САП (АСУП) на одном и том же типе ВС, он демонстрирует, что все они соответствуют основным критериям характеристик бортовых систем.

986. В тех случаях, когда эксплуатант приобретает новые типы ВС судов, которые уже допущены к полетам по категории II и/или III, уполномоченный орган допускает сокращение программы эксплуатационной оценки указанных ВС.

Параграф 157. Непрерывный контроль.

987. После получения разрешения на начало полетов в условиях ограниченной видимости, эти полеты постоянно отслеживаются эксплуатантом для определения каких-либо отклонений в работе САП прежде, чем они станут опасными. Для этого используются доклады членов летных экипажей.

988. В течение 12-ти месяцев собирается и обрабатывается следующая информация:

1) общее количество заходов на посадку и посадок (по типам ВС, независимо от метеоусловий) с включением бортового оборудования, используемого при заходах по категориям II и III, как в рейсовых условиях, так и при тренировках;

2) доклады летных экипажей о не успешных заходах на посадку и/или автоматических посадках по следующим причинам:

отказы бортовых систем;

неустойчивая работа наземных средств;

уходы на второй круг по указанию диспетчера;

другие причины.

989. Эксплуатант устанавливает порядок контроля рабочих параметров автоматических посадочных систем на каждом ВС.

Параграф 158. Условия получения эксплуатантом разрешения на полеты по категориям II или III

990. Эксплуатант без опыта полетов по категориям II или III получает разрешение на полеты по категории II или IIIА, если имеет, шестимесячный опыт полетов по категории I на данном типе ВС.

По завершении шестимесячного периода полетов по категориям II или IIIА на данном типе ВС, эксплуатант получает разрешение на полеты по категории IIIВ. При выдаче разрешения уполномоченный орган в переходные этапы устанавливает повышенный минимум.

991. Повышенный минимум выражается в повышении видимости на ВПП и/или ограничений по применению минимума "БЕЗ ВПР" и подбирается так, чтобы в последующем не требовалось вводить какие-либо изменения в летные процедуры.

992. Эксплуатант, имеющий опыт полетов по категориям II или III получает разрешение на сокращение переходного этапа по заявке в уполномоченный орган

993. Эксплуатант, по согласованию с заводом - изготовителем, разрабатывает инструкции по техническому обслуживанию бортового оборудования автоматического управления полетом и включает их в программу технического обслуживания ВС, предварительно получив на это разрешение уполномоченного органа.

Параграф 159. Процедуры при выполнении взлета, захода на посадку и их выполнению в условиях ограниченной видимости

994. Эксплуатант определяет обязанности членов летного экипажа при выполнении взлета, захода на посадку, выравнивании, пробеге и уходе на второй круг в РПП. Особое внимание уделяется в определении функциональных обязанностей членов летного экипажа при переходе от приборных к визуальным условиям, в условиях ухудшения видимости или отказа оборудования ВС. Также обращается внимание на распределение обязанностей в экипаже с тем, чтобы нагрузка на пилота, принимающего решение о производстве посадки или уходе на второй круг была оптимальной.

995. Эксплуатант включает в РПП подробные инструкции по выполнению процедур, которые не противоречат ограничениям РЛЭ, и содержат следующие пункты:

- 1) проверка исправности бортового оборудования, как перед вылетом, так и в полете;
- 2) влияние на минимум для взлета и посадки изменение статуса наземного оборудования и оборудования установленного на ВС;
- 3) действия при взлете, заходе на посадку, выравнивании, посадке, пробеге и уходе на второй круг;
- 4) действия при отказах, срабатывании предупредительной сигнализации и других нештатных ситуациях;
- 5) минимальные требования по визуальному контакту;
- 6) значение правильной посадки членов летного экипажа на рабочих местах и угла зрения;
- 7) действия в случае потери установленного визуального контакта;
- 8) распределение обязанностей членов летного экипажа в сложных условиях с целью обеспечения возможности КВС сосредоточить свое внимание на оценке захода и принятии решения;

9) требования по отсчету высоты по радиовысотомеру ниже высоты 60 м. (200 футов) и по обеспечению контроля полета по приборам одним из пилотов до момента завершения посадки;

10) использование информации о скорости ветра, сдвиге ветра, турбулентности, состоянии ВПП и измеренной в нескольких точках видимости на ВПП (RVR);

11) процедуры при тренировочных заходах и посадках на ВПП, для которых не полностью обеспечиваются заходы по категории II и III;

12) летные ограничения, обусловленные летно-техническими характеристиками ВС;

13) информация о предельно - допустимых отклонениях от линии курса и глиссады ILS.

13. Процедуры построения аэродромных схем, применяемых при выполнении захода на посадку и вылета из района аэродрома ВС, с использованием радионавигационного оборудования.

Параграф 160. Построение аэродромных схем

996. Утвержденные аэродромные схемы подлежат публикации в Сборнике аэронавигационных информации (AIP) Республики Казахстан в соответствии с требованиями постановления Правительства Республики Казахстан от 29 декабря 2010 года № 1441 "Об утверждении Правил обеспечения аэронавигационной информацией эксплуатантов ВС".

997. Процесс построения аэродромных схем заключается в получении данных , построении и их публикации.

998. Процесс построения аэродромных схем начинается с внесения и проверки исходных данных, и завершается апробацией на земле и (или) в полете с составлением документации для утверждения и публикации.

999. Уполномоченный орган определяет между организациями гражданской авиации Республики Казахстан и своими структурными подразделениями функции по подготовке исходных данных в соответствии с требованиями постановления Правительства Республики Казахстан от 29 декабря 2010 года № 1441 "Об утверждении Правил обеспечения аэронавигационной информацией эксплуатантов ВС".

1000. Разработку аэродромных схем, где предоставляется диспетчерское обслуживание воздушного движения, и подготовку необходимых аэронавигационных карт осуществляет служба управления аэронавигационной информацией аэронавигационной организации, подведомственной

уполномоченному органу (далее - служба УАИ). Разработку аэродромных схем для неконтролируемых, неклассифицированных аэродромов, вертодромов и морских вертолетных площадок осуществляют специализированные организации, допущенные уполномоченным органом в сфере гражданской авиации. Дизайнеры аэронавигационных процедур специализированных организаций должны соответствовать требованиям пунктов 1016 - 1018 настоящих Правил.

1001. Исходные данные для построения аэродромных схем предоставляются физическими и юридическими лицами в службу УАИ в соответствии с постановлением Правительства Республики Казахстан от 29 декабря 2010 года № 1441 "Об утверждении Правил обеспечения аэронавигационной информацией эксплуатантов ВС" и инструкциями по производству полетов в районах аэродромов и посадочных площадок (аэронавигационных паспортов аэродромов)

1002. Порядок составления инструкции по производству полетов в районах аэродромов и посадочных площадок (аэронавигационных паспортов аэродрома) и требования к ее содержанию установлены Основными правилами полетов в воздушном пространстве Республики Казахстан.

Сноска. Пункт 1002 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1003. Физические и юридические лица представляют заявки в службу УАИ на разработку аэродромных схем с учетом требований пункта 1004 настоящих Правил.

1004. В процессе построения аэродромных схем оцениваются следующие аспекты, основанные на проверенных результатах геодезических съемок и отвечающие требованиям постановления Правительства Республики Казахстан от 29 декабря 2010 года № 1441 "Об утверждении Правил обеспечения аэронавигационной информацией эксплуатантов ВС":

1) достоверность источников исходных данных, проверка их разрешающей способности, целостности, опорной системы геодезических координат и сроки их действия;

2) данные о местности: электронные растровые, векторные или печатные карты;

3) данные о препятствиях: искусственных, естественных и их абсолютных/относительных высот;

4) данные по аэродрому/вертодрому: контрольная точка аэродрома/вертодрома (далее - КТА/КТВ), классификация взлетно-посадочной полосы (далее - ВПП), рулежной дорожки (далее - РД), перроне и местах стоянок ВС, магнитное склонение, светотехнические средства, средства связи и навигации;

5) аэронавигационные данные: структура и классификация воздушного пространства, воздушные трассы/маршруты полетов, абсолютные высоты перехода/эшелоны полета, иное воздушное пространство, оцениваемое для полетов по приборам;

6) данные о радионавигационных средствах: координаты, превышение, обслуживаемый район пространства, радиочастота, опознавательные данные, магнитное склонение;

7) существующие точки на маршрутах, имеющие существенное значение для планируемой навигации;

8) требования к использованию воздушного пространства, установленные в соответствии с законодательством Республики Казахстан об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации;

9) требования пользователей воздушного пространства (эксплуатантов ВС) и аэронавигационной организации, которые будут применяться к аэродромным схемам;

10) аспекты, связанные с охраной окружающей среды (влияние авиационных шумов и эмиссии авиационных двигателей);

11) любые другие потенциальные аспекты, связанные с обеспечением безопасности полетов по разрабатываемым аэродромным схемам.

1005. Разработка аэродромных схем визуальных полетов и полетов по приборам, вылета (SID), прибытия (STAR) и инструментальных заходов на посадку (аббревиатура на английском языке - IAC), осуществляется в соответствии с документом ИКАО "Производство полетов ВС" (Doc 8168 OPS/611 (PANS-OPS) том II "Построение схем визуальных полетов и полетов по приборам").

1006. Разработанные аэродромные схемы рассматриваются постоянно действующей комиссией, состав которой утверждается уполномоченным органом. Срок рассмотрения составляет не более 30 календарных дней с момента поступления в уполномоченный орган.

1007. Рассмотренные комиссией аэродромные схемы, при отсутствии замечаний, утверждаются уполномоченным органом в течение 30 календарных дней.

1008. Разработанные аэродромные схемы подлежат наземной и летной проверке в соответствии с пунктами 1064 - 1072 настоящих Правил.

1009. Аэронавигационные карты оформляются к публикации в соответствии с требованиями Приложения 4 к Конвенции о международной гражданской авиации "Аэронавигационные карты".

1010. Аэронавигационная карта каждого типа содержит надлежащую информацию для этапа полета с целью обеспечения безопасного выполнения полета ВС.

1011. На лицевой стороне каждой аэронавигационной карты четко указывается дата нанесенной аэронавигационной информации.

1012. Для всех надписей аэронавигационной карты применяются знаки латинского алфавита.

1013. Каждая новая или измененная аэродромная схема проверяется квалифицированным разработчиком схем (дизайнером аэронавигационных процедур), не являющимся разработчиком данной схемы, с целью убедиться в соблюдении применяемых критериев.

1014. Опубликованные аэродромные схемы подвергаются периодическому рассмотрению при изменении требований к их построению, проведении оценки всех изменений в данных о препятствиях, аэродроме, аэронавигационных данных и данных о радионавигационных средствах, но не реже одного раза в 5 лет.

1015. Для обеспечения подготовки, проектирования и проверки разработанных аэронавигационных карт служба УАИ располагает специалистами - разработчиками схем полетов (дизайнерами аэронавигационных процедур).

1016. Дизайнерами аэронавигационных процедур являются авиационные специалисты по профессии пилот, штурман или диспетчер обслуживания воздушного движения, специалист службы управления аэронавигационной информацией (далее - СУАИ), прошедшие в авиационном учебном центре подготовку по разработке аэронавигационных процедур в соответствии с требованиями документа ИКАО "Производство полетов ВС" (Doc 8168 OPS/611 (PANS-OPS) том II "Построение схем визуальных полетов и полетов по приборам"), подтвержденную сертификатом о такой подготовке. Периодическая переподготовка дизайнеров аэронавигационных процедур проводится не реже одного раза в три года.

1017. Программа подготовки дизайнера аэронавигационных процедур проводится в соответствии с требованиями документа ИКАО "Руководство по обеспечению качества при разработке схем полетов" (Doc 9906) Том 2. "Подготовка проектировщиков схем полетов (Разработка программы подготовки проектировщиков схем полетов)" и включает:

1) знание содержания документа ИКАО "Производство полетов ВС" (Doc 8168 OPS/611 (PANS-OPS) том II "Построение схем визуальных полетов и полетов по приборам") и приложений ИКАО, в части построения аэродромных схем;

2) прохождение специальной теоретической подготовки по курсу "Автоматизированная разработка аэронавигационных процедур в соответствии с требованиями документа ИКАО "Производство полетов ВС" (Doc 8168 OPS/611 (PANS-OPS) том II "Построение схем визуальных полетов и полетов по приборам"), в том числе оформления аэронавигационных карт к публикации, в соответствии с Приложением 4 к Конвенции о международной гражданской авиации "Аэронавигационные карты";

3) наличие практических навыков в расчетах минимальных абсолютных высот в секторе (аббревиатура на английском языке - MSA), абсолютной/относительной высоты пролета препятствий (аббревиатура на английском языке - OCH/OCA), стандартных маршрутов вылета (SID) и прилета (STAR) по приборам, инструментальных схем захода на посадку по приборам (NDB, VOR, VOR/DME, ILS, ILS/DME, 2NDB), зон (схем) визуального захода на посадку и/или маневрирования (CIRCLE TO LAND) в районе аэродрома, схем с применением RNAV (зональная навигация) и схем на основе спутниковых систем.

1018. Программа переподготовки дизайнера аэронавигационных процедур включает:

1) знание последних уточнений и поправок к документам ИКАО, касающихся построения и оформления аэродромных схем визуальных полетов и полетов по приборам;

2) поддержание и углубление знаний и навыков построения аэродромных схем визуальных полетов и полетов по приборам.

1019. Уполномоченный орган контролирует соблюдение службой УАИ требований по подготовке (переподготовке) дизайнеров аэронавигационных процедур.

Параграф 161. Обозначения стандартных маршрутов вылета (SID) прибытия (STAR) и относящимся к ним аэродромным схемам

1020. Каждому маршруту присваивается отдельный индекс.

1021. Индекс стандартного маршрута вылета или прибытия (по приборам или визуального захода на посадку) состоит из:

- 1) основного указателя;
- 2) указателя статуса;
- 3) указателя маршрута.

1022. Основным указателем является пятибуквенное кодовое название основной точки (аббревиатура на английском языке - 5LNC), в которой

заканчивается стандартный маршрут вылета или начинается стандартный маршрут прибытия.

1023. Указателем статуса является число от 1 до 9.

Указателем маршрута является одна буква латинского алфавита. Буквы "I" и "O" не используются.

1024. В случае если маршрут изменяется, присваивается новый указатель статуса, состоящий из следующего по порядку числа. За числом "9" следует число "1".

1025. Всем схемам захода на посадку, используемым в аэропорту, присваиваются индивидуальные буквенные указатели маршрута, предусмотренные для схем захода на посадку по ILS/MLS/RNAV, до тех пор, пока все буквы не будут использованы. Только после этого буквенный указатель маршрута применяется повторно. Использование одного и того же указателя маршрута для обозначения двух маршрутов, обслуживаемых одним наземным средством ILS/MLS, не допускается.

1026. Схемам, имеющим одинаковые линии пути, но разные профили полета, присваиваются отдельные указатели маршрутов.

Параграф 162. Обозначения маршрутов ОВД

1027. Контролируемые, консультативные и неконтролируемые маршруты ОВД, за исключением стандартных маршрутов прибытия и вылета, обозначаются следующим образом.

1028. Индекс маршрута ОВД состоит из основного индекса и дополняемого:

1) одним префиксом (приставкой).

Примечание: Префикс (французский "prefix" от латинского "praefixus" - "прикрепленный впереди");

2) одной дополнительной буквой.

1029. Количество знаков, необходимых для составления индекса, не должно превышать шести.

1030. Основной индекс состоит из одной буквы алфавита, за которой следует цифра от 1 до 999.

1031. Буква выбирается из перечисленных ниже:

1) A, B, G, R - для маршрутов, являющихся частью региональной сети маршрутов ОВД и не являющихся маршрутами зональной навигации;

2) L, M, N, P - для маршрутов зональной навигации, являющихся частью региональной сети маршрутов ОВД;

3) H, J, V, W - для маршрутов, не являющихся частью региональной сети маршрутов ОВД и не являющихся маршрутами зональной навигации;

4) Q, T, Y, Z - для маршрутов зональной навигации, не являющихся частью региональной сети маршрутов ОВД.

1032. К основному индексу в качестве префикса добавляется еще одна буква в следующих случаях:

1) K - для обозначения маршрута, проходящего на малой высоте и устанавливаемого главным образом для использования вертолетами;

2) U - для обозначения того, что маршрут или его часть устанавливается в верхнем воздушном пространстве;

3) S - для обозначения маршрута, установленного исключительно для использования сверхзвуковыми ВС во время разгона, торможения и при сверхзвуковом полете.

1033. В случае, когда это предписывается соответствующим полномочным органом ОВД или на основе региональных аэронавигационных соглашений, к основному индексу соответствующего маршрута ОВД добавляется дополнительная буква для обозначения обеспечиваемого на данном маршруте вида обслуживания в соответствии с нижеследующим:

1) буква F - для обозначения того, что на маршруте или его части обеспечивается только консультативное обслуживание;

2) буква G - для обозначения того, что на маршруте или его части обеспечивается только полетно-информационное обслуживание.

1034. Маршрут или часть маршрута, вводимые в качестве контролируемого маршрута, консультативного маршрута или маршрута, обеспечиваемого полетной информацией, обозначаются на аэронавигационных картах и в сборниках аэронавигационной информации в соответствии с положениями Приложения 4 "Аэронавигационные карты" и Приложения 15 "Службы аэронавигационной информации" к Конвенции о международной гражданской авиации.

1035. Основному магистральному маршруту на всем его протяжении присваивается один и тот же индекс независимо от пересекаемых узловых диспетчерских районов, государств или регионов.

1036. В случае если два или несколько магистральных маршрутов имеют общий участок, этот участок обозначается каждым из индексов соответствующих маршрутов, за исключением тех случаев, когда это создает трудности при обеспечении обслуживания воздушного движения; в последнем случае при согласии всех заинтересованных сторон присваивается только один индекс.

1037. Присваиваемый одному маршруту основной индекс не присваивается какому-либо другому маршруту.

Параграф 163. Обозначение основных точек при использовании воздушного пространства

1038. Основные точки устанавливаются для определения маршрута и (или) в зависимости от потребностей органов обслуживания воздушного движения в информации относительно выполнения полета ВС.

1039. Основные точки обозначаются индексами.

1040. При выборе названия для основных точек необходимо обеспечить соблюдение следующих условий:

1) название не создает трудности для пилотов или персонала ОВД при произношении их на языке, используемом в связи ОВД. В том случае, когда название географического места на национальном языке, выбранное для обозначения основной точки, вызывает трудности при произношении, выбирается сокращенный или урезанный вариант этого названия, сохраняющий, насколько это возможно, свое географическое значение;

2) название легко распознается в речевой связи и является однозначным в части названий других основных точек в том же общем районе название не вызывает путаницы при обмене сообщениями между органами обслуживания воздушного движения и пилотами;

3) название, должно состоять из шести букв и образует два слога и, предпочтительно, не более трех слогов;

4) выбранное название является одинаковым для основной точки и обозначающего ее радионавигационного средства.

1041. Используемые кодированные индексы не должны дублироваться в пределах 1100 км. (600 морских миль) от местонахождения соответствующего радионавигационного средства.

1042. В случае если основную точку требуется установить в месте, не обозначенном по местонахождению радионавигационного средства, эта основная точка обозначается отдельным пятибуквенным (аббревиатура на английском языке - 5LNC) удобнопроизносимым кодовым названием, служащим в этом случае одновременно названием и кодированным индексом основной точки, к которым относятся:

1) контрольная точка начального этапа захода на посадку (аббревиатура на английском языке - IAF);

2) контрольная точка промежуточного этапа захода на посадку (аббревиатура на английском языке - IF);

3) контрольная точка схемы ожидания;

4) контрольная точка на маршруте (пути) (аббревиатура на английском языке - WPT).

1043. Присваиваемый одному маршруту основной индекс не присваивается какому-либо другому маршруту.

1044. В районах, где не установлена система постоянных маршрутов или где маршруты, по которым следуют воздушные суда, изменяются по эксплуатационным соображениям, основные точки определяются и сообщаются в географических координатах Всемирной геодезической системы - 1984 (WGS-84), за исключением тех случаев, когда постоянно установленные основные точки, служащие в качестве выходных и/или входных точек в районах аэродромов, зонах захода на посадку или маршрутах ОВД, обозначаются в соответствии с применимыми пунктами 1041-1043 настоящих Правил.

1045. На рабочих местах, где ВС назначаются маршруты и (или) аэродромные схемы при выдаче диспетчерского разрешения или где соответствующий персонал иным образом связан с обеспечением диспетчерского обслуживания воздушного движения, обеспечивается индикация подробной информации о каждой действующей воздушной трассе, стандартном маршруте вылета и (или) прибытия, а так же каждой схеме захода на посадку. В любом случае, когда это возможно, обеспечивается индикация графического изображения маршрутов и аэродромных схем.

1046. В целях ведения учета в присвоении пятибуквенных кодовых названий (аббревиатура на английском языке - 5LNC) уведомляется региональное бюро ИКАО, используя сайт, присвоенный логин и пароль.

Параграф 164. Документация, касающаяся построения аэродромных схем

1047. Документация, составляемая дизайнерами аэронавигационных процедур, включает:

1) документацию, необходимую для опубликования в AIP Республики Казахстан, в соответствии с постановлением Правительства Республики Казахстан от 29 декабря 2010 года № 1441 "Об утверждении Правил обеспечения аэронавигационной информацией эксплуатантов ВС";

2) существенные препятствия для каждого участка схемы;

3) оценка инфраструктуры аэродромной схемы;

4) ограничения воздушного пространства (запретные зоны, опасные зоны, зоны ограничения полетов);

5) изменения либо поправки к существующим аэродромным схемам, основание для внесения таких изменений либо поправок;

6) любые отклонения от стандартов построения аэродромных схем, основания для таких отклонений и подробная информация о мерах, гарантирующих дальнейшее безопасное производство полетов;

7) любые другие потенциальные аспекты, связанные с обеспечением безопасности полетов по данной аэродромной схеме для апробации аэродромной схемы на земле и в полете;

8) итоговый Протокол разработки аэродромной схемы, который формируется по результатам автоматизированного проектирования аэродромной схемы и подписывается дизайнером аэронавигационных процедур и проверяющим.

1048. Вся документация должна пройти окончательную проверку на точность и полноту до ее утверждения и опубликования.

1049. Документация, касающаяся построения аэродромных схем хранится для возможной реконструкции аэродромной схемы в будущем в случае авиационных инцидентов и происшествий, а также для периодического пересмотра и обновления.

1050. Документация хранится в бумажном и электронном виде в течение срока эксплуатационного использования аэродромной схемы.

1051. Сведения об аннулированных аэродромных схем направляются уполномоченным органом в сфере гражданской авиации в службу УАИ для изъятия их из сборников аэронавигационной информации и эксплуатантам аэродромов для изъятия их из инструкций по производству полетов в районе аэродрома (аэронавигационного паспорта аэродрома).

Параграф 165. Автоматизированное проектирование

1052. Автоматизированные средства построения аэродромных схем, программное обеспечение которых обеспечивает стандартизированное применение требований документа ИКАО "Производство полетов ВС" (Doc 8168 OPS/611 (PANS-OPS) том II "Построение схем визуальных полетов и полетов по приборам" применяются с целью минимизирования ошибок, связанных с человеческим фактором, сохранением целостности используемых данных и протоколирования разработанных аэродромных схем.

1053. Применение автоматизированных средств построения аэродромных схем дизайнером аэронавигационных процедур осуществляются только после его обучения по работе с программным обеспечением автоматизированного средства, организацией, являющейся разработчиком используемого программного обеспечения.

1054. Результаты автоматизированного проектирования на каждом этапе проектирования проверяются дизайнером аэронавигационных процедур с целью

выявления ложных результатов, вызванных сбоями в работе используемого программного обеспечения.

Параграф 166. Обеспечение качества аэродромных схем

1055. Обеспечение качества разработки аэродромных схем начинается с момента получения исходных данных и заканчивается последующим опубликованием.

1056. Обеспечение качества разработки аэродромных схем достигается:

- 1) подготовкой специалистов по разработке аэронавигационных процедур;
- 2) точностью, разрешением и целостностью исходных данных, включая применения на каждом этапе проектирования аэродромных схем электронных носителей или средств, обеспечивающих сохранение целостности данных;
- 3) применением автоматизированных средств построения аэродромных схем;
- 4) внедрением системы управления качеством в службу УАИ;
- 5) наземной и (или) летной проверкой построения аэродромных схем на предмет обеспечения безопасности их эксплуатации;
- 6) проверками уполномоченного органа в сфере гражданской авиации применяемых процедур.

1057. Разработка аэродромных схем разбивается на этапы, на каждом из которых действуют процедуры контроля качества, чтобы обеспечить достижение и поддержание необходимых уровней точности и целостности, предусмотренных постановлением Правительства Республики Казахстан от 29 декабря 2010 года № 1441 "Об утверждении Правил обеспечения аэронавигационной информацией эксплуатантов ВС".

1058. Процесс разработки аэродромных схем, включая процедуры контроля качества, излагаются в должностных инструкциях дизайнеров аэронавигационных процедур и специалистов в области геодезии и картографии службы УАИ (или специализированными организациями).

Параграф 167. Обеспечение безопасности аэродромных схем

1059. Каждый разрабатываемый проект аэродромной схемы подвергается анализу для обеспечения ее безопасности.

1060. Анализ обеспечения безопасности аэродромных схем включает:

- 1) подтверждение правильности выбора и применения службой УАИ методов проектирования аэродромной схемы, предусмотренных документом ИКАО "Производство полетов ВС" (Doc 8168 OPS/611 (PANS-OPS) том II "Построение схем визуальных полетов и полетов по приборам"), при этом их анализ включает этапы построения аэродромных схем и обеспечения их качества разработки;

2) согласование с заинтересованными организациями гражданской авиации проекта аэродромной схемы.

1061. При согласовании рассматриваются вопросы:

1) взаимодействия проекта аэродромной схемы с применяемыми аэродромными схемами в районе аэродрома;

2) оценки выполнимости проекта аэродромной схемы экипажами различных типов ВС;

3) оценки дополнительной нагрузки на службы обслуживания воздушного движения.

1062. Согласование с заинтересованными организациями гражданской авиации проекта аэродромной схемы осуществляется службой УАИ.

1063. В заключении проведенного анализа по обеспечению безопасности аэродромных схем формулируется вывод о том что:

1) лежащая в основе всей аэродромной схемы концепция способна обеспечить выполнение процедур безопасности полетов и какие ключевые параметры это обеспечивают;

2) все необходимое для обеспечения безопасного внедрения данной аэродромной схемы полетов (связанное с оборудованием, персоналом и вопросами структуры воздушного пространства) было уточнено;

3) аэродромная схема последовательна в функциональных возможностях (в оборудовании, процедурах и задачах персонала), а также в использовании данных во всей системе;

4) все логически предсказуемые нормальные эксплуатационные условия выявлены, включая такие элементы, как смежные аэродромные схемы и воздушное пространство;

5) проект аэродромной схемы способен обеспечить выполнение процедур безопасности полетов при всех логически предсказуемых нормальных эксплуатационных условиях/диапазонах исходных данных.

Параграф 168. Апробация аэродромных схем на земле и в полете

1064. Апробация аэродромных схем на земле и в полете является необходимым этапом обеспечения качества в процессе построения аэродромной схемы до ее проверки и утверждения в уполномоченном органе в сфере гражданской авиации и публикации.

1065. Целью апробации является проверка всех данных о препятствиях и навигационной информации, оценки возможности выполнения аэродромной схемы.

1066. Аprobация включает в себя аprobацию на земле и аprobацию в полете, с учетом положений пункта 1054 настоящих Правил.

1067. Аprobация в полете не проводится при внесении незначительных изменений и дополнений в ранее утвержденную аэродромную схему.

1068. Аprobация на земле заключается в анализе всего пакета документации по построению аэродромной схемы полета по приборам пилотом инспектором, имеющим опыт построения аэродромных схем и соответствующие знания вопросов аprobации в полете.

1069. Цель аprobации на земле заключается в выявлении ошибок в процедурах разработанной аэродромной схемы, ее документации и оценке на земле элементов, которые будут оцениваться в процессе аprobации в полете. В ходе аprobации на земле определяется необходимость аprobации в полете в отношении изменений и поправок к ранее опубликованным аэродромным схемам.

1070. Целями аprobации в полете аэродромных схем являются:

- 1) обеспечения гарантии запаса высоты пролета над препятствиями;
- 2) проверки правильности подлежащих публикации навигационных данных;
- 3) а также данных, использованных при построении аэродромной схемы;
- 4) проверки наличия и надлежащего функционирования всей необходимой инфраструктуры, светосигнальных средств, а также средств связи и навигационных средств;
- 5) проведения оценки возможности выполнения аэродромной схемы на предмет обеспечения безопасности;
- 6) оценки картографических данных, видимости и эксплуатационных факторов, способствующих безопасному выполнению полетов.

1071. Допускается участие дизайнера аэронавигационных процедур в полете, связанном с первоначальным аprobированием, для оказания содействия в оценке аэродромной схемы.

1072. Облет разработанных аэродромных схем осуществляется по программам, согласованным с уполномоченным органом.

Параграф 169. Порядок проверки и утверждения аэродромных схем

1073. Разработанные аэродромные схемы подвергаются проверке уполномоченным органом в сфере гражданской авиации.

1074. Для проведения проверки уполномоченным органом формируется постоянно действующая комиссия, в состав которой включаются представители уполномоченного органа в сфере гражданской авиации, аэронавигационной организации, эксплуатантов ВС, аэропортов, аэродромов (вертодромов).

1075. Комиссия проводит проверку разработанных аэродромных схем и подписывает Акт о рассмотрении разработанных аэродромных процедур и эксплуатационных минимумов для посадки (далее - Акт), составленный в произвольной форме, в течение 30 календарных дней с момента поступления.

1076. Рассмотренные комиссией аэродромные схемы, при отсутствии замечаний, утверждаются приказами уполномоченного органа.

1077. Служба УАИ (или специализированные организации) направляет в уполномоченный орган сопроводительным письмом:

- 1) проекты разработанных аэродромных схем;
- 2) проект составленного Акта;
- 3) копии Протоколов расчета аэродромных схем, подписанные дизайнером аэродромных процедур;
- 4) Акт летной проверки схем визуальных полетов и полетов по приборам ППП/(аббревиатура на английском языке - IAP), предусмотренный приложением 11 к настоящим Правилам.

1078. Уполномоченный орган проводит проверку представленной документации с учетом положений установленных пунктом 1047 настоящих Правил.

1079. При положительных результатах проверки уполномоченный орган в сфере гражданской авиации направляет в СУАИ утвержденный Акт и приказ о вводе в эксплуатацию аэродромных схем.

1080. При наличии замечаний уполномоченный орган в сфере гражданской авиации возвращает в службу УАИ пакет представленной документации с перечнем имеющихся замечаний.

Приложение 1
к Правилам производства
полетов гражданской авиации
Республики Казахстан

Сроки хранения документов

Эксплуатант обеспечивает хранение следующей документации и информации в приемлемой форме, доступной для уполномоченного органа в сфере гражданской авиации в течение сроков, указанных в нижеприведенных таблицах.

Информация, используемая при подготовке и выполнении полета

Таблица 1

Задание на полет	3 года
Эксплуатационный план полета	3 месяца
Бортовой технический журнал	24 месяца со дня последней записи
NOTAM/AIS, данные брифингов, если они	

издаются Эксплуатантом	3 месяца
Данные о массе и центровке самолета	3 месяца
Данные о специальных грузах, включая опасные грузы	3 месяца
документ перевозки опасных грузов;	3 месяца
контрольный лист приемки опасных грузов (если он представляет собой форму, которую требуется заполнить);	3 месяца
письменная информация об опасных грузах командиру ВС	3 месяца

Доклады (отчетность) Таблица 2

Наблюдения в процессе полета согласно или любое происшествие, требующие, по мнению командира, регистрации	3 месяца
Доклады о превышении полетного времени или о сокращении времени отдыха экипажа	3 месяца

Данные летного экипажа Таблица 3

Свидетельства членов летного экипажа	В течение всего времени работы у данного Эксплуатанта
Сведения о стартовом времени, времени полета, времени отдыха	15 месяцев
Данные о тренировках и проверках по правилам ведения связи	3 года
Данные о подготовке командиров самолетов и их проверках	3 года
Данные о регулярных тренировках и проверках	3 года
Данные о тренировки и проверках в полете на любом пилотском кресле	3 года
Данные о предшествующем опыте выполнения полетов	15 месяцев
Данные о знании аэродромов и маршрутов	3 года
Данные о квалификации и тренировкам по категориям II и III ИКАО	3 года
Данные о подготовке к перевозке опасных грузов	3 года

Данные кабинного экипажа Таблица 4

Данные о полетном и рабочем времени, времени отдыха членов кабинного экипажа	15 месяцев
Данные о первоначальной подготовке и	В течение всего времени работы у данного

проверке	Эксплуатанта
Данные о периодических и вывозных (восстановительных после перерыва) полетах и проверках	12 месяцев по окончании работы у данного Эксплуатанта
Данные о подготовке к перевозке опасных грузов	3 года

Данные для персонала эксплуатанта, не членов экипажа Таблица 5

Данные о подготовке/квалификации персонала, программа подготовки, которая предусмотрена требованиями уполномоченного органа и данные о проверках квалификации	Записи двух последних проверок
---	--------------------------------

Прочие учетные данные Таблица 6

Сведения о полученных дозах космической и солнечной радиации	12 месяцев по окончании работы у данного эксплуатанта
Записи системы качества	5 лет

Приложение 2
к Правилам производства полетов гражданской авиации Республики Казахстан

Классификация ВС

Классификация	Максимальная взлетная масса, кг	
	Самолеты	Вертолеты
Тяжелые	свыше 136 000	свыше 10000
Средние	от 5700 до 136 000	от 3180 до 10000
Легкие	от 750 до 5700	от 750 до 3180
Сверхлегкие	менее 750	менее 750

Приложение 3
к Правилам производства полетов гражданской авиации Республики Казахстан

Классификация аэродромов по сложности

Сноска. Приложение 3 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1. Аэродромы классифицируются по категориям сложности "А", "В", "С".
2. Аэродромы категории "А" отвечают следующим требованиям:

1) имеют одобренные (опубликованные) процедуры захода на посадку по приборам;

2) как минимум, одна ВПП не имеет ограничений по процедурам взлета и посадки;

3) опубликованные минимумы визуального захода на посадку по нижней границе облаков не выше 400 м.;

4) аэродром допущен к полетам в ночное время.

3. Аэродромы категории "В" не отвечают требованиям аэродромов категории "А" или дополнительно имеют:

1) нестандартные средства захода на посадку и/или зоны подхода;

2) сложные местные погодные условия и/или;

3) сложные условия для пилотирования или ограничения взлетно-посадочных характеристик и/или;

4) любые другие важные сведения, включая препятствия, расположение аэродрома, светотехническое оборудование и так далее.

4. Аэродромы категории "С" не отвечают требованиям аэродромов категории "В" и требуют дополнительной специальной подготовки.

5. В зависимости от степени сложности аэродрома применяются следующие методы подготовки:

1) для аэродромов категории "А" предварительная подготовка с контролем готовности;

2) для аэродромов категории "В":

предварительная подготовка с контролем готовности; или

самостоятельная подготовка посредством программируемых инструкций относительно аэродромов категории "В" и контроль готовности;

3) для аэродромов категории "С" дополнительно к требованиям по подготовке для аэродромов категории "А" и "В" эксплуатант разрабатывает специальные процедуры в соответствии с требованиями государства принадлежности аэродрома, которые вносятся в РПП организации гражданской авиации.

Специальные процедуры, как минимум, должны включать:

расчет и утверждение схем аварийных маневров и минимальных градиентов набора высоты;

расчет взлетно-посадочных характеристик и ограничения взлетной и посадочных масс;

любую другую информацию, необходимую экипажу для выполнения полетов

;

дополнительные методы ознакомления с районом аэродрома (облет схем и района аэродрома на комплексном тренажере, сертифицированном для этих целей, ознакомительный полет в качестве "обсервера").

6. КВС и штурман допускаются к полетам на горные аэродромы и аэродромы категории "С" после ознакомительного полета в качестве "обсервера" или под контролем инструктора, второй пилот - после ознакомительного полета под наблюдением КВС.

Допуск к полетам на горные аэродромы и аэродромы категории "С" оформляется записью в летную книжку.

7. Срок действия маршрутной и аэродромной квалификации – 12 календарных месяцев от даты получения квалификации или даты выполнения полета по данному маршруту или на аэродром.

При перерыве в полетах по маршруту, в установленном районе или аэродроме более чем 12 месяцев пилот и (или) штурман допускаются к полетам после прохождения процедур, указанных в пункте 668 настоящих Правил, а также в пунктах 5 (для аэродромов категорий "А" и "В") и 6 (для горных аэродромов и аэродромов категории "С") настоящего Приложения.

8. Маршрутную и аэродромную подготовку членов экипажей допускается выполнять в процессе тренировки в рейсовых условиях по программам стажировки.

Приложение 4
к Правилам производства
полетов гражданской авиации
Республики Казахстан

Методика определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС

Сноска. Приложение 4 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1. Определение эксплуатационные минимумы аэродромов для самолетов.

1. Настоящая Методика определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС (далее – Методика) предназначена для определения эксплуатантами минимумов для взлета и посадки на гражданских аэродромах (вертодромах) Республики Казахстан, на которые выполняются полеты.

2. Сокращения, применяемые в настоящей Методике:

- 1) APV (Approach vertical) – схема захода на посадку с вертикальным наведением;
- 2) CDFА (continuous descent final approach) – заход на посадку с непрерывным снижением на конечном этапе захода на посадку;
- 3) CMV (Converted meteorological visibility) – пересчитанная метеорологическая видимость;
- 4) DA (Decision altitude) – абсолютная высота принятия решения;
- 5) DH (Decision height) – относительная высота принятия решения;
- 6) DME (Distance measuring equipment) -дальномерное оборудование;
- 7) EVS (Enhanced vision system) – усовершенствованная система видения;
- 8) FATO (Final approach and take-off area) – зона конечного этапа захода на посадку и взлета;
- 9) FGS (Flight guidance system) – система автоматического управления;
- 10) FMS (Flight management system) – система управления полетом;
- 11) GBAS (Ground-based augmentation system) – наземная система функционального дополнения;
- 12) GNSS (Global navigation satellite system) – глобальная навигационная спутниковая система;
- 13) HUD (Head-up display) – индикация показаний приборов на лобовом стекле ВС;
- 14) IAS (Indicated airspeed) – приборная скорость;
- 15) IFR (Instrument Flight Rules) – правила полетов по приборам;
- 16) ILS (Instrument landing system) – система посадки по приборам;
- 17) LLZ (Localizer) – курсовой маяк;
- 18) LNAV (Lateral navigation) – боковая навигация;
- 19) LVP (Low visibility procedures) – процедуры в условиях ограниченной видимости;
- 20) LVTO (Low visibility take-off) – взлет в условиях ограниченной видимости ;
- 21) MDA (Minimum descent altitude) – минимальная абсолютная высота снижения;
- 22) MDH (Minimum descent height) – минимальная относительная высота снижения;
- 23) MLS (Microwave landing system) – микроволновая система посадки;
- 24) NDB (PIPC) (Non-directional radio beacon) – ненаправленный радиомаяк;
- 25) NPA (Non-precision approach) – заход на посадку по неточным системам;
- 26) OCA (Obstacle clearance altitude) – абсолютная высота пролета препятствий;

- 27) OCH (Obstacle clearance height) – относительная высота пролета препятствий;
- 28) OCL (Obstacle clearance limit) – минимальная высота пролета препятствий ;
- 29) PAPI (Precision approach path indicator) – указатель траектории точного захода на посадку;
- 30) PAR (Precision radar) – посадочный радиолокатор;
- 31) RNAV (Area navigation) – зональная навигация;
- 32) RVR (Runway visual range) – дальность видимости на ВПП;
- 33) SRA (Surveillance radar) – обзорный локатор;
- 34) Vat (Indicated Airspeed at threshold) – приборная скорость пересечения порога ВПП;
- 35) VDF (Very direction finder) - радиопеленгатор ОБЧ-станции;
- 36) VFR (Visual Flight Rules) – правила визуальных полетов;
- 37) VIS (Visibility) – метеорологическая видимость;
- 38) VOR (VHF omnidirectional radio range) – всенаправленный ОБЧ-радиомаяк;
- 39) HF (ОБЧ) (Very high frequency) – очень высокая частота;
- 40) Vslg (Stall speed in the landing configuration) – скорость сваливания в посадочной конфигурации;
- 41) Vso (Stall speed) – скорость сваливания;
- 42) ВНГО (Ceiling) – высота нижней границы облаков;
- 43) ВПП (Runway – взлетно-посадочная полоса;
- 44) ВС (Aircraft) – воздушное судно;
- 45) КРМ (Localizer) – курсовой радиомаяк;
- 46) ОПРС (NDB) (Non-directional radio beacon) – отдельная приводная радиостанция;
- 47) РЛЭ (Aircraft Flight Manual) – руководство по летной эксплуатации;
- 48) CWY (Clearway) – полоса, свободная от препятствий;
- 49) ЛТХ (Performance) – летно-технические характеристики;
- 50) ALSF (approach light system with sequenced flashing lights) – система огней подхода с бегущими проблесковыми огнями;
- 51) MALSR (medium intensity approach light system with alignment indicator lights) – система огней подхода средней интенсивности с указательными огнями входа в створ ВПП;
- 52) MALSF (medium intensity approach light system with sequenced flashing lights) – система огней подхода средней интенсивности с бегущими проблесковыми огнями;
- 53) SALS (short approach light system) – укороченная система огней подхода;

54) SALSF (short approach light system with sequenced flashing lights) - укороченная система огней подхода с бегущими проблесковыми огнями;

55) ODALS (omni-directional approach light system) – ненаправленная система огней приближения.

3. Для выполнения взлета и посадки ВС устанавливаются:

- 1) минимумы ВС;
- 2) минимумы командира ВС;
- 3) эксплуатационные минимумы аэродрома;
- 4) минимальные безопасные высоты пролета препятствий.

4. Минимум для взлета устанавливаются по видимости на ВПП (RVR) исходя из характеристик ВС: обзора кабины экипажа, точности выдерживания направления на разбеге, в том числе при отказе критического двигателя, методики выполнения взлета и другое. В отдельных случаях минимум для взлета назначается по высоте нижней границы облаков и видимости.

5. Минимум ВС для посадки устанавливаются по высоте принятия решения и видимости на ВПП (RVR) и определяется необходимостью обеспечения:

1) заданной вероятности выхода ВС на высоту принятия решения с отклонениями от заданной траектории полета, позволяющими выполнить дальнейшую безопасную посадку;

2) безопасности ухода на второй круг с высоты принятия решения при выходе ВС на эту высоту с отклонениями от заданной траектории полета, не позволяющими выполнить дальнейшую безопасную посадку, или при отсутствии необходимого визуального контакта с наземными ориентирами.

6. Каждый эксплуатант ВС устанавливает эксплуатационные минимумы для каждого используемого для полетов аэродрома, которые не ниже значений, указанных в настоящей Методике, и утверждает в уполномоченном органе методы определения таких минимумов.

Такие минимумы устанавливаются не ниже минимумов, которые могут быть установлены для аэродромов государством, в котором они расположены, за исключением случаев, когда на установление более низких минимумов получено специальное разрешение от этого государства.

7. Для расчетов эксплуатационных минимумов аэродромов эксплуатанты могут выбрать для утверждения в уполномоченном органе один из следующих методов (с дополнениями и изменениями, отражающими специфику конкретного эксплуатанта, эксплуатируемых типов ВС и квалификацию экипажей эксплуатанта):

EU-OPS-1;

JAR-OPS- 3;

Всепогодные полеты, (Doc 9365-AN/910 ИКАО).

8. Резрешается производить расчет минимума экипажем ВС в полете для незапланированного запасного аэродрома в случае, если такой расчет осуществляется в соответствии с настоящей Методикой.

9. При установлении эксплуатационного минимума аэродрома, который будет применяться при любых полетах, эксплуатант принимает во внимание следующее:

- 1) тип, летные характеристики ВС;
- 2) состав летного экипажа, его подготовку и опыт полетов;
- 3) размеры и характеристики используемых ВПП;
- 4) соответствие и характеристики визуальных и не визуальных наземных средств;
- 5) бортовое оборудование самолета, используемое для целей навигации и/или контроля и управления полетом при взлете, заходе на посадку, выравнивании, посадке, пробеге по ВПП после посадки и уходе на второй круг;
- 6) препятствия в зонах взлета и набора высоты при вылете, заходе на посадку и уходе на второй круг, требующих необходимых разрешений и выполнения нестандартных процедур;
- 7) абсолютные/относительные высоты пролета препятствий для процедур захода на посадку по приборам (далее – ОСА/Н);
- 8) средства определения и процедуру предоставления информации о метеоусловиях на аэродроме.

10. Критерием, учитываемым при классификации самолетов по категориям, является приборная скорость пересечения порога ВПП (далее – V_{at}), в 1,3 раза превышающая скорость сваливания (далее – V_{so}) или в 1,23 раза превышающая скорость сваливания в посадочной конфигурации при максимальной сертифицированной посадочной массе (далее – V_{slg}). Если имеются обе скорости V_{so} и V_{slg} , используется большее результирующее значение V_{at} . Классификация ВС по категориям, соответствующая показателям V_{at} представлена в таблице 1 настоящей Методики.

Таблица 1

Категория ВС, самолеты	Vat	Начальный участок захода на посадку	Конечный участок захода на посадку	Визуа- льное манев- рирование	Участок ухода на второй круг	
					начальный	конечный
A	< 169	160 – 280	130 – 185	185	185	205
B	169 – 223	220 – 335	155 – 240	250	240	280
C	224 – 260	295 – 445	215 – 295	335	295	445
D	261 – 306	345 – 465	240 – 345	380	345	490
E	307 – 390	345 – 465	285 – 425	445	425	510
	не			не		

Н, вертолеты	применяется	130/220**	110/165***	применяется	165	165
--------------	-------------	-----------	------------	-------------	-----	-----

** Для обратных схем и схемы "ипподром" до 1850 метров включительно максимальная скорость составляет 185 км/ч, а максимальная скорость для обратных схем и схемы "ипподром" выше 1850 м. составляет 205 км/ч.

*** Вертолетные схемы захода на посадку, основанные на базовой глобальной навигационной спутниковой системе, могут строиться с использованием максимальных скоростей 220 км/ч на начальном и промежуточном участках и 165 км/ч на конечном участке и участке ухода на второй круг или 165 км/ч на начальном и промежуточном участках и 130 км/ч на конечном участке и участке ухода на второй круг с учетом эксплуатационных потребностей. Подлежащая учету посадочная конфигурация определяется эксплуатантом или изготовителем ВС.

Параграф 1. Определение эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета

11. Минимумы для взлета, установленные эксплуатантом, выражены в значениях дальности видимости на ВПП (далее – RVR) или видимости (далее – VIS), принимая во внимание соответствующие факторы по каждому аэродрому, который планируется использовать, а также характеристики ВС.

12. Эксплуатационные минимумы аэродрома устанавливаются с искусственных ВПП в соответствии с требованиями настоящей главы.

Эксплуатационные минимумы для взлета применимы при наличии запасного аэродрома, который выбирается с фактической и прогнозируемой ко времени прилета погодой не ниже минимума для посадки, а запасной аэродром располагается от аэродрома вылета в пределах расстояния:

1) для самолетов с двумя двигателями: не дальше расстояния, эквивалентного 1 часу времени полета на крейсерской скорости с одним двигателем;

2) для самолетов с тремя или более двигателями: не дальше расстояния, эквивалентного 2 часам времени полета на крейсерской скорости с одним неработающим двигателем.

При отсутствии запасного аэродрома решение на вылет принимается при метеоусловиях на аэродроме вылета не ниже минимума для посадки на нем.

13. Минимум для взлета подбирается с условием обеспечения достаточной видимости для визуальной ориентации при управлении ВС на ВПП в случае, как прерванного взлета при неблагоприятных обстоятельствах, так и продолженного взлета после выхода из строя критического двигателя.

14. Для многодвигательных ВС, летные характеристики, которых позволяют в случае отказа критического двигателя в любой момент взлета, как прекращение

взлета с полной остановкой в пределах отведенного для прерванного взлета участка аэродрома, так и продолжение взлета с набором высоты 450 м. (1500 футов) и с соблюдением критериев безопасного пролета препятствий в зоне взлета.

Эксплуатантом устанавливаются минимумы дальности видимости на ВПП (далее - RVR)/ метеорологической видимости (далее – VIS) для взлета, которые не должны быть ниже значений, приведенных в таблице 2 настоящей Методики, за исключением случаев, приведенных в пункте 16 настоящей Методики.

Таблица 2. RVR/VIS для взлета

Средства	Дальность видимости на ВПП/Видимость
Отсутствие средств (только дневные полеты)	500 м.
Посадочные огни ВПП и/или маркировка осевой линии	для ВС категории А, В, С – 250 м. для ВС категории D – 300 м.
Посадочные и осевые огни ВПП	для ВС категории А, В, С – 200 м. для ВС категории D – 250 м.
Посадочные и осевые огни ВПП и наличие сообщений RVR в зоне приземления, в средней точке и на дальнем конце ВПП. Необходимые значения дальности видимости на ВПП должны быть получены во всех точках измерения	для ВС категории А, В, С – 150 м. для ВС категории D – 200 м.

15. Для ночных полетов необходимо, как минимум, включение боковых огней ВПП и выходных огней конца ВПП.

16. Минимумы равные 150/200 м. применяются при коэффициенте сцепления на ВПП не менее 0,5 и боковой составляющей ветра не более половины предельного допустимого значения для взлета данного типа ВС, а также когда действуют процедуры в условиях ограниченной видимости (далее – LVP).

17. Для многодвигательных ВС, характеристики, которых не отвечают требованиям пункта 14 настоящей Методики, в случае выхода из строя критического двигателя на взлете может появиться необходимость в экстренной посадке, а также необходимость визуального обхода препятствия в зоне взлета. Такие ВС эксплуатируются со следующими минимальными требованиями для взлета при условии, что они соответствуют применимому критерию высоты пролета препятствий, допуская выход из строя двигателя на определенной высоте. В этих случаях минимумы для взлета, установленные эксплуатантом основываются на высоте, с которой строится безопасный профиль взлета при одном неработающем двигателе. Минимальная дальность видимости на ВПП не должна быть ниже значений, указанных в Таблице 2 или значений, указанных в Таблице 3 настоящей Методики.

Таблице 3 – Допустимая высота над ВПП при отказе двигателя в зависимости от дальности видимости на ВПП/Видимости

Допустимая высота над ВПП при отказе двигателя	Дальность видимости на ВПП/Видимость
< 15 м. (50 футов)	200 м.
15 – 30 м. (51 – 100 футов)	300 м.
30 – 45 м. (101 – 150 футов)	400 м.
45 – 60 м. (151 – 200 футов)	500 м.
60 – 90 м. (201 – 300 футов)	1000 м.
> 90 м. (>300 футов)	1500 м.

18. Видимость 1500 м. применяется в случае, если невозможно построить безопасный профиль продолжения взлета.

19. Если информация о дальности видимости на ВПП или метеорологической видимости отсутствует, КВС не начинает взлет до тех пор, пока он не сможет определить, что фактические метеоусловия соответствуют минимумам для взлета.

Параграф 2. Эксплуатационные минимумы аэродрома для взлета с грунтовых ВПП.

20. Эксплуатационные минимумы аэродрома для взлета с грунтовых ВПП (далее – ГВПП) со светотехническим оборудованием или маркировкой равны соответствующим эксплуатационным минимумам для взлета с ИВПП.

21. При отсутствии маркировки и светотехнического оборудования ГВПП эксплуатационные минимумы аэродрома для взлета устанавливаются равными эксплуатационным минимумам для посадки.

22. В случаях, когда минимум для посадки по видимости превышает 2000 м., минимум для взлета может устанавливаться по видимости равным 2000 м.

Параграф 3. Эксплуатационные минимумы аэродрома для взлета при наличии препятствий возвышающихся над поверхностью учета препятствий.

23. При наличии препятствий возвышающихся над поверхностью учета препятствий, безопасный пролет которых не обеспечивается установлением схемы взлета или выбором максимально допустимой взлетной массой, эксплуатационный минимум аэродрома для взлета устанавливается по высоте нижней границы облаков и видимости с целью гарантировать визуальный контроль положения ВС относительно препятствия до набора высоты, превышающей высоту препятствия.

24. Эксплуатационный минимум по высоте нижней границы облаков (далее – Н.н.г.о.) рассчитывается по следующей формуле:

$H_{н.г.о.} = H_{преп.} +$

Δh м. для ВС всех категорий,

где

Δh – запас высоты над препятствием.

Запас высоты над препятствием

Δh является переменной величиной, зависящей от расстояния от начала схемы вылета до препятствия (далее – $d_{пр.}$). Запас высоты увеличивается от нуля в начале схемы вылета, составляя на расстояние $d_{пр.}$:

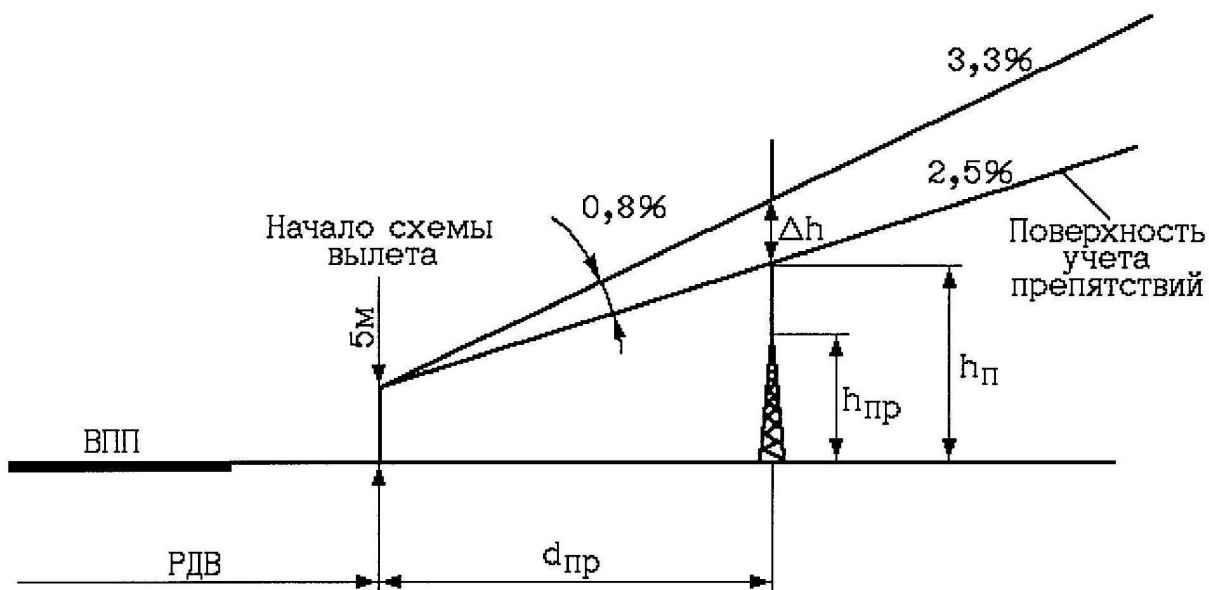
$\Delta h = 0,008 d_{пр.}$, причем на участках разворотов запас высоты составляет не менее 90 м.

RVR/VIS определяется по таблице 3 в зависимости от значений $H_{н.г.о.}$

25. Во всех случаях рассматриваемое препятствие не должно быть ближе 500 м. от оси маршрута вылета.

26. Минимальный запас высоты над препятствиями равный нулю в начале схемы вылета увеличивается на 0,8 процентов от горизонтального расстояния в направлении полета, допускающем максимальный разворот на 15 градусов.

27. Расчетным градиентом 3,3 процента обеспечивается минимальный запас 0,8 процента над поверхностью учета препятствий.



28. Препятствия, по которым определены $H_{н.г.о.}$ эксплуатационного минимума аэродрома для взлета, не учитываются при определении

максимальной допустимой взлетной массы, если при взлете обеспечивается минимальный запас высоты над препятствиями, и эти препятствия не создают реальной угрозы безопасности полетов.

Параграф 4. Возможности снижения эксплуатационного минимума аэродрома для взлета.

29. Эксплуатанту разрешается уменьшить минимум для взлета до 125 м. по дальности видимости на ВПП (ВС категории А, В и С) или до 150 м. (ВС категория D), в случаях если:

- 1) действуют процедуры в условиях низкой видимости (LVP);
- 2) осевые огни ВПП высокой интенсивности установлены с интервалом не более 15 м., и посадочные огни высокой интенсивности установлены с интервалом 60 м. или меньше. Огни должны быть включены;
- 3) члены летного экипажа прошли достаточную подготовку на летном тренажере;
- 4) из кабины ВС в точке начала разбега визуально просматривается участок протяженностью 90 м.;
- 5) необходимые значения RVR получены во всех точках измерения (в начале, середине и конце ВПП);
- 6) коэффициент сцепления на ВПП не менее 0,5;
- 7) боковая составляющая ветра не более половины предельного допустимого значения для взлета данного типа ВС;
- 8) эксплуатант получил одобрение уполномоченного органа на использование сниженных минимумов для взлета;
- 9) данная процедура предусмотрена на аэродроме вылета.

30. Эксплуатанту ВС, использующему:

- 1) одобренную систему индикации по боковому отклонению;
- 2) одобренную систему индикации HUD/HUDLS для осуществления взлета, разрешается уменьшить минимум для взлета до RVR менее 125 м. (ВС категории А, В и С) или менее 150 м. (ВС категории D), но не менее 75 м., при условии соответствия средств защиты и оборудования ВПП по Категории III, при соблюдении условий указанных выше в пункте 29 настоящей Методики.

Параграф 5. Определение эксплуатационных минимумов аэродрома для захода на посадку по неточным системам (Non-precision Approach).

31. Эксплуатационные минимумы аэродрома для посадки устанавливаются для каждой системы посадки аэродрома, обеспечивающей заход на посадку по приборам на каждое направление ВПП и для каждой категории ВС.

32. Заход на посадку по неточным системам захода на посадку (далее – NPA) – заход на посадку по приборам, используя любое из средств обслуживания, приведенных в таблице 4 настоящей Методики, с MDH не менее чем 75 м. (250 футов) и RVR/CMV не меньше чем 800 м.

33. Минимальная относительная высота снижения (далее – MDH).

Минимальная высота снижения для захода на посадку принимается наибольшей из следующих значений:

- 1) ОСН для категории самолета;
- 2) системных минимумов, приведенных в таблице 4 настоящей Методики;
- 3) минимальной высоты снижения определенного в Руководстве по летной эксплуатации ВС (далее – AFM).

34. Расчет относительной/абсолютной высоты пролета препятствий (далее – ОСН/ОСА) производится в соответствии с требованиями Doc. 8168-OPS/611 ИКАО Производством полетов ВС.

35. Пилот, не продолжает заход ниже MDA/MDH, до тех пор, пока, отчетливо не увидит и не распознает один из следующих визуальных ориентиров планируемой ВПП посадки:

- 1) элементы системы огней приближения ВПП;
- 2) порог ВПП;
- 3) маркировка порога ВПП;
- 4) входные огни порога ВПП;
- 5) опознавательные огни порога ВПП;
- 6) огни визуальной индикации глиссады;
- 7) зону приземления или маркировку зоны приземления;
- 8) огни зоны приземления;
- 9) посадочные огни ВПП; или
- 10) другие визуальные ориентиры.

Таблица 4. Системные минимумы в зависимости от средств.

Минимальные высоты снижения (MBC, DH/ MDH) в зависимости от средств		
Используемая система захода	Наименьшая DH/ MDH	
Курсовой маяк ILS (без глиссады) с или без DME (LLZ, LLZ/DME)	75 м.	250 футов
Заход по обзорному радиолокатору (SRA) (заканчивающийся на удалении 0.9 км. от ВПП)	75 м.	250 футов
Заход по обзорному радиолокатору (SRA) (заканчивающийся на удалении 1,8 км. от ВПП)	90 м.	300 футов
Заход по обзорному радиолокатору (SRA)		

(заканчивающийся на удалении 3,7 км. от ВПП)	105 м.	350 футов
RNAV/LNAV	90 м.	300 футов
VOR	90 м.	300 футов
VOR/DME	75 м.	250 футов
NDB, ОПРС	105 м.	350 футов
NDB/DME	90 м.	300 футов
2NDB или ОСП	90 м.	300 футов
VDF (Радиопеленгатор ОБЧ-станции)	105 м.	350 футов

36. Значения дальности видимости на ВПП (RVR) указанные в таблицах 6, 7, 8, 9 настоящей Методики применяются при соблюдении процедур непрерывного снижения на конечном этапе захода на посадку (CDFA).

Если процедуры непрерывного снижения на конечном этапе захода на посадку (CDFA) не применяются, то значения дальности видимости на ВПП увеличиваются: на 200 м. для ВС категории "А", "В" и на 400 м. – для ВС категории "С" и "D".

Таблица 6. Значения RVR для захода на посадку по неточным системам (полный набор средств).

Минимумы для захода на посадку по неточным системам (NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, NAV/LNAV)				
MDH	RVR /категория ВС			
	A	B	C	D
75 – 89 м. (250 – 299 футов)	800 м.	800 м.	800 м.	1200 м.
90 – 134 м. (300 – 449 футов)	900 м.	1000 м.	1000 м.	1400 м.
135 – 194 м. (450 – 649 футов)	1000 м.	1200 м.	1200 м.	1600 м.
195 м. (650 футов) и выше	1200 м.	1400 м.	1400 м.	1800 м.

Таблица 7. Значения RVR для захода на посадку по неточным системам (промежуточный набор средств)

Минимумы для захода на посадку по неточным системам (NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, NAV/LNAV)				
MDH	RVR/категория ВС			
	A	B	C	D
75 – 89 м. (250 – 299 футов)	1000 м.	1100 м.	1200 м.	1400 м.
90 – 134 м. (300 – 449 футов)	1200 м.	1300 м.	1400 м.	1600 м.
135 – 194 м. (450 – 649 футов)	1400 м.	1500 м.	1600 м.	1800 м.
195 м. (650 футов) и выше	1500 м.	1500 м.	1800 м.	2000 м.

Таблица 8. Значения RVR для захода на посадку по неточным системам (основной набор средств)

Минимумы для захода на посадку по неточным системам (NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, NAV/LNAV)				
MDH	RVR /категория ВС			
	A	B	C	D

75 – 89 м. (250 – 299 футов)	1200 м.	1300 м.	1400 м.	1600 м.
90 – 134 м. (300 – 449 футов)	1300 м.	1400 м.	1600 м.	1800 м.
135 – 194 м. (450 – 649 футов)	1500 м.	1500 м.	1800 м.	2000 м.
195 м. (650 футов) и выше	1500 м.	1500 м.	2000 м.	2000 м.

Таблица 9. Значения RVR для захода на посадку по неточным системам (отсутствие огней приближения).

Минимумы для захода на посадку по неточным системам (NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, RNAV/LNAV)				
MDH	RVR /категория ВС			
	A	B	C	D
75 – 89 м. (250 – 299 футов)	1500 м.	1500 м.	1600 м.	1800 м.
90 – 134 м. (300 – 449 футов)	1500 м.	1500 м.	1800 м.	2000 м.
135 – 194 м. (450 – 649 футов)	1500 м.	1500 м.	2000 м.	2000 м.
195 м. (650 футов) и выше	1500 м.	1500 м.	2000 м.	2000 м.

Значения RVR/CMV применимы при условиях, что:

1) полный набор средств включает маркировку ВПП, огни приближения высокой/средней интенсивности типа ОБИ, ALSF, MALS протяженностью 720 м . или более, посадочные огни ВПП, входные огни и ограничительные огни ВПП. Огни должны быть включены;

2) промежуточный набор средств включает маркировку ВПП, огни приближения высокой/средней интенсивности типа ОБИ, ALSF, MALS протяженностью 420 – 719 м., посадочные огни ВПП, входные огни и ограничительные огни ВПП. Огни должны быть включены;

3) основной набор средств включает систему огней приближения высокой/средней интенсивности типа ОБИ, ALSF, MALS протяженностью 210 – 420 м. или наличие огней приближения малой интенсивности типа ОМИ/ненаправленной системы огней приближения типа ODALS или "ЛУЧ" (СП) любой протяженности, маркировку ВПП, посадочные огни ВПП, входные огни и ограничительные огни ВПП. Огни должны быть включены;

4) в таблице 9 предусматривается: отсутствие огней приближения или наличие системы огней приближения протяженностью менее 210 м., маркировка ВПП, посадочные огни ВПП, входные огни, ограничительные огни ВПП или только маркировку (без огней) ВПП;

5) таблицы применяются только для стандартных заходов на посадку с номинальным наклоном траектории снижения не более 4 градусов. В случае большего наклона траектории снижения необходимо, чтобы визуальный указатель угла глиссады (например, указатель РАРІ) был виден на минимальной относительной высоте снижения (MDH);

6) значения видимости являются значениями RVR или значениями RVR)/CMV, как это указано в пункте 58 настоящей Методики;

7) минимальные относительные высоты снижения (MDH), указанные в таблицах 6, 7, 8, и 9 относятся к предварительному расчету MDH. При выборе RVR/ CMV требование к округлению до ближайших 5 м. (15 футов), осуществляемого в эксплуатационных целях, не применяется.

37. Для осуществления полетов в темное время суток включаются, посадочные огни ВПП, входные огни и ограничительные огни ВПП.

37-1. При заходе на посадку по неточным системам обратного старта видимость и MBS (MDH) определяется по таблице 14 настоящего Приложения.

Параграф 6. Определение эксплуатационных минимумов аэродрома для захода на посадку по точным системам (Precision Approach) – категория I

38. Заход на посадку по категории I – заход на посадку по приборам и посадка с использованием системы ILS, MLS, GLS (GNSS/GBAS) или посадочного радиолокатора (PAR) с высотой принятия решения (DH) не менее чем 60 м. (200 футов) и с RVR не менее чем 550 м.

39. Заход на посадку по категории I – это инструментальный (точный) заход на посадку с использованием системы посадки по приборам (далее - ILS), микроволновой системы посадки (далее – MLS) или посадочного радиолокатора (далее – PAR) с относительной высотой принятия решения (далее – DH) не менее 60 м. (200 футов) и при RVR не менее 550 м

40. Эксплуатант обеспечивает, что DH для захода на посадку по категории I не ниже, чем:

1) минимальной высоты принятия решения указанной в РЛЭ ВС (если эта высота заявлена в РЛЭ);

2) минимальной высоты, в отношении которой используется средство точного захода на посадку без необходимого визуального ориентира;

3) OCH/OCL для категории ВС;

4) 60 м. (200 футов).

41. Пилот не продолжает заход на посадку ниже DH по категории I определенной в соответствии с пунктом 40 настоящей Методики, до тех пор, пока, один из следующих визуальных ориентиров планируемой ВПП посадки не будет четко виден или распознаваем пилотом:

1) элементы системы огней приближения ВПП;

2) порог ВПП;

3) маркировка порога ВПП;

4) входные огни ВПП;

5) огни обозначения порога ВПП;

- 6) огни визуальной индикации глиссады;
- 7) зона приземления или маркировка зоны приземления;
- 8) огни зоны приземления;
- 9) посадочные огни ВПП.

42. Наименьший минимум, используемый эксплуатантом для захода на посадку по категории I, рассчитывается по таблице 10 настоящей Методики.

Таблица 10. RVR для захода на посадку по категории I в зависимости от средств и высоты принятия решения.

Минимумы по категории I				
Высота принятия решения (DH)	Средства/ дальность видимости на ВПП (RVR)			
	Полный набор средств	Промежуточный набор средств	Основной набор средств	Отсутствие средств
60 м. (200 футов)	550 м.	700 м.	800 м.	1000 м.
61 – 75 м. (201 – 250 футов)	600 м.	700 м.	800 м.	1000 м.
76 – 90 м. (251 – 300 футов)	650 м.	800 м.	900 м.	1200 м.
91 м. и выше (301 футов и выше)	800 м.	900 м.	1000 м.	1200 м.

Значения минимумов применимы при условиях, что:

1) полный набор средств включает маркировку ВПП, огни приближения высокой/средней интенсивности типа ОБИ, ALSF, MALS протяженностью 720 м. или более, посадочные огни ВПП, входные огни и ограничительные огни ВПП. Огни должны быть включены;

2) промежуточный набор средств включает маркировку ВПП, огни приближения высокой/средней интенсивности типа ОБИ, ALSF, MALS протяженностью 420 – 719 м., посадочные огни ВПП, входные огни и ограничительные огни ВПП. Огни должны быть включены;

3) основной набор средств включает систему огней приближения высокой/средней интенсивности типа ОБИ, ALSF, MALS протяженностью 210 – 420 м. или наличие огней приближения малой интенсивности типа ОМИ/ненаправленной системы огней приближения типа ODALS или "ЛУЧ" (СП) любой протяженности, маркировку ВПП, посадочные огни ВПП, входные огни и ограничительные огни ВПП. Огни должны быть включены;

4) в таблице 9 предусматривается: отсутствие огней приближения или наличие системы огней приближения протяженностью менее 210 м., маркировка ВПП, посадочные огни ВПП, входные огни, ограничительные огни ВПП или только маркировку (без огней) ВПП;

5) значения видимости являются значениями RVR, или значениями CMV как это указано в пункте 58 настоящей Методики;

6) таблица применяется для стандартных заходов на посадку с углом наклона глиссады не более 4 градусов;

7) ДН, указанные в таблице 10 настоящей Методики относятся к предварительному расчету ДН. При выборе соответствующей RVR нет необходимости принимать во внимание требование к округлению до ближайших 5 м. (15 футов), осуществляемого в эксплуатационных целях, например, переход на абсолютную высоту принятия решения (далее – DA).

43. Для выполнения полетов, осуществляемых одним пилотом, эксплуатант рассчитывает минимальную RVR для всех заходов на посадку в соответствии с настоящей Методикой. RVR менее 800 м. не допускается, за исключением случаев использования соответствующего автопилота, связанного с ILS или MLS – в таких случаях применяется обычный минимум. Применяемая высота принятия решения не должна быть менее чем 1,25 минимальной высоты использования автопилота.

44. Для осуществления полетов в темное время суток включаются, посадочные огни ВПП, входные огни и ограничительные огни ВПП.

Параграф 7. Определение эксплуатационных минимумов аэродрома для захода на посадку по точным системам (Precision Approach) – категория II

45. Заход на посадку по категории II – это инструментальный (точный) заход на посадку с использованием системы ILS или MLS с ДН менее 60 м. (200 футов), но не менее 30 м. (100 футов) и при RVR не менее 300 м.

46. Эксплуатант обеспечивает, что ДН для захода на посадку по категории II не ниже, чем:

1) минимальной высоты принятия решения указанной в РЛЭ ВС (если заявлена в РЛЭ);

2) минимальной высоты, в отношении которой используется средство точного захода на посадку без необходимого визуального ориентира;

3) высота принятия решения, до которой экипаж ВС имеет право осуществлять действия;

4) 30 м. (100 футов).

47. Пилот не продолжает заход на посадку ниже ДН по категории II определенной в соответствии с пунктом 46 настоящей Методики, если не будет установлен и поддерживаться визуальный контакт, включающий участок из 3 последовательных огней центрального ряда огней приближения или огней зоны

приземления, или огней осевой линии ВПП или посадочных огней, или комбинации указанных огней. Такой визуальный контакт включает световые горизонты огней приближения или входные огни порога ВПП, или линейные огни зоны приземления.

48. Наименьший минимум, используемый эксплуатантом для захода на посадку по Категории II рассчитывается по таблице 11 настоящей Методики.

Таблица 11. RVR для захода на посадку по категории II в зависимости от высоты принятия решения.

Минимумы по Категории II		
Высота принятия решения (DH)	Автоматический полет ниже высоты принятия решения (DH)	
	Дальность видимости на ВПП (RVR)/категории А, В,С	Дальность видимости на ВПП (RVR)/категория D
30 – 39 м. (100 – 120 футов)	300 м.	300 м./350 м.
40 – 45 м. (121 – 140) футов	400 м.	400 м.
45 м. (141 фут) и выше	450 м.	450 м.

1) определение "Автоматический полет ниже ВПП (DH)", приведенное в таблице означает продолжение использование автоматической системы управления полетом до высоты, которая не более чем 80 процентов применяемой ВПП (DH). Таким образом, требования летной годности ВС, через высоту подключения автоматической системы управления полетом, влияет на ВПП (DH).

2) значение RVR 300 м. применимо для ВС категории D, выполняющих автоматическую посадку.

Параграф 8. Определение эксплуатационных минимумов аэродрома для захода на посадку по точным системам (Precision Approach) - категория III

49. Заходы на посадку по категории III подразделяются следующим образом:

1) заход на посадку по категории III А. – это инструментальный (точный) заход на посадку с использованием системы посадки ILS или MLS:

с высотой принятия решения менее 30 м. (100 футов);

RVR не менее 175 м.;

2) заход на посадку по категории III В. – это инструментальный (точный) заход на посадку с использованием системы посадки ILS или MLS:

с высотой принятия решения менее 15 м. (50 футов) либо без ограничения по высоте принятия решения;

RVR менее 175 м. но не менее 50 м.;

3) заход на посадку по категория IIIС (кат. IIIС) – это точный заход на посадку и посадка по ILS или MLS без ограничений по относительной высоте принятия решения и дальности видимости на ВПП.

В случае, когда DH и RVR не подпадает под одну и ту же категорию, RVR определяет, к какой категории относится данный заход на посадку.

50. Для заходов на посадку, при которых используется DH, эксплуатант обеспечивает, что DH не ниже, чем:

1) минимальной высоты принятия решения указанной в РЛЭ ВС (если заявлена в РЛЭ);

2) минимальной высоты, в отношении которой используется средство точного захода на посадку без необходимого визуального ориентира;

3) высота принятия решения, до которой экипажу ВС разрешено осуществлять действия.

51. Заходы на посадку без DH могут осуществляться только в следующих случаях:

1) заход на посадку разрешен РЛЭ ВС;

2) система захода на посадку и аэродромные средства могут обеспечить заход на посадку без DH;

3) эксплуатант имеет разрешение на осуществление заходов на посадку по категории III без DH.

В случае ВПП, оборудованной по категории III, предполагается, что заходы на посадку, осуществляемые без высоты принятия решения поддерживаются данной ВПП, если ограничения не опубликованы в Сборнике аэронавигационной информации(AIP) или посредством NOTAM.

52. Для захода на посадку по категории IIIА и IIIВ с "пассивной при отказе" системой управления ВС пилот не продолжает заход на посадку ниже DH определенной в соответствии с пунктом 51 настоящей Методики, если не будет установлен и поддерживаться визуальный контакт, включающий участок из 3 последовательных огней центрального ряда огней приближения или огней зоны приземления, или огней осевой линии ВПП или посадочных огней, или комбинации указанных огней.

Для захода на посадку по категории IIIВ с "активной при отказе" системой управления ВС с использованием DH, пилот продолжает заход на посадку ниже DH определенной в соответствии с пунктом 51 настоящей Методики, если не будет установлен и поддерживаться визуальный контакт, включающий 1 участок из осевых огней.

Для захода на посадку по категории III без DH нет необходимости установления визуального контакта с ВПП перед касанием.

53. Наименьший минимум, используемый эксплуатантом для захода на посадку по категории III представлен в таблице 12 настоящей Методики.

Таблица 12. RVR для захода на посадку по категории III в зависимости от высоты принятия решения и системы управления / контроля пробега ВС.

Минимумы по Категории III			
Категория захода на посадку	Высота принятия решения,	Система контроля/ управления пробегом	Дальность видимости на ВПП (RVR)
IIIА	Менее 30 м. (100 футов)	Не требуется	175 м.
IIIВ	Менее 30 м. (100 футов)	Пассивная при отказе	150 м.
IIIВ	Менее 15 м. (50 футов)	Пассивная при отказе	125 м.
IIIВ	Менее 15 м. (50 футов) либо без высоты принятия решения (DH)	Активная при отказе	50 м.

54. Таблица 13. Влияние на посадочные минимумы отказов или понижения работоспособности оборудования.

Отказ или понижение работоспособности оборудования	Влияние на посадочные минимумы				Заход по неточным системам
	CAT III	CAT IIIA	CAT II	CAT I	
ILS работает на резервном источнике питания	Не разрешено		Не влияет		
Внешний маркер	Не влияет, если заменено эквивалентным положением				Не применимо
Средний маркер	Не влияет				Не влияет, пока используется как точка ухода на второй круг
Система оценки видимости на ВПП (RVR) зоны приземления	Не разрешено				Не влияет
Дальность видимости в середине ВПП или в конце ВПП	Не разрешено				Не влияет
Прибор для измерения скорости ветра для ВПП в работе	Не влияет, если возможна посадка на другую ВПП				
Измеритель высоты облачности	Не влияет				

Огни приближения	Не разрешено для выполнения захода на посадку с DH > 15 м. (50 футов)	Не разрешено	Минимум как при отсутствии оборудования
Огни приближения исключены последние 210 м.	Не влияет	Не разрешено	Минимум как при отсутствии оборудования
Огни приближения исключены последние 420 м.	Не влияет		Минимум как при отсутствии оборудования
Работает резерв для огней приближения	Не влияет		
Вся система огней ВПП	Не разрешено		Днем – Минимум как при отсутствии оборудования Ночью – не разрешено
Ограничительные огни	Только днем; Ночью – не разрешено		
Осевые огни ВПП	Днем – RVR 300 м. Ночью – не разрешено	Днем – RVR 300 м. Ночью – 550 м.	Не влияет
Расстояние между огнями осевой линии увеличено до 30 м	RVR 150 м.	Не влияет	
Огни зоны приземления	Днем – RVR 200 м. Ночью – 300 м.	Днем – RVR 300 м. Ночью – 550 м.	Днем – RVR 200 м. Ночью – 300 м.
Работает резерв для огней ВПП	Не разрешено		Не влияет
Система огней рулежных дорожек	Не влияет – кроме задержек по причине уменьшения скорости движения.		

Параграф 9. Полет по кругу (Circling Approach, аббревиатура на английском языке)

55. Наименьший минимум, используемый эксплуатантом для захода на посадку при полете по кругу определяется по таблице 14 настоящей Методики

Таблица 14. Видимость и МВС (MDH) для захода на посадку при полете по кругу в зависимости от категории ВС.

	Категории ВС				
	A	B	C	D	E
Минимальная относительная высота снижения	120 м.	150 м.	180 м.	210 м.	240 м.
Минимальная метеорологическая					

видимость	1900 м.	2800 м.	3700 м.	4600 м.	6500 м.
-----------	---------	---------	---------	---------	---------

56. Эксплуатант не использует RVR менее 1000 м. для визуального захода на посадку.

57. Эксплуатант обеспечивает, что перевод метеорологической видимости в дальность видимости на ВПП не используется для расчета минимумов взлета, минимумов категорий II или III или в случае, если имеются сообщенные данные по дальности видимости на ВПП.

58. При пересчете данных метеорологической видимости в RVR при всех обстоятельствах, отличных от обстоятельств, в пункте 56 настоящей Методики, эксплуатант пользуется таблицей 15 настоящей Методики.

Таблица 15. Преобразование данных о метеорологической видимости в дальность видимости на ВПП (RVR).

Системы огней при выполнении полетов	RVR = сообщенная метеорологическая видимость x	
	день	ночь
Огни приближения и огни ВПП высокой интенсивности	1.5	2.0
Любые другие огни, отличные от указанных выше	1.0	1.5
Отсутствие огней	1.0	Не применяется

Параграф 10. Тренировочные минимумы аэродрома для взлета

59. Тренировочный минимум аэродрома для взлета определяется исходя из эксплуатационного минимума аэродрома для взлета по таблице 16 настоящей Методики.

Таблица 16. Определение тренировочного минимума аэродрома по дальности видимости на ВПП RVR/CMV для взлета

Установленная RVR/CMV на аэродроме	400 м. и менее	Более 400 м., но менее 800 м.	800 м. и более
RVR/CMV аэродрома тренировочная	RVR/CMV аэродрома взлета – 50 м.	RVR/CMV аэродрома взлета – 100 м.	RVR/CMV аэродрома взлета – 200 м.

Если эксплуатационный минимум аэродрома ограничен высотой нижней границы облаков (далее - Н аэр. н.г.о), то в тренировочный минимум аэродрома вводятся ограничения по высоте нижней границе облаков (далее – Н аэр. тр. н.г.о.) согласно таблицы 17 настоящей Методики.

Таблица 17. Ограничения по высоте нижней границы облаков тренировочного минимума аэродрома для взлета.

Н аэр. н.г.о.	70 м. и менее	Более 70 м.
Н аэр тр. н.г.о	Н аэр. н.г.о – 10 м.	Н аэр. н.г.о – 20 м.

Параграф 11. Тренировочные минимумы аэродрома для посадки

60. Тренировочный минимум аэродрома для посадки определяется исходя из эксплуатационного минимума аэродрома для посадки в соответствии таблицами 18 и 19 настоящей Методики.

Таблица 18. Относительная высота принятия решения (далее – ДН тр.аэр. пос.) тренировочного минимума аэродрома для посадки.

Относительная высота принятия решения (ДН эксп. аэр. пос.)	60 м. (200 футов) и менее	65-70 м. (211 – 230 футов)	75-125 м. (250 – 410 футов)	130 м. (426 футов) и более
ДН тр. аэр. пос.	ДН эксп. аэр. пос.	60 м. (200 футов)	ДН эксп. аэр. пос. – 20 м., но не менее 60 м. (200 футов)	ДН эксп. аэр. пос. – 30 м., но не менее 110 м. (360 футов)

Во всех случаях ДН устанавливается не меньше минимальной безопасной высоты пролета препятствий, установленной для данной системы захода на посадку.

Таблица 19. Определение RVR/CMV тренировочного минимума аэродрома для посадки.

Установленная RVR/CMV на аэродроме	400 м. и менее	Более 400 м., но менее 800 м.	800 м. и более
RVR/CMV аэродрома тренировочная	RVR/CMV аэродрома взлета – 50 м., но не менее 75 м.	RVR/CMV аэродрома взлета – 100 м.	RVR/CMV аэродрома взлета – 200 м.

61. Взлеты и посадки в тренировочных полетах разрешается выполнять при фактических метеорологических условиях:

1) по высоте нижней границы облаков не хуже ДН тр. аэр. пос. тренировочного минимума аэродрома для посадки;

2) по дальности видимости на ВПП не хуже установленной RVR/CMV для тренировочного минимума аэродрома для посадки. Посадки в тренировочных полетах могут выполняться на ВС категории С, D, E по минимумам I, II, III категорий;

3) на ВС категорий А, В по минимумам 60x550 м. и ниже разрешается выполнять при фактических метеорологических условиях не хуже тренировочного минимума аэродрома по RVR/CMV и без ограничения по высоте нижней границы облаков.

Параграф 12. Требования к аэродромам для тренировок по минимумам для взлета и посадки.

62. Тренировочные полеты по минимумам для взлета в реальных сложных метеорологических условиях проводятся на аэродромах, светотехническое оборудование которых соответствует требованиям взлета по данному минимуму, с учетом требований данной методики в части запасного аэродрома, коэффициента сцепления и боковой составляющей ветра.

На аэродромах, где установлен эксплуатационный минимум для взлета по высоте нижней границы облаков, тренировки выполняются только в имитируемых условиях при реальной погоде не хуже установленного эксплуатационного минимума аэродрома.

63. Тренировочные полеты в реальных сложных метеорологических условиях по эксплуатационным минимумам для посадки по I, II и III категориям ИКАО выполняются:

1) на аэродромах, допущенных к эксплуатации по I, II и III категориям ИКАО соответственно;

2) на аэродромах, не допущенных к эксплуатации по I, II и III категориям ИКАО, но на которых радиотехническое, светотехническое и метеорологическое оборудование, а также угол наклона глиссады и препятствия на приаэродромной территории отвечают требованиям для посадки по I, II и III категориям ИКАО соответственно.

64. Тренировочные полеты по минимумам для точных и не точных систем посадки в реальных сложных метеорологических условиях выполняются на аэродромах, имеющих соответствующее радиотехническое оборудование, которое обеспечивает заход на посадку в данном режиме, светотехническое оборудование ОВИ или ОМИ, а также размеры ВПП, угол наклона глиссады и препятствия на приаэродромной территории, позволяющие выполнять полеты в условиях посадочного минимума, соответствующего данному режиму.

Тренировочные полеты в имитирующих условиях по минимумам для посадки по I, II и III категориям ИКАО разрешается выполнять:

1) на аэродромах, допущенных к эксплуатации по I, II и III категориям ИКАО соответственно;

2) на аэродромах, не допущенных к эксплуатации по I, II и III категориям ИКАО, но на которых радиотехническое, светотехническое и метеорологическое оборудование, а также угол наклона глиссады и препятствия на приаэродромной территории отвечают требованиям для посадки по I, II и III категориям ИКАО соответственно.

В имитируемых условиях тренировочные полеты разрешается выполнять только на аэродромах, пригодных для тренировок в реальных сложных метеорологических условиях.

Расчет эксплуатационных минимумов для самолетов с сертифицированной взлетной массой менее 5700 кг. производится в соответствии с главой 2 настоящей Методики.

2. Определение эксплуатационные минимумы вертодромов (аэродромов) для вертолетов (самолетов с сертифицированной взлетной массой менее 5700 кг.)

65. Эксплуатант устанавливает минимумы для эксплуатируемых типов вертолетов для тех вертодромов (аэродромов), на которые предполагает выполнение полетов.

66. Метод определения минимумов согласовывается с уполномоченным органом. Минимумы устанавливаются не ниже минимумов, установленных уполномоченным органом государства, на территории которого расположен вертодром, за исключением специальных разрешений этого государства в каждом конкретном случае.

Разрешается производить расчет по утвержденному методу минимума для незапланированного запасного аэродрома в полете.

67. При определении минимумов вертодрома (аэродрома) для любого конкретного взлета/посадки эксплуатант учитывает следующие факторы:

- 1) тип и летные характеристики вертолета;
- 2) состав летного экипажа, его подготовку и опыт полетов;
- 3) размеры и характеристики используемых ВПП;
- 4) соответствие и характеристики визуальных и не визуальных наземных средств;
- 5) бортовое оборудование вертолета, используемое для целей навигации и/или управления полетом при взлете, заходе на посадку, выравнивании, висении, посадке, пробеге и уходе на второй круг;
- 6) препятствия в зонах захода на посадку, ухода на второй круг и набора высоты при вылете, требующих необходимых разрешений и выполнения нестандартных процедур;
- 7) абсолютные/относительные высоты пролета препятствий для процедур захода по ППП;
- 8) средства определения и процедуру предоставления информации о метеоусловиях на аэродроме.

Параграф 13. Эксплуатационные минимумы вертодрома для взлета

68. Минимумы для взлета, установленные эксплуатантом выражаются в значениях метеорологической видимости (далее – видимость) или RVR с учетом

характеристик вертодрома взлета и конкретного типа вертолета (его оборудования). В случае необходимости визуального обхода препятствий после взлета и/или вынужденной посадки после взлета устанавливаются дополнительные условия для взлета (ВНГО – высота нижней границы облаков).

69. Минимум для взлета устанавливается с учетом обеспечения возможности управления вертолетом, как в случае прерванного взлета в неблагоприятных обстоятельствах, так и в случае продолженного взлета при отказе критического двигателя.

70. При выполнении полетов ночью устанавливается наземное светосигнальное оборудование для освещения зоны ФАТО/ВПП и препятствий.

71. Для выполнения полетов вертолетов с ЛТХ класса 1, эксплуатант устанавливает значение видимости на ВПП и видимости соответственно как минимумы для взлета согласно таблице 20 настоящей Методики

Таблица 20

Видимость на ВПП/видимость для взлета	
Сухопутные вертодромы (аэродромы) со схемой вылета по приборам	Видимость на ВПП / видимость
СТО не работает и нет маркировки (днем)	250м. или дистанция прерванного взлета (большее из значений)
Маркировка отсутствует (ночью)	800 м.
Включены огни ВПП/зоны ФАТО и есть маркировка осевой линии ВПП	200 м.
Включены огни ВПП/зоны ФАТО, есть маркировка осевой линии ВПП, и определяется видимость на ВПП	150 м.
Морская вертолетная площадка	
Полеты с двумя пилотами	250 м.
Полеты с одним пилотом	500 м.

72. Командир вертолета удостоверяется, что траектория взлета свободна от препятствий.

73. При выполнении полетов вертолетов с ЛТХ класса 2 с сухопутных вертодромов, командир вертолета действует в соответствии с взлетным минимумом видимости на ВПП/видимости для взлета 800 м. и не входит в облачность во время маневра взлета до достижения маневренности вертолетов с ЛТХ класса 1.

74. При выполнении полетов вертолетов с ЛТХ класса 2 с морских вертодромов, командир вертолета действует в соответствии с минимумами не

ниже, чем минимумы для вертолетов класса 1, и не входит в облачность во время маневра взлета до достижения маневренности вертолетов с ЛТХ класса 1.

75. Метеорологическая видимость в видимость на ВПП, не используется для расчета минимумов для взлета.

Параграф 14. Определение эксплуатационных минимумов аэродрома для неточного заход на посадку

76. Эксплуатант обеспечивает, чтобы минимум системы для неточного захода, которая основывается на использовании ILS без формирования глиссады (только LLZ), VOR, NDB, SPA, VDF, ARA и GNSS был не ниже значений МВС (MDH), приведенных в таблице 21 настоящей Методики.

Таблица 21

Минимум системы для средств неточного захода на посадку.	
Используемая система захода	Минимальная высота снижения (MDH)
Курсовой маяк ILS (без глиссады)	75 м. (250 футов)
Посадочный локатор до рубежа 926 м.	75 м. (250 футов)
Посадочный локатор до рубежа 1852 м.	90 м. (300 футов)
Обзорный локатор до рубежа 3704 м.	105 м. (350 футов)
VOR (всенаправленный ОБЧ – радиомаяк)	90 м. (300 футов)
VOR/DME (всенаправленный ОБЧ – радиомаяк/дальномерное оборудование)	75 м. (250 футов)
NDB (всенаправленный радиомаяк)	90 м. (300 футов)
VDF (QDM и QCH) (радиопеленгаторная ОБЧ – станция)	90 м. (300 футов)
С использованием базовой GNSS	75 м. (250 футов)
Бортовой радиолокатор (ARA) морская вертолетная площадка	90 м. (300 футов)

77. Эксплуатант обеспечивает, чтобы MDH для неточных заходов на посадку был не ниже:

1) значения минимальной высоты пролета препятствий (OCH/OCL) для данной категории вертолета; или

2) значения минимума системы неточного захода.

Расчет OCH/OCL производится в соответствии с требованиями Doc. 8168-OPS/611 ИКАО, Производство полетов ВС.

78. Пилот не продолжает заход на посадку ниже MDA/MDH, если отчетливо не увидит и не распознает один из следующих визуальных ориентиров зоны ФАТО/ВПП:

- 1) элементы (часть) системы огней подхода;
- 2) порог ВПП;
- 3) маркировку порога ВПП; 4) огни порога ВПП;

- 5) входные огни порога ВПП;
- 6) огни визуальной глиссады;
- 7) зону приземления или маркировку зоны приземления;
- 8) огни зоны приземления (световой ковер);
- 9) боковые огни зоны FATO/ВПП;

10) другие визуальные ориентиры, признанные таковыми Авиационной администрацией.

79. Для выполнения неточных заходов на посадку вертолетами с ЛТХ класса 1 или 2, применяются минимумы, указанные в таблице 22 настоящей Методики.

Таблица 22. Минимумы для неточных заходов на посадку на сухопутных вертодромах (аэродромах)

Минимумы для неточных заходов на посадку на сухопутных вертодромах (аэродромах)				
Минимальная высота снижения MDH	СТО/видимость на ВПП			
	Полное	Среднее	Основное	Отсутствует
75 – 89 м. (250 – 299 футов)	600 м.	800 м.	1000 м.	1000 м.
90 – 134 м. (300 – 449 футов)	800 м.	1000 м.	1000 м.	1000 м.
135 м. (450 футов) и выше	1000 м.	1000 м.	1000 м.	1000 м.

Минимумы, указанные в таблице 22, применяются при условиях:

1) СТО – полное, включает в себя маркировку FATO/ВПП, систему огней подхода высокой/средней интенсивности типа ОБИ, ALSF, MALS длиной 720 м. и более, боковые огни FATO/ВПП, входные огни зоны FATO/ВПП и огни конца FATO/ВПП. Огни должны быть включены;

2) СТО – среднее, включает в себя маркировку FATO/ВПП, систему огней подхода высокой/средней интенсивности типа ОБИ, ALSF, MALS длиной 420 – 719 м., боковые огни FATO/ВПП, входные огни FATO/ВПП и огни конца FATO/ВПП. Огни должны быть включены;

3) СТО – основное, включает в себя маркировку FATO/ВПП, систему огней подхода высокой/средней интенсивности типа ОБИ, ALSF, MALS длиной менее 420 м., систему огней подхода малой интенсивности любой длины, боковые огни FATO/ВПП, входные огни FATO/ВПП и огни конца FATO/ВПП. Огни должны быть включены;

4) СТО – отсутствие или наличие системы огней приближения или наличие системы огней приближения протяженностью менее 210 м. включает в себя маркировку FATO/ВПП, огни порога, боковые огни и огни конца FATO/ВПП или только маркировку (без огней) FATO/ВПП;

5) таблица применяется при угле наклона глиссады (далее – УНГ) не более 4 градусов. Большой УНГ требует наличие огней визуальной глиссады (РАРІ или VASI) и условий их видимости при нахождении на МВС;

6) приведенные выше цифры означают переданную диспетчером видимость на ВПП или метеорологическую видимость, пересчитанную в видимость на ВПП в соответствии с главой 18 настоящей Методики;

7) значения МВС, используемые в таблице 22 настоящей Методики, это рассчитанные значения МВС, не подлежащие округлению до ближайших 3 м. (10 футов) в целях определения значений видимости на ВПП. Значение МВС округляется только в целях использования как вертикального элемента минимума.

80. Если точка ухода на второй круг находится в пределах 926 м. от посадочного порога, разрешается использовать минимумы захода для полных СТО, независимо от длины, имеющейся системы посадочных огней. Тем не менее, требуется наличие боковых огней ФАТО/ВПП, входных огней порога ВПП, концевых огней ВПП и маркировки ФАТО/ВПП.

81. Для ночных полетов устанавливается наземное светосигнальное оборудование для освещения зоны ФАТО/ВПП и любых препятствий.

82. Для таких полетов минимум по видимости на ВПП составляет 800 м. или соответствует минимумам, указанным в таблице 22, при этом выбирается большее из значений.

Параграф 15. Определение эксплуатационных минимумов аэродрома для точного захода на посадку по категории I

83. Категория I – это точный заход на посадку по приборам и посадка с использованием инструментальных систем посадки ILS, MLS, точных посадочных радиолокаторов (PAR). Высота принятия решения при этом должна быть не ниже 60 м. (200 футов) и видимость на ВПП не менее 500 м.

84. Эксплуатант обеспечивает, чтобы при заходе на посадку по категории I установленная ВПП была не ниже:

- 1) ВПП, ограниченной РЛЭ вертолета для такого захода, если она определена в РЛЭ;
- 2) минимальной высоты, до которой используется точная посадочная система без требуемого визуального контакта;
- 3) значения ОСН/ОСЛ для данной категории вертолета; или
- 4) 60 м. (200 футов).

85. Пилот не продолжает заход на посадку по категории I ниже ВПП, определенной, в соответствии с пунктом 84 настоящей Методики, если не установлен надежный визуальный контакт как минимум с одним из визуальных средств ВПП:

- 1) элементами (частью) системы огней подхода;

- 2) порогом ВПП;
- 3) маркировкой порога ВПП;
- 4) огнями порога ВПП;
- 5) входными огнями порога ВПП;
- 6) огнями визуальной глиссады;
- 7) зоной приземления или маркировкой зоны приземления;
- 8) огнями зоны приземления;
- 9) боковыми огнями зоны ФАТО/ВПП.

86. Для заходов на посадку и посадки по категории I вертолетами с ЛТХ класса 1 и 2 применяются минимумы, указанные в таблице 23 настоящей Методики.

Таблица 23. Минимумы для точных заходов на посадку и посадок на сухопутных вертодромах (аэродромах) – категория 1

Категория 1				
Высота принятия решения, м (фут)	СТО/видимость на ВПП			
	Полное	Среднее	Основное	Отсутствует
60 м. (200 футов)	500 м.	600 м.	700 м.	1000 м.
61 – 76 м. (201 – 250 футов)	550 м.	650 м.	750 м.	1000 м.
77 – 91 м. (251 – 300 футов)	600 м.	700 м.	800 м.	1000 м.
92 м. (301 фут) и выше	750 м.	800 м.	900 м.	1000 м.

Минимумы, указанные в таблице 23, применяются:

1) СТО – полное, включает в себя маркировку ФАТО/ВПП, систему огней подхода высокой/средней интенсивности типа ОВИ, ALSF, MALS длиной 720 м. и более, боковые огни ФАТО/ВПП, входные огни зоны ФАТО/ВПП и огни конца ФАТО/ВПП. Огни должны быть включены;

2) СТО – среднее, включает в себя маркировку ФАТО/ВПП, систему огней подхода высокой/средней интенсивности типа ОВИ, ALSF, MALS длиной 420 – 719 м., боковые огни ФАТО/ВПП, входные огни ФАТО/ВПП и огни конца ФАТО/ВПП. Огни должны быть включены;

3) СТО – основное, включает в себя маркировку ФАТО/ВПП, систему огней подхода высокой/средней интенсивности типа ОВИ, ALSF, MALS длиной менее 420 м., систему огней подхода малой интенсивности любой длины, боковые огни ФАТО/ВПП, входные огни ФАТО/ВПП и огни конца ФАТО/ВПП. Огни должны быть включены;

4) СТО – отсутствие или наличие системы огней приближения или наличие системы огней приближения протяженностью менее 210 м. включает в себя маркировку ФАТО/ВПП, огни порога, боковые огни и огни конца ФАТО/ВПП или только маркировку (без огней) ФАТО/ВПП;

5) значения видимости, указанные в таблице 23 означают видимость RVR или SMV в соответствии с таблицей 25 настоящей Методики;

6) таблица 23 настоящей Методики применяется для УНГ не более 4;

7) включенные в таблицу 23 значения ВПП – это рассчитанные значения ВПП, не подлежащие округлению до ближайших 3 м. (10 футов) в целях определения значений видимости на ВПП. Значение ВПП округляется только в целях использования как вертикального элемента минимума.

87. Для ночных полетов устанавливается наземное светосигнальное оборудование для освещения зоны ФАТО/ВПП и препятствий.

88. Для полетов с одним пилотом эксплуатант рассчитывает минимум по видимости на ВПП для всех вариантов захода в соответствии с настоящей Методикой. Во всех случаях минимум по видимости на ВПП устанавливается не менее 800 м., за исключением случаев, когда используется автопилот, связанный с ILS или MLS, в этом случае применяются обычные минимумы по видимости на ВПП.

Высота принятия решения равна 1,25 минимальной высоты использования автопилота.

Параграф 16. Определение эксплуатационных минимумов аэродрома для точного захода на посадку на сухопутных вертодромах по категории II

89. Точный заход на посадку по категории II – это точный заход на посадку по приборам и посадка с использованием инструментальных систем ILS или MLS с условием:

1) высота принятия решения ниже 60 м. (200 футов), но не менее 30 м. (100 футов);

2) видимость на ВПП не менее 300м.

90. Эксплуатант обеспечивает, чтобы при заходе на посадку по категории II установленная ВПП не ниже:

1) ВПП, ограниченной РЛЭ вертолета для такого захода, если она определена в РЛЭ;

2) минимальной высоты, до которой используется точная посадочная система без требуемого визуального контакта;

3) значения минимальной ОСН/ОСЛ для данной категории вертолета;

4) ВПП, до которой летный экипаж допущен выполнять полет; или

5) 30 м. (100 футов).

91. Пилот не продолжает заход на посадку ниже ВПП, определенной в соответствии с пунктом 90 настоящей Методики, если не установлен визуальный

контакт как минимум с тремя последовательными огнями подхода на осевой линии, или с огнями зоны приземления, или с огнями осевой линии ФАТО/ВПП, или боковыми огнями ФАТО/ВПП, или их комбинации, при условии, что такой контакт устойчиво сохраняется. Этот визуальный контакт включает продольные элементы наземной системы, а также поперечные огни подхода или огни порога ВПП или световое обозначение зоны приземления.

92. Для точных заходов на посадку и посадок по категории II вертолетами с ЛТХ класса 1 эксплуатант устанавливает эксплуатационные минимумы в соответствии с требованиями таблицы 24 настоящей Методики.

Таблица 24. Видимость на ВПП для точных заходов на посадку по категории II в зависимости от ВПР.

Минимумы для точных заходов на посадку и посадок на сухопутных вертодромах (аэродромах)- категория II	
Высота принятия решения (ВПР)	Использование автоматического режима ниже ВПР, Видимость на ВПП
30 – 36 м. (100 – 120 футов)	300 м.
37 – 42 м. (121 – 140 футов)	400 м.
43 м. (141 футов) и выше	450 м.

Предполагается использование автоматического режима полета/захода на посадку до высоты не менее 80 процентов от соответствующей ВПР. Это требование может повлиять на значение ВПР в сторону ее увеличения, если есть ограничения по минимальной высоте использования автоматических режимов захода на посадку.

Параграф 17. Посадка-с-круга на сухопутном вертодроме (аэродроме).

93. Посадка с круга – термин, используемый для обозначения визуального этапа захода на посадку по приборам, когда ВС приводится в положение для посадки в зоне ФАТО/ВПП, которая расположена так, что не подходит для захода на посадку с прямой.

94. Для посадки с круга устанавливается минимальная высота снижения не менее 76 м. (250 футов), а метеорологическая видимость, которая не менее 800 м.

При визуальном маневрировании (посадке с круга) предписанной траекторией, установленные минимумы по видимости и минимальной высоте снижения не ниже значений, приведенных в данном пункте.

95. Эксплуатант обеспечивает, чтобы визуальный заход на посадку не выполнялся, если видимость на ВПП менее 800 м.

Параграф 18. Пересчет сообщенной метеорологической видимости в видимость на ВПП.

96. Эксплуатант не применяет процедуры пересчета видимости в видимость на ВПП при расчетах минимума для взлета и минимума точных заходов на посадку по категории II и III или когда значение видимости на ВПП получено от органа ОВД.

97. Во всех остальных случаях, не предусмотренных пунктом 96 настоящей Методики, эксплуатант обеспечивает, чтобы пересчет видимости в видимость на ВПП производился в соответствии с таблицей 25 настоящей Методики.

Таблица 25. Пересчет метеорологической видимости в видимость на ВПП.

Светооборудование (СТО)	Видимость на ВПП = видимость * (умножить) на	
	день	ночь
огни высокой интенсивности подхода и ВПП	1.5	2.0
любое другое оборудование	1.0	1.5
СТО ОТСУТСТВУЕТ	1.0	не применяется

Параграф 19. Метеорологические минимумы при полетах на морские буровые установки (далее - МБУ) или морские суда.

98. При выполнении полетов на МБУ или морские суда по ПВП метеорологические минимумы устанавливаются равными метеорологическим условиям для полетов по ПВП над водным пространством вне видимости земли в соответствии с приложением 5 к Правилам производства полетов гражданской авиации Республики Казахстан.

99. Полеты над водным пространством на малой высоте вне видимости земли осуществляются днем по ПВП (VFR), когда нижняя граница облаков 150 м (500 футов) и выше при видимости не менее 2000 м.

100. При выполнении срочных полетов по обслуживанию организаций здравоохранения и поисково-спасательных работ разрешается выполнять полеты в дневное время над водным пространством вне видимости земли по специальным полетам по ПВП при нижней границе облаков не ниже 100 м. (300 футов) и видимости не менее 1000 м.

Метеорологические минимумы для полетов над водным пространством по специальным полетам по ПВП устанавливаются в соответствии с приложением 6 к Правилам производства полетов гражданской авиации Республики Казахстан.

101. В неконтролируемом воздушном пространстве (класса G) при полетах между вертолетными площадками с надводным сектором менее 18 километров (

10 морских миль), полеты по ПВП (VFR) выполняются согласно таблицы 26 настоящей Методики.

Таблица 26. Минимальные требования к полетам между вертолетными площадками, находящимися в неконтролируемом воздушном пространстве (класс G)

	ПВП день	
	Высота нижней границы облаков	Видимость
Один пилот	150 м.	3000 м.
Два пилота	150 м.	2000 м.

102. При полетах по ППП на морские буровые установки (МБУ) или морские суда метеорологические минимумы устанавливаются с учетом требований параграфа 20 настоящей Методики.

Параграф 20. Заход на посадку по бортовому радиолокатору (далее - АРА) для полетов над водным пространством.

103. Эксплуатант не выполняет заход на посадку по бортовому радиолокатору, если он не имеет разрешения уполномоченного органа.

104. Заход на посадку по бортовому радиолокатору разрешается только на плавучие буровые платформы или на корабли на ходу, только в случае, когда применяется концепция многочленного экипажа.

105. Командир вертолета не выполняет заход на посадку по бортовому радиолокатору, если радиолокатор не обеспечивает наведение по курсу для обеспечения запаса высоты при пролете препятствий.

106. До того, как приступить к конечному этапу захода на посадку, командир вертолета убеждается, что на экране радиолокатора имеется свободная траектория для конечного участка захода на посадку и ухода на второй круг. Если боковое расстояние по отношению, к какому либо препятствию составляет менее 1852 м. (1.0 морской мили), командир вертолета:

1) выполняет заход на соседнюю к заданному объекту площадку и затем продолжает полет визуально к объекту назначения;

2) заходит на посадку с другого направления, применяя посадку с круга.

107. Командир вертолета убеждается, что высота нижней границы облаков находится значительно выше вертолетной площадки и позволяет выполнить безопасную посадку.

108. MDH не должна составлять менее 15 м. (50 футов) над превышением вертолетной площадки.

109. MDH для захода на посадку с использованием маневра посадки с круга составляет не менее:

- 1) 60 м. (200 футов) днем;
- 2) 90 м. (300 футов) ночью.

110. MDA применяется только в случае неисправности радиовысотомера.

Минимальная абсолютная высота снижения - это минимальное значение MDH + 60 м (200 футов) и исходит из показаний градуированного барометра в QNH вертодрома назначения или нижнего прогнозируемого уровня QNH по данному региону.

111. Дальность принятия решения (рисунки 2-3) составляет не менее 1390 м. (0.75 морской мили), если эксплуатант не продемонстрировал уполномоченному органу, возможность применения меньшей дальности принятия решения при допустимом уровне безопасности.

112. Пилот не продолжает заход на посадку за пределами дальности принятия решения или ниже MDH/MDA, если он не установил визуальный контакт с пунктом назначения.

113. MDH/MDA для выполнения одним пилотом заходов на посадку по бортовому радиолокатору превышает значение высоты, рассчитываемой по пункту 109 выше на 30 м. (100 футов), при этом дальность принятия решения составляет не менее 1850 м. (1.0 морской мили).

114. Процедура захода на посадку ARA вертолета имеет пять отдельных сегментов. Ими являются, подход (далее – Approach segment, аббревиатура на английском языке), начальный (далее – Initial Approach segment, аббревиатура на английском языке)), промежуточный (далее – Intermediate Approach segment, аббревиатура на английском языке)), конечный сегменты (далее – Final Approach segment, аббревиатура на английском языке)) и сегмент ухода на второй круг (далее – Missed Approach segment, аббревиатура на английском языке)).

Примеры процедур захода на посадку ARA, приведены на рисунках 1 – 4.

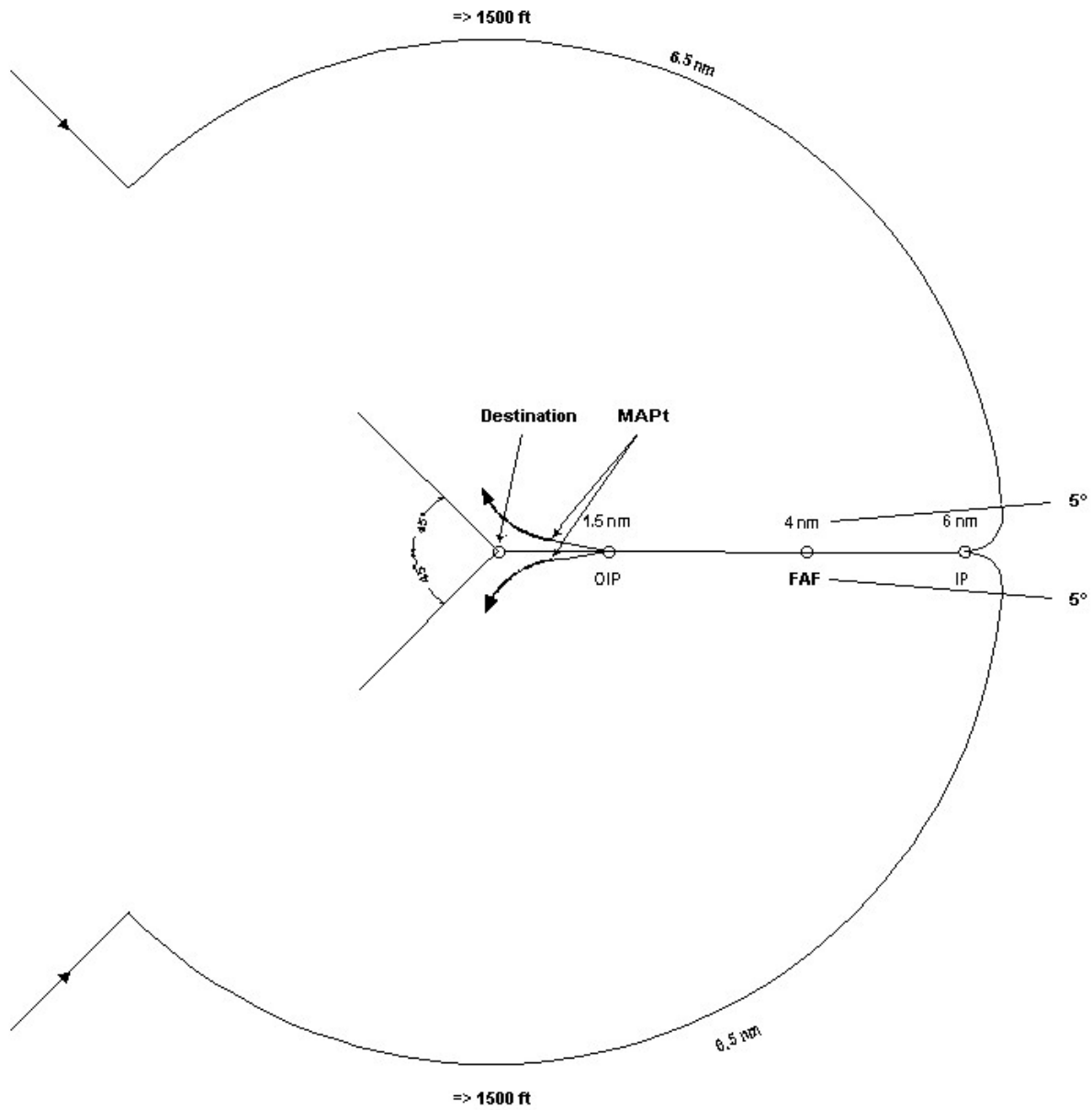


Рис 1. Процедура захода на посадку по бортовому радиолокатору (ARA) по кругу.

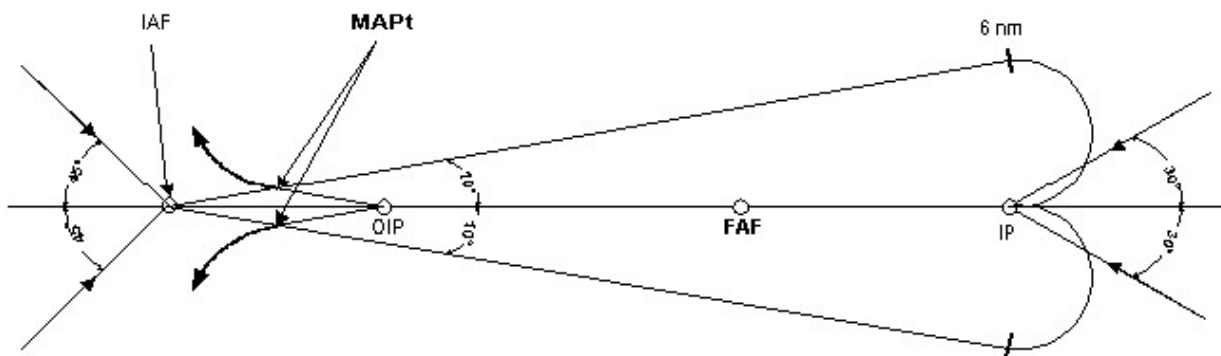


Рис 2. Процедура заход на посадку по бортовому радиолокатору (ARA) отворотом на расчетный угол или посадки с круга.

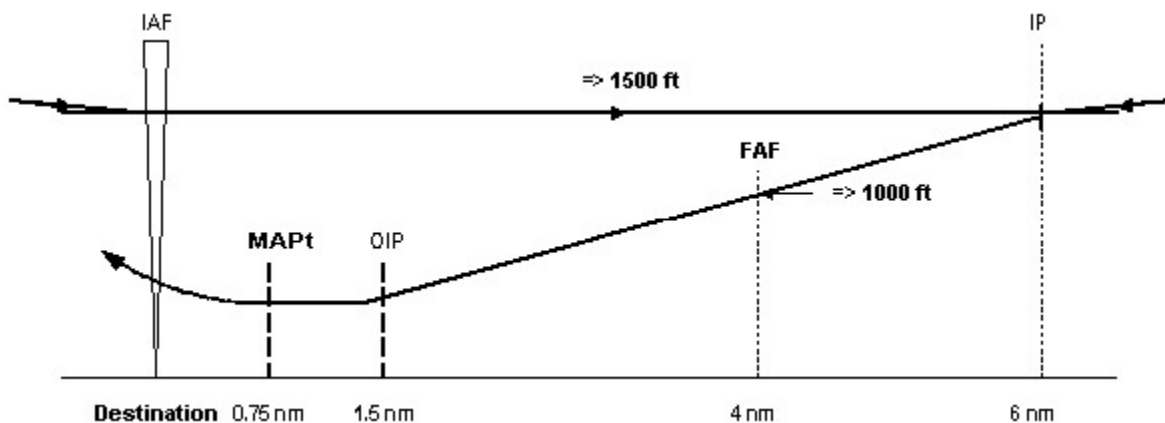


Рис 3. Вертикальный профиль захода на посадку

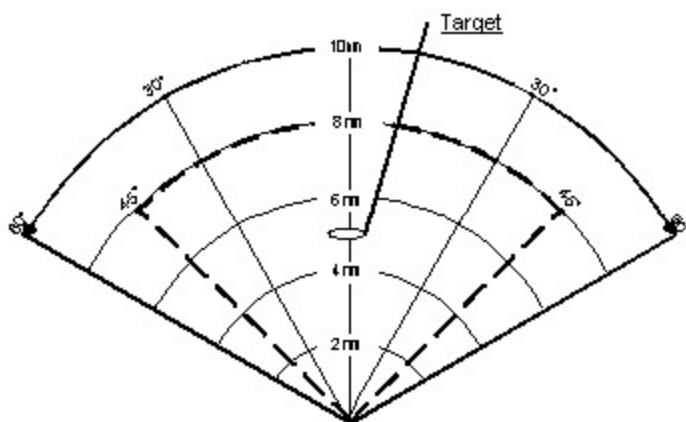


Рис 4. Зона ухода на второй круг (влево и вправо)

Параграф 21. Эксплуатационный минимумы для визуальных полетов (VFR).

115. Эксплуатационные минимумы для визуальных полетов на вертолетах устанавливаются в соответствии с требованиями Основных правил полетов.

116. Разрешаются полеты вертолетов при видимости в полете менее 1500 м., если они выполняют маневры на скорости, на которой можно своевременно обнаружить другие воздушные суда или какие-либо препятствия, чтобы избежать столкновения с ними.

Видимость может быть снижена до 800 метров на короткий период, при видимости земли, при маневрировании вертолета на скорости, позволяющей вовремя увидеть препятствия и избежать столкновения с ними.

117. Когда выполняется полет с видимостью менее 5 км., видимость не должна быть меньше, чем расстояние, пролетаемое вертолетом за 30 секунд, чтобы позволить пилоту возможность увидеть препятствия и избежать с ними столкновения. Зависимость видимости и скорости полета вертолета приведены в таблице 27 настоящей Методики.

Таблица 27

Видимость (м.)	Скорость км./ч. (узлов)
800	93 (50)
1500	185 (100)
2000	220 (120)

118. Эксплуатационные минимумы для полетов по специальным полетам по ПВП на вертолетах устанавливаются в соответствии с требованиями Основных правил полетов в воздушном пространстве Республики Казахстан.

119. Минимальные значения истинных безопасных высот полета и высот нижней границы облаков, а также минимальные значения видимости при полетах по ПВП приведены в приложении 6 к Правилам производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан.

Параграф 22. Тренировочные минимумы для вертодромов (аэродромов)

120. Тренировочные минимумы вертодромов (аэродромов) для взлета и посадки вертолетов, не допущенных к производственным полетам по ППП, при выполнении тренировок по ППП устанавливаются в соответствии с Программой подготовки летного состава (далее - ППЛС).

121. Высота принятия решения по тренировочному минимуму вертодрома (аэродрома) при углах наклона глиссады 2 градуса 30 минут – 4 градуса (5 градусов) для захода на посадку вертолетов, не допущенных к производственным полетам по ППП, при выполнении тренировок по ППП в соответствии с ППЛС определяется как $DH=H$ м.б.

Во всех случаях DH устанавливается не менее 100 м.

122. Дальность видимости на ВПП тренировочного минимума вертодрома (аэродрома) для посадки вертолетов, не допущенных к производственным полетам по ППП, при выполнении тренировочных полетов по ППП в соответствии с ППЛС определяется по таблице 28.

123. Тренировочный минимум вертодрома (аэродрома) для взлета вертолетов, не допущенных к производственным полетам по ППП, при выполнении тренировочных полетов по ППП в соответствии с ППЛС устанавливается равным тренировочному минимуму аэродрома для посадки.

Таблица 28. Значение дальности видимости на ВПП (видимости) тренировочного минимума вертодромов (аэродромов) для посадки вертолетов, не допущенных к производственным полетам по ППП, при выполнении тренировок по ППП в соответствии с ППЛС.

Система захода на посадку	Относительная высота принятия решения, м.						
	100-105	110-115	120-155	160-200	200-205	210-255	260 и более
РСР+ОСП, РСР	1000	1200	1500	2000	2000	2500	3000
ОСП	1000	1200	1500	2500	2500	3000	3000
ОПРС	-	-	-	-	2500	3000	3000

Параграф 23. Влияние, оказываемое на посадочные минимумы наземным оборудованием, временно вышедшим из строя или функционирующим не в полном объеме

124. Влияние, оказываемое неисправным наземным оборудованием на посадочный минимум аэродрома, представлено в таблицах 29 и 30 настоящей Методики.

Таблица 29. Влияние на посадочный минимум отказавшего или неисправного наземного радиотехнического оборудования.

Отказавшее или неисправное оборудование	Влияние на посадочный минимум			
	CAT III A	CAT II	CAT I	Заход по неточным системам
ILS работает на резервном источнике питания	Не допускается	Не оказывает влияния		
Внешний маркер	Не оказывает влияния, если заменено соответствующими опубликованными инструкциями			Не применяется
Средний маркер	Не оказывает влияния			Не оказывает влияния, если не используется как точка ухода на второй круг
Система оценки RVR на ВПП в зоне касания	Можно временно заменить на RVR на середине ВПП, если это утверждено государством, где находится аэродром.			Не оказывает влияния

Таблица 30. Влияние на посадочный минимум отказавшего или неисправного наземного светотехнического оборудования.

Отказ или понижение работоспособности оборудования	Влияние на посадочный минимум			
	CAT IIIA	CAT II	CAT I	Заход по неточным системам
Огни приближения	Не разрешено для выполнения захода на посадку с DH> 15 м (50 футов)	Не разрешено	Минимум как при отсутствии оборудования	
Огни приближения исключены последние 210 м.	Не влияет	Не разрешено	Минимум как при отсутствии оборудования	
Огни приближения исключены последние 420 м.	Не влияет		Минимум как при отсутствии оборудования	
Запасные источники питания огней приближения	Не оказывает влияния	RVR как для базового оборудования CAT1		Не оказывает влияния
Система посадочных огней FATO	Не допускается		Минимум для базового оборудования. Только днем	
Боковые огни ВПП	Только днем;			
Осевые огни	RVR 300 м только днем	RVR 300 м Ночью – 550 м	Не оказывает влияния	
Осевые огни, расположенные с интервалом до 30 м	Не оказывает влияния			
Огни зоны приземления	Днем – RVR 300 м Ночью – 550 м		Не оказывает влияния	
Запасные источники питания для огней приближения	Не допускается		Не оказывает влияния	
Система огней рулежной дорожки	Не оказывает влияния – кроме задержек из-за снижения скорости движения			

Приложение 5
к Правилам производства полетов гражданской авиации Республики Казахстан

Минимальные метеорологические условия полета по ПВП

Местность	Скорость полета	Минимальные условия полета по ПВП	
		Высота нижней границы облаков	Вертикальное расстояние от воздушного

	(истинная), км./ч.	над наивысшей точкой рельефа, (м.)	Видимость, (м.)	судна до нижней границы облаков, (м.)
В зоне взлета и посадки				
Равнинная и холмистая	300 и менее	150	2000	50
(водная поверхность)	301-450	300	5000	100
Горная	450 и менее	300	5000	100
В зоне подхода, по воздушным трассам, местным воздушным линиям и установленным маршрутам				
Равнинная и холмистая	300 и менее	150	2000	50
(водная поверхность)	301-450	300	5000	100
Горная (высота до 2000 м.).	450 и менее	400	5000	100
Горная (высота 2000 м. и более).	450 и менее	700	8 000	100

Примечание:

Примечания:

1. В зоне взлета и посадки минимальные метеоусловия устанавливаются по скорости полета по кругу.

2. Разрешаются полеты вертолетов при видимости в полете менее 1500 м, если они выполняют маневры на скорости, на которой можно своевременно обнаружить другие воздушные или какие-либо препятствия, чтобы избежать столкновения с ними. Видимость не должна быть меньше, чем расстояние, пролетаемое вертолетом за 30 секунд, чтобы позволить пилоту возможность увидеть препятствия и избежать с ними столкновения (см. таблицу 3).

Таблица 3

Минимальная видимость для визуальных полетов (VFR)

Видимость, м	Скорость, км/ч (kts)
800	93 (50)
1 500	185 (100)
2 000	220 (120)

Приложение 6
к Правилам производства
полетов гражданской авиации
Республики Казахстан

Минимальные запасы высот над препятствием для полета по специальным полетам по ПВП

Сноска. Приложение 6 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Местность	Минимальный запас высоты над препятствием, м.		Высота нижней границы облаков над наивысшей точкой рельефа, м.		Видимость, м.	
	днем	ночью	днем	ночью	днем	ночью
Срочные полеты по обслуживанию организаций здравоохранения, поисково-спасательные и аварийно-спасательные работы, тренировочные полеты особо важные полеты						
Равнинная и холмистая (водная поверхность)	50	250	100	300	1000	4000
Горная	300	-	400	-	2000	-
Особо важные полеты и полеты по перегонки ВС						
Равнинная и холмистая (водная поверхность)	-	400	-	450		4000

1. Полоса учета превышения рельефа местности и искусственных препятствий на ней при расчете безопасной высоты полета в районе аэродрома вне схемы вылета (захода на посадку) устанавливается: днем – по 5 км., ночью – по 10 км. в обе стороны от оси маршрута.

2. При полете по схеме вылета (захода на посадку) полоса учета препятствий устанавливается в соответствии с правилами учета препятствий при построении схем вылета (захода на посадку).

3. При полетах по местным воздушным линиям и установленным маршрутам полета ширина полосы учета превышения рельефа местности и искусственных препятствий: днем – в пределах ширины местной воздушной линии, маршрута полета, ночью – по 25 км. в обе стороны от оси местной воздушной линии, маршрута полета.

4. При полетах в районе авиационных работ – по 5 км. в обе стороны от оси маршрута.

5. При полетах днем в равнинной или холмистой местности при фактической и прогнозируемой высоте нижней границы облаков ниже 150 м. и видимости 3000 м. и более для ВС с приборной скоростью полета не более 300 км/ч высота искусственных препятствий не учитывается.

Безопасные истинные высоты полетов по ППП и ПВП

Сноска. Приложение 7 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Скорость полета (истинная), км/час	Безопасная высота полета (истинная), м.		
	по ППП	по ПВП	специальные полеты по ПВП
В зоне взлета и посадки 300 и менее (по кругу)	300	100	50
Более 300 (по кругу)	300	200	-
В районе подхода, по воздушным трассам, МВЛ и установленным маршрутам			
а) в равнинной или холмистой местности и над водным пространством:			
300 км/час и менее: днем	600	100	50
ночью	600	400	250
от 301 до 450 км/час	600	200	-
более 450 км/час	600	-	-
б) в горной местности (высота до 2000 м.). 450 км/час и менее	900	300	300
в) в горной местности (высота 2000 м. и более). 450 км/час и менее	900	600	300
более 450 км/час	900	-	-

1. Полоса учета превышения рельефа местности и искусственных препятствий на ней при расчете безопасной высоты полета в зоне взлета и посадки устанавливается при полете по ППП - по 10 км., а по ПВП – по 5 км. в обе стороны от оси маршрута. При наличии радиолокационного контроля по 10 км., а при отсутствии радиолокационного контроля по 25 км. в обе стороны от оси маршрута; при полете по ПВП – в пределах ширины коридора.

Указанные значения истинных безопасных высот для ВС всех типов соблюдаются при полете по схеме захода на посадку до выхода из 4 разворота. На участке от точки выхода из 4 разворота до 1 разворота высота полета и ширина полосы учета препятствий устанавливаются в соответствии с требованиями документа ИКАО Производство полетов ВС (Doc 8168 OPS/611 (PANS-OPS) том II Построение схем визуальных полетов и полетов по приборам), и указываются в инструкции по производству полетов на данном аэродроме.

В случаях, когда по условиям рельефа местности или по другим причинам эти требования выполнить невозможно, применяются специальные схемы захода на посадку, утверждаемые уполномоченным органом.

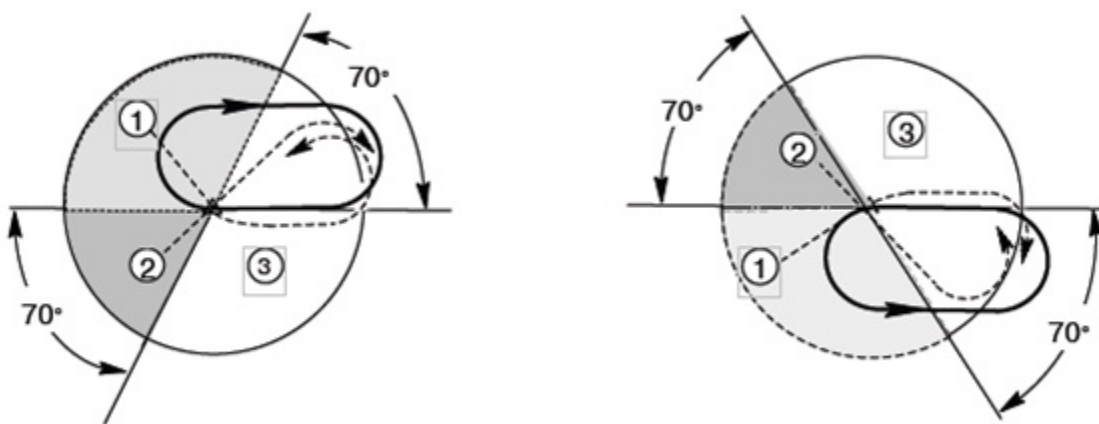
2. Полоса учета превышения рельефа местности и искусственных препятствий на ней при расчете безопасной высоты и нижнего безопасного эшелона по воздушным трассам, МВЛ и установленным маршрутам (вне района аэродрома) должна быть при полете по ППП – по 25 км. в обе стороны от оси маршрута, а по ПВП - в пределах ширины трассы (МВЛ, установленного маршрута).

3. При полетах по ПВП на горных аэродромах, в отдельных случаях, для ВС со скоростью полета по кругу 300 км/ч и менее, ширина полосы учета превышения рельефа местности и искусственных препятствий на ней, по решению уполномоченного органа в сфере гражданской авиации, сокращается, о чем указывается в инструкции по производству полетов (аэронавигационном паспорте) на данном аэродроме.

Приложение 8
к Правилам производства
полетов гражданской авиации
Республики Казахстан

Процедуры входа и выхода из зоны ожидания

1. Процедуры входа в зону ожидания



Сектор 1. Параллельный вход:

- 1) после выхода на точку ожидания выполнить разворот на курс обратный курсу входа и следовать время, установленное для зоны ожидания;
- 2) выполнить разворот (левый или правый) для выхода на точку ожидания;
- 3) после второго выхода на точку ожидания выполнить разворот для полета в зоне ожидания.

Сектор 2. Обратный вход:

- 1) после выхода на точку ожидания выполнить разворот на курс, отличающийся на 30 градусов от обратного курса входа в зону ожидания;
- 2) выполнять полет с этим курсом:
в течение времени, указанного для зоны ожидания;
если используется DME, следовать до установленного расстояния;
если зона ограничена радиалом от VOR и расстоянием по DME, следовать до указанных ограничений, в зависимости оттого, что точней;
- 3) выполнить разворот в сторону курса входа на точку ожидания;
- 4) после второго выхода на точку ожидания выполнить разворот для полета в зоне ожидания.

Сектор 3. Прямой вход:

после выхода на точку ожидания выполнить разворот в предписанную сторону и продолжить полет в зоне ожидания.

2. Выход из зоны ожидания

Выход из зоны ожидания осуществляется через контрольную точку зоны ожидания (точку входа в зону ожидания).

При получении разрешения оставить зону ожидания в указанное время, экипажу следует скорректировать схему в рамках установленных схемой полета в зоне ожидания пределов, с тем, чтобы оставить пункт ожидания в указанное время.

При наличии радиолокационного контроля диспетчер ОВД выводит ВС из зоны ожидания с любой точки схемы.

Приложение 9
к Правилам производства
полетов гражданской авиации
Республики Казахстан

Полеты в зоне ожидания

Сноска. Приложение 9 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Высота/эшелон, метры	Обычные условия	Условия турбулентности
До 4250 м. (FL 140) включительно	320 км/час для ВС кат. А и В	315 км/час для ВС кат. А и В
	430 км/час для ВС кат. С и Д	520 км/час 1)
Выше 4250 м. (FL 140) до 6100 м. (FL 200) включительно	450 км/час 2)	520 км/час или 0.8 М
Выше 6100 м. (FL 200) до 10350 м. (FL 340)	490 км/час 2)	в зависимости оттого, что меньше 1)

включительно	
Выше 10350 м. (FL 340)	0.83 М (число МАХа)

1) скорость 520 км/час или 0.8М, рассчитанная из условий турбулентности, используется для полета в зоне ожидания только после предварительного разрешения органа ОВД;

2) для схем ожидания, связанных со структурой маршрутов, используется скорость полета 520 км/час.

Приложение 10
к Правилам производства
полетов гражданской авиации
Республики Казахстан

Принятие решения на вылет и прилет по ППП

Сноска. Приложение 10 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Варианты	На аэродроме назначения		Продолжительность полета до аэродрома назначения по расчету	Количество запасных аэродромов, полет до которых обеспечивается с высоты принятия решения (минимальной высоты снижения) аэродрома назначения
	фактическая погода (высота нижней границы облаков, видимость на ВПП, ветер)	прогноз погоды ко времени прилета)		
1	Не ниже установленного минимума	Ниже минимума	до 2 ч. от 2 до 5ч.	1 2 или 1*
2	Независимо от фактической погоды	Не ниже минимума	1 ч. и более	1
3	Независимо от фактической погоды	Ниже минимума	более 5 ч.	2 или 1*

* В данном случае аэродром выбирается запасным, если прогнозом погоды ко времени прилета предусматривается высота нижней границы облаков на 100 м. и видимость на 1000 м. выше установленного минимума.

При этом если время прилета на аэродром назначения (запасной) совпадает с прогнозируемым периодом (ВЕСМГ, аббревиатура на английском языке) уменьшения видимости и (или) высоты нижней границы облаков, при принятии решения на вылет по ППП учитывается их наименьшее значение.

Форма акта летной проверки схем визуальных полетов и полетов по приборам ППП/ІАР

(наименование организации, осуществляющей эксплуатацию наземных средств РТОП и связи/организации, использующей сигналы средств РТОП и связи для управления воздушным движением)

ПРЕДСТАВЛЯЮ НА УТВЕРЖДЕНИЕ	УТВЕРЖДАЮ
<hr/>	<hr/>
(лицо, отвечающее за эксплуатацию средств РТОП, используемого для схемы полетов по приборам ППП/ ІАР)	(наименование должности руководителя в соответствии
<hr/>	<hr/>
(наименование организации	с учредительными документами организации, осуществляющей
<hr/>	<hr/>
в соответствии с учредительными документами)	эксплуатацию схем полетов по приборам ППП/ ІАР)
<hr/>	<hr/>
(подпись) (инициалы, фамилия)	(подпись) (инициалы, фамилия)
<hr/>	<hr/>
" ____ " _____ г.	М.П. " ____ " _____ г.

АКТ

летной проверки схемы полетов по приборам (схем визуальных полетов)

(тип схемы ППП/ІАР: воздушная трасса, внетрассовый маршрут, схема захода на посадку, схема маршрутов прибытия и вылета и т.д. аэропорта (аэроузла) _____

(наименование аэропорта/аэроузла)

В период с " ____ " _____ 20__ г. по " ____ " _____

20__ г. экипажем ВСЛ _____ борт.

№ _____, оборудованным аппаратурой
летного контроля _____

№ _____

(тип АЛК) (зав. номер)

проведена _____

(наименование авиапредприятия, использующего ВСЛ) (вид летной проверки: ввод, годовая, специальная)

летная проверка схемы полетов по приборам

ППП/АР _____

(тип схемы ППП/АР: воздушная трасса № ..., схема захода на посадку с МКп - _____ У, схема маршрутов прибытия и вылета, схема FSM и т.д.)

Летную проверку выполняли:

КВС - лаборатории

(фамилия, инициалы)

Бортовой инженер -

испытатель летающей лаборатории _____

(фамилия, инициалы)

Специалист по схемам

ППП/АР (при необходимости) _____

(фамилия, инициалы)

Представитель службы ОВД _____

(фамилия, инициалы)

Руководитель объекта _____

(фамилия, инициалы)

(лицо, отвечающее за эксплуатацию средства

для схемы ППП/АР)

Летная проверка схемы ППП/АР

(тип схемы ППП/АР: воздушная трасса №..., схема захода на посадку с МКп _____, и т.д.)

и измерения параметров _____

№ _____ проводились в соответствии с "Программой по (тип средства РТОП для обеспечения полетов по схеме ППП/АР) (зав. номер)

облету схем визуальных полетов и полетов по приборам на аэродромах ГА Республики Казахстан", утвержденных Приказом Министерства транспорта и коммуникаций РК от " _____ "

" _____ " 2011 г. № _____. Результаты проверки и измерений

приведены в таблицах приложенных к акту летной проверки.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Схема полетов по приборам ППП/ІАР

(воздушная трасса №..., схема захода на посадку с МК -, и т.д.)

с использованием сигналов от _____,

(тип средства РТОП для обеспечения полетов по схеме ППП/ІАР) (зав. номер)

№ _____

аэропорта (аэроузла) _____,

соответствует (не соответствует - указать причину)

(наименование аэропорта/аэроузла)

требованиям документа ИКАО "Производство полетов ВС" (Doc 8168 OPS/611 (PANS-OPS) и действующего аэронавигационного паспорта аэродрома/аэроузла (инструкции по производству полетов в районе аэродрома/аэроузла) и пригодна для обеспечения полетов ВС по приборам без ограничений (с ограничениями - указать причину).

Приложение. Таблица(ы) - летной проверки схемы и результатов проверки и измерений параметров и характеристик наземного средства РТОП

(тип средства РТОП для обеспечения полетов по схеме ППП/ІАР)

№ _____ в 2 экз. на _____ листах.

(зав. номер)

Акт составлен в 3 (5) экземплярах:

экз. № 1 - уполномоченный орган в области гражданской авиации;

экз. № 2 - организации, осуществляющей эксплуатацию схем полетов по приборам;

экз. № 3 - организации, осуществляющей эксплуатацию средств РТОП и связи (при вводе схемы полетов по приборам в эксплуатацию - 2 экземпляра), - службе ЭРТОС;

экз. № 4 - разработчику схем полетов по приборам;

экз. № 5 - авиационному предприятию, на эксплуатации которого находятся воздушные суда-лаборатории.

Летную проверку проводили:

КВС - лаборатории _____ " ____ " _____ 20 г.

(подпись)

Бортовой инженер -

испытатель летающей лаборатории _____ " ____ " _____ 20 г.

(подпись)

Специалист по схемам

ППП/ІАР (при необходимости) _____ " ____ " _____ 20 г.

(подпись)

Представитель службы ОВД _____ " ____ " _____ 20 г.

(подпись)

Руководитель объекта _____ " ____ " _____ 20 г.

(подпись)

(лицо, отвечающее за эксплуатацию
средства для схемы ППП/ІАР)

Приложение 12
к Правилам производства
полетов в гражданской авиации
Республики Казахстан

**Требования к допуску воздушных судов и эксплуатантов к полетам
в условиях минимума вертикального эшелонирования 300 м.
(1000 фут) между эшелонами 290 (8850 м.) и 410 (12500 м.)
включительно**

Сноска. Приложение 12 с изменениями, внесенными приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1. Настоящие требования к допуску ВС и эксплуатантов к полетам в условиях минимума вертикального эшелонирования 300 м. (1000 фут) между эшелонами 290 (8850 м.) и 410 (12500 м.) включительно (далее - Требования) определяют допуск ВС и организацию контроля за характеристиками выдерживания относительной высоты ВС, выполняющих полеты в условиях сокращенных интервалов вертикального эшелонирования (далее - RVSM, аббревиатура на английском языке) в воздушном пространстве Республики Казахстан.

2. Для выполнения полетов в воздушном пространстве в условиях RVSM, необходимо, чтобы на ВС было установлено оборудование с вертикальными навигационными характеристиками, разработаны программы сохранения летной годности (техническое обслуживание и ремонт) и правила выполнения полетов в воздушном пространстве с RVSM.

3. Процесс допуска к полетам в условиях RVSM предусматривает следующие этапы:

- 1) определение типовых групп ВС;
- 2) допуск ВС и эксплуатанта к выполнению полетов в условиях RVSM;
- 3) контроль характеристик выдерживания высоты;
- 4) сохранение летной годности (порядок технического обслуживания воздушных судов).

4. Технические требования к характеристикам выдерживания относительной высоты применяются к совокупности ошибок выдерживания относительной высоты индивидуальных ВС и отвечают следующим четырем условиям:

1) доля суммарной ошибки по высоте (далее - TVE, аббревиатура на английском языке), абсолютная величина которых превышает 90 м. (300 фут) - менее $2,0 \times 10^{-3}$;

2) доля TVE, абсолютная величина которых превышает 150 м. (500 фут) - менее $3,5 \times 10^{-6}$;

3) доля TVE, абсолютная величина которых превышает 200 м. (650 фут) - менее $1,6 \times 10^{-7}$;

4) доля TVE, абсолютная величина которых находится в пределах 290 - 320 м. (950 - 1050 фут) - менее $1,7 \times 10^{-8}$.

5. Требования к техническим характеристикам средств вертикального эшелонирования (далее - СВЭ) предусматривают одновременное выполнение следующих условий:

1) систематическая погрешность измерения высоты (далее - ASE, аббревиатура на английском языке) - не более ± 25 м. (± 80 фут);

2) наибольшее абсолютное значение ASE не превышает 37 м. (120 фут);

3) сумма абсолютного значения ASE и 3-х стандартных отклонений измерения высоты - не более 75 м. (245 фут). Для ВС, заявка на сертификацию которых подана после 01.01.2000г. - не более 60 м. (200 фут), в полном диапазоне режимов эксплуатации с RVSM;

4) порог срабатывания сигнализации отклонения от заданной высоты 60 ± 20 м. (200 ± 65 фут);

5) среднее квадратическое отклонение погрешности выдерживания заданной высоты полета должно быть не более 13,3 м. (43,7 фут);

6) вероятность несигнализируемого отказа основных трактов измерения высоты не более 1×10^{-5} за час полета;

7) вероятность вертикального перекрытия для случая встречи 2-х воздушных судов не более $1,7 \times 10^{-8}$.

6. Каждое ВС оборудуется не менее чем тремя независимыми системами измерения высоты, из которых не менее двух систем обеспечивающих средствами автоматического контроля.

7. В состав каждой из двух основных систем измерения высоты входят следующие компоненты:

1) приемник восприятия статического давления, обеспеченный защитой от обледенения, если он установлен в месте, подверженном обледенению;

2) средства измерения и индикации барометрической высоты, обеспечивающие индикацию текущей высоты на приборной доске экипажа, информацию для автоматической передачи данных на землю об индицируемой высоте;

3) автоматическую компенсацию погрешностей приемника статического давления (при необходимости);

4) система контроля и сигнализации отклонения от высоты заданного эшелона полета;

5) оборудование, обеспечивающее передачу органу ОВД данных об абсолютной барометрической высоте;

8. Каждое ВС оборудуется:

1) приемоответчиком вторичной обзорной радиолокации (далее - ВОРЛ), передающим данные о высоте полета и способным работать совместно с системой измерения высоты, используемой для выдерживания высоты полета. С 1 января 2012 года все ВС оборудуются приемоответчиком ВОРЛ, передающим информацию о барометрической высоте с точностью 7,62 м. (25 фут) или более высокой точностью;

2) системой автоматического выдерживания заданной абсолютной высоты полета;

3) системой, обеспечивающей передачу сигналов для автоматического выдерживания заданной высоты эшелона.

9. При реализации функции автоматического выхода на заданную высоту используются сигналы текущей высоты полета с учетом компенсации аэродинамических погрешностей приемников статического давления, если таковая имеется.

10. СВЭ на каждом экземпляре ВС обеспечивают:

1) измерение высоты для ВС с погрешностью, заявка на сертификацию типа которого подана после 01.01.2000г., в пределах ± 60 м. (200фут), для ВС находящихся в эксплуатации в пределах ± 75 м. (245 фут);

2) выдерживание высоты системой автоматического управления в пределах ± 20 м. (65 фут) при отсутствии турбулентности и порывов ветра, при наличии автоматического выхода на заданную высоту эшелона расхождения между индицируемой у КВС высотой основного измерителя высоты и выходными сигналами в систему выдерживания высоты не превышающую ± 10 м. (30 фут);

3) сигнализацию отклонения от высоты заданного эшелона не более чем на 60 ± 20 м. (200 \pm 65 фут). Кратковременное отклонение по абсолютной высоте при смене эшелона не превышающее 45м.

11. Перед допуском ВС к полетам в RVSM эксплуатант осуществляет следующие мероприятия:

1) проверяет состояния плит приемников статического давления и поверхности фюзеляжа в районе приемников статического давления;

2) проводит наземную проверку по определению инструментальных погрешностей измерителей высоты;

3) определяет расхождения показаний основных измерителей высоты при полете по эшелонам. Сумма абсолютных величин систематической погрешности измерения высоты для типа ВС и максимальной инструментальной погрешности бортового измерителя высоты каждого из ВС данного типа не превышает требованиям подпунктов 1), 2) пункта 10 настоящих Требований;

4) определяет погрешность выдерживания высоты системой автоматического управления в условиях рейсовых полетов на 3-х эшелонах в интервале высот 8850 - 12500 м. (FL 290 - 410) согласно приложения 1 к настоящим Требованиям. При этом отклонение по указателю высоты от стабилизируемой системой автоматического управления высоты не превышает 20 м.;

5) для ВС с функцией автоматического выхода на заданный эшелон подтвердить материалами наземной (лабораторной) проверки и анализом эксплуатационной документации, что расхождение между барометрической высотой и сигналами, поступающими в систему выдерживания высоты, не более ± 10 м.;

6) оборудует ВС бортовой системой предупреждения столкновений (БСПС II);

7) определяют ВС, предполагаемые к эксплуатации в регионе с RVSM;

8) запрашивают у разработчика ВС сертификационные документы на соответствии требованиям для полетов в условиях RVSM и необходимые для выполнения эксплуатационные (сервисные) бюллетени;

9) организуют, при необходимости, работы на договорных основах по обеспечению соответствия заявленных ВС требованиям сертификационных документов по эксплуатационным бюллетеням (служебным запискам), определяющим доработки бортового оборудования и эксплуатационной документации;

10) разрабатывают и вводят в действие дополнения к Руководству по производству полетов, Программе технического обслуживания и Руководству по регулированию технического обслуживанию эксплуатанта в части организации полетов, подготовки ВС и авиационного персонала к полетам в условиях RVSM;

11) обеспечивают подготовку инженерно-авиационной службы к обслуживанию СВЭ и обучение авиационного персонала в соответствии с типовыми программами, утвержденным уполномоченным органом;

12) организуют работы по проведению оценки соответствия заявленных экземпляров ВС нормативным требованиям, на основе договоров с соответствующими организациями.

12. В условиях рейсовых полетов по эшелонам подтвердить точность срабатывания сигнализации отклонений от высоты заданного эшелона при подходе к эшелону и преднамеренном отклонении от него. При этом порог срабатывания не превышает требованиям подпункта 3) пункта 11 настоящих Требований.

13. Применительно к утверждению летной годности ВС считаются принадлежащими одной группе, если выполняются следующие условия:

1) ВС имеют номинально одинаковую конструктивную схему и утверждены в соответствии с одним сертификатом типа, изменением к сертификату типа или дополнительным к нему;

2) системы измерения статического давления каждого ВС являются номинально идентичными. Поправки, связанные с погрешностью приемника статического давления (далее - SSE, аббревиатура на английском языке), являются одинаковыми для всех ВС группы;

3) комплекты бортового оборудования, установленные на каждом ВС для выполнения связанных с RVSM минимальных требований к оборудованию, отвечают одним и тем же техническим требованиям изготовителя и имеют одинаковый номер изделия.

14. Каждый тип ВС, указанный в приложении 2 к настоящим Требованиям, для полетов в воздушном пространстве RVSM получает допуск уполномоченного органа.

15. Для получения допуска экземпляра ВС западного производства, зарегистрированного в другом государстве, эксплуатант представляет документы

, перечисленные в пункте 17 настоящих требований, в уполномоченный орган, либо в авиационную администрацию того государства, где зарегистрировано ВС.

16. Работы по допуску ВС западного производства к полетам в условиях RVSM проводятся на основании требований сервисных писем (далее - SL, аббревиатура на английском языке), сервисных бюллетеней (далее - SB, аббревиатура на английском языке), инженерных указаний (далее - EO, аббревиатура на английском языке), другой касающейся RVSM документации и договоров эксплуатантов с сертифицированными техническими центрами, имеющими право на выполнение работ по СВЭ, применяемых для полетов с RVSM.

17. Для получения допуска к полетам в условиях RVSM эксплуатант представляет в уполномоченный орган следующие документы:

- 1) заявление в произвольной форме;
- 2) заключение разработчика ВС, или завода-изготовителя, или иностранного государства о соответствии заявленных ВС требованиям, предъявляемым к экземпляру ВС к полетам в условиях RVSM (копии записей в РЛЭ или в эксплуатационной документации о допуске ВС к полетам в условиях RVSM или копия сертификата о допуске типа ВС с перечнем установленного оборудования) ;
- 3) сведения о соответствии высотомерного оборудования, отличного от разрешенного перечня, требованиям к полетам ВС в условиях RVSM (при необходимости);
- 4) акт о выполнении эксплуатационных бюллетеней и выполненных доработках по установке СВЭ на ВС (при необходимости);
- 5) дополнения к Руководству по производству полетов, Программе технического обслуживания и Руководству по регулированию технического обслуживанию эксплуатанта;
- 6) минимальный перечень оборудования (MEL), составленный на базе основного минимального перечня оборудования (MMEL) и соответствующих эксплуатационных требований, включающий в себя бортовые системы, связанные с выполнением полетов в воздушном пространстве с RVSM;
- 7) сведения о прохождении подготовки и допуске летного и инженерно-технического персонала;
- 8) акт о готовности инженерно-авиационной службы, утвержденный эксплуатантом;
- 9) данные об эксплуатанте, выполняющим полеты в условиях RVSM по форме приведенной в приложении 3 к настоящим Требованиям;
- 10) данные о ВС, выполняющим полеты в условиях RVSM по форме приведенной в приложении 3 к настоящим Требованиям;

11) копия типовой программы сертификации летной годности ВС или инспекторской проверки ВС, подтверждающие установку СВЭ для полетов в условиях RVSM выданной уполномоченным органом или организацией, находящейся в ведении уполномоченного органа.

18. При соответствии ВС уполномоченный орган оформляет допуск эксплуатанта и ВС к полетам в условиях RVSM и делает соответствующие записи о допуску по форме, приведенной в приложении 4 к настоящим Требованиям и специальных положениях по эксплуатации сертификата эксплуатанта с условием последующего прохождения контроля точности выдерживания высоты полета.

Допуск для ВС к полетам с RVSM выдается эксплуатанту сроком на 2 года.

19. При продлении допуска к полетам в условиях RVSM ранее допущенных ВС эксплуатант представляет в уполномоченный орган следующие документы:

- 1) заявление в произвольной форме;
- 2 акт проверки состояния приемников статического давления в соответствии с технологическими картами по проведению сервисных работ по техническому обслуживанию на ВС;
- 3) информация о проведении в полете периодического контроля исправности основных каналов измерения высоты путем сравнения показаний высотомеров по форме приложения 1 к настоящим Требованиям;
- 4) информацию подтверждающую, прохождение характеристик выдерживания относительной высоты;
- 5) копию допуска ВС к полетам в условиях RVSM;
- 6) данные об эксплуатанте, выполняющим полеты в условиях RVSM по форме приведенной в приложении 3 к настоящим Требованиям;
- 7) данные о ВС, выполняющим полеты в условиях RVSM по форме приведенной в приложении 5 к настоящим Требованиям;
- 8) дополнения к Руководству по производству полетов, Программе технического обслуживания и Руководству по регулированию технического обслуживанию эксплуатанта и MEL (при необходимости).

20. Техническое обслуживание по поддержанию летной годности средств вертикального эшелонирования включает:

- 1) проверку состояния приемников статического давления в соответствии с технологическими картами по проведению сервисных работ по техническому обслуживанию на ВС;
- 2) проверку показаний систем вертикального эшелонирования ВС на контрольной точке, соответствующей давлению дня;

3) проверку систем вертикального эшелонирования ВС в лаборатории на контрольных точках, соответствующих эшелонам полета, с записью результатов проверки в журналы учета параметров;

4) проверку сопряжения барометрических высотомеров с ответчиком ВОРЛ, при этом разность значений высоты по указателю и в коде самолетного ответчика не превышает 30 м. (100 фут) (с 1 января 2012 года - 7,62 м. (25 фут) или более высокой точностью);

5) проведение оценки суммарной ошибки измерения высоты после ремонта и сервисного обслуживания ВС;

6) проведение в полете периодического контроля исправности основных каналов измерения высоты путем сравнения показаний высотомеров, при этом разница показаний не более 60 м. (200 фут).

21. ВС, имеющие допуск к полетам в пространстве с RVSM, участвуют в программе контроля характеристик выдерживания относительной высоты.

22. Для выполнения полетов в воздушном пространстве, где между эшелонами 290 и 410 включительно применяются нормы эшелонирования 300 м. (1000 фут) ВС имеет характеристики точности выдерживания относительной высоты соответствующие требованиям пункта 10 настоящих Требований.

23. ВС, имеющее оборудование для выполнения полетов в воздушном пространстве RVSM, считается не соответствующим требованиям в случае, если по результатам контроля относительной высоты обнаружено, что его суммарная ошибка по высоте (TVE) или отклонение от заданной абсолютной высоты (ADD) равна или превышает 90 м. (300 фут), или погрешность системы измерения высоты (ASE) равна или превышает 75 м. (245 фут).

24. Погрешность системы измерения высоты индивидуального ВС считается стабильной, если статистическое распределение погрешности системы измерения высоты находится в пределах согласованных ограничений в течение согласованного периода времени в соответствии с требованиями документа ИКАО "Эксплуатационные правила и практика для региональных контрольных агентств в отношении применения минимума вертикального эшелонирования 300 м (1000 фут) между ЭП 290 и ЭП 410 включительно" (далее - ИКАО Doc. 9937 AN/477).

24. Погрешность системы измерения высоты индивидуального ВС считается стабильной, если статистическое распределение погрешности системы измерения высоты находится в пределах согласованных ограничений в течение согласованного периода времени в соответствии с требованиями документа ИКАО "Эксплуатационные правила и практика для региональных контрольных

агентств в отношении применения минимума вертикального эшелонирования 300 м (1000 фут) между ЭП 290 и ЭП 410 включительно" (далее - ИКАО Doc. 9937 AN/477).

25. ВС принадлежат к одной типовой группе, если они спроектированы и собраны одним изготовителем и имеют номинально одинаковую схему и конструкцию всех элементов, которые могут влиять на точность характеристик выдерживания высоты.

26. ВС, принадлежащие к одной типовой группе, а также ВС, не входящие ни в одну из групп, проходят контроль в соответствии с требованиями (минимальные требования по мониторингу), устанавливаемыми Европейской группой аэронавигационного планирования (EANPG) (приложение 2 к настоящим Требованиям), но не реже, чем один раз в два года.

27. Программа контроля характеристик выдерживания относительной высоты ВС в регионе Евразия строится в соответствии с инструктивным материалом, приведенном в документах ИКАО Doc. 9574 AN/944 и Doc. 9937 AN/477.

28. Каждое региональное мониторинговое агентство (далее - РМА) создает и ведет свою базу данных об утверждениях (допусках) к полетам в пространстве RVSM. РМА обмениваются между собой информацией о выданных допусках воздушных судов, а также результатах контроля характеристик выдерживания относительной высоты полета ВС, выполненного в его регионе ответственности.

29. Результаты контроля характеристик выдерживания относительной высоты полета ВС, выполненные любым РМА, признаются другим региональным мониторинговым агентством, включая РМА Евразия.

30. Уполномоченный орган назначает полномочного представителя, который взаимодействует с РМА Евразия на постоянной основе и организует обмен данными о выданных (отозванных) утверждениях (допусках) ВС и утверждениях (допусках) эксплуатантов к полетам в пространстве с RVSM, а также рассмотрение случаев не выполнения эксплуатантами требований по участию в программе контроля и результатов контроля характеристик точности выдерживания высоты. Информация от уполномоченного представителя уполномоченного органа направляется в РМА Евразия в форме RMA F1, приведенной в приложении 6 к настоящим Требованиям. Провайдер аэронавигационных услуг государства также назначает уполномоченного представителя для взаимодействия с РМА по вопросам выполнения требований программы контроля.

Инструкция по заполнению форм RMA F1, RMA F2, RMA F3 приведена в приложении 7 к настоящим Требованиям.

31. РМА Евразия в соответствии с требованиями Международной организации гражданской авиации (ИКАО) устанавливает для эксплуатантов

порядок подачи заявок на выполнение контроля характеристик выдерживания относительной высоты полета ВС, осуществляет прием заявок, организует проведение контроля на основе принятых заявок и выполняет процедуры сбора данных при проведении контроля.

32. РМА Евразия устанавливает процедуры сбора данных о больших отклонениях от заданного эшелона полета. РМА Евразия также проводит рассмотрение сообщений о больших отклонениях в соответствии с рекомендациями ИКАО.

33. При выявлении в результате проведения контроля ВС, которое не соответствует требованиям пункта 26 настоящих Требований, РМА Евразия готовит заключение и представляет его в уполномоченный орган. По результатам рассмотрения заключения принимаются меры, вплоть до отзыва у данного ВС утверждения (допуска) к полетам в пространстве с RVSM. В случае отзыва допуска к полетам ВС в условиях RVSM уполномоченный орган сообщает об этом в РМА Евразия, заполнив форму RMA F3 согласно приложения 8 к настоящим Требованиям.

34. В случае, если эксплуатант не участвует в программе контроля, как это установлено пунктом 26 настоящих Требований, РМА Евразия направляет соответствующее заключение в уполномоченный орган. По результатам рассмотрения заключения принимаются меры, вплоть до отзыва у ВС утверждений (допусков) к полетам в пространстве с RVSM этого эксплуатанта. В случае отзыва допуска к полетам в воздушном пространстве с RVSM у ВС или эксплуатанта уполномоченный орган сообщает об этом в РМА Евразия, заполнив форму RMA F3.

35. РМА Евразия обеспечивает пользователей воздушного пространства региона Евразия информацией об организации и обеспечении программы контроля характеристик выдерживания относительной высоты полета ВС имеет свой сайт, где публикует соответствующую информацию для пользователей воздушного пространства, включая информацию об обеспечении средствами контроля относительной высоты.

36. ВС, которые выполняют полеты в пространстве RVSM, имеют утверждение (допуск) к полетам в пространстве с RVSM. Для ВС (кроме государственных), у которых отсутствует утверждение (допуск) к полетам в пространстве с RVSM вход в воздушное пространство региона Евразия не разрешен. В случае обнаружения случаев выполнения полетов на воздушных судах, не имеющих утверждения (допусков) к полетам в пространстве с RVSM, РМА Евразия информирует об этом уполномоченный орган, который принимает соответствующие меры к эксплуатантам этих ВС, вплоть до отзыва сертификата эксплуатанта.

В случае отзыва допуска к полетам в воздушном пространстве с RVSM у ВС или эксплуатанта уполномоченный орган сообщает об этом в РМА Евразия, заполнив форму RMA F3.

37. Эксплуатанты согласуют с РМА Евразия свое участие в программе контроля характеристик выдерживания высоты (сроки, способ и место мониторинга).

38. Для участия в программе контроля характеристик выдерживания высоты эксплуатант имеет утверждение (допуск) на заявленные экземпляры ВС. На основании этого РМА Евразия предоставляет право и согласует эксплуатанту программу прохождения контроля. При отсутствии у эксплуатанта утверждения (допуска) уполномоченного органа на выполнение полетов в пространстве RVSM и намерении эксплуатанта выполнить контроль в регионе ответственности другого РМА, для прохождения контроля РМА Евразия оказывает помощь в организации разового полета ВС в воздушном пространстве региона ответственности другого РМА.

39. Эксплуатанты обеспечивают последовательное прохождение ВС, имеющими утверждение (допуск) к полетам в пространстве с RVSM, контроля выдерживания относительной высоты в рамках соблюдения требований пункта 26 настоящих Требований.

40. При появлении необходимости повторного контроля характеристик точности выдерживания высоты полетов ВС или неудовлетворительных результатов контроля РМА Евразия направляет эксплуатанту уведомление. При получении уведомления эксплуатант согласовывает с РМА сроки, метод и место проведения повторного контроля. В случае, если эксплуатант после получения уведомления в течение 1 месяца не выполняет согласование, РМА Евразия направляет Заключение в уполномоченный орган, которое служит основанием для отзыва утверждения (допуска) к полетам в пространстве RVSM у данного ВС. В случае отзыва допуска к полетам в воздушном пространстве с RVSM у ВС или эксплуатанта уполномоченный орган сообщает об этом в РМА Евразия, заполнив форму RMA F3.

41. Эксплуатант информирует РМА Евразия о ВС, планируемых для выполнения полетов в воздушном пространстве с RVSM, и о ВС, допущенных к полетам в пространстве с RVSM, эксплуатацию которых он намерен прекратить.

42. Данные о результатах контроля характеристик выдерживания высоты ВС, получившими допуск к полетам в воздушном пространстве с RVSM, будут тщательно анализироваться в координации с Европейским мониторинговым агентством (EUR RMA), Североатлантическим Центральным контролирующим

органом (НАТ СМА), Организацией регистрации и контроля за утверждением воздушных судов к полетам в регионах Азии и Тихого океана (АРАМО), а также другими Региональными мониторинговыми агентствами.

43. РМА Евразия является для эксплуатантов ВС уполномоченным органом для взаимодействия по вопросам выполнения программы контроля в восточно-европейском регионе ИКАО. РМА Евразия уполномочено работать с эксплуатантами (и полномочными органами региона Евразия, отвечающими за утверждение к полетам) по вопросам, связанным с актуализацией утверждений (допусков) к полетам в воздушном пространстве с RVSM.

44. Эксплуатанты представляют в РМА Евразия информацию о ВС, которые будут участвовать в программе контроля.

45. Эксплуатанты предоставляют РМА Евразия сведения по форме согласно приложения 9 к настоящим Требованиям о типе, серии, регистрационном номере и серийном номере ВС, а также коде ответчика режима "S" (шесть символов в шестнадцатеричном коде) на все ВС, запланированные ими к выполнению полетов в воздушном пространстве с RVSM. Эксплуатант сообщает в РМА Евразия точные сведения о контактных адресах и номерах телефонов для консультации по любому вопросу, который может возникнуть при выполнении контроля точности выдерживания высоты. Для чего он заполняет соответствующие поля формы, приведенные в приложении 9 к настоящим Требованиям.

46. Эксплуатант информирует РМА Евразия, направляя ему форму RMA F2, приведенную в приложении 10 к настоящим Требованиям по адресу электронной почты, обо всех ВС, подвергнутых модификации в соответствии с требованиями к летной годности, а также получивших или продливших утверждение (допуск).

47. Уполномоченный орган информирует РМА Евразия о выданных утверждениях (допусках) к полетам в пространстве с RVSM форма RMA F2.

48. В случае, если эксплуатант, предпочтет выполнить контроль отдельных ВС путем выполнения рейсовых полетов над одной из станций контроля наземного базирования (далее - НМУ) он сообщает об этом в РМА Евразия по электронной почте, предоставив информацию о таких ВС с использованием формы приложения 9 к настоящим Требованиям. Если рейсовый пролет ВС над одной из станций НМУ не предполагается, а эксплуатант предпочитает способ контроля с использованием НМУ, о чем извещает РМА Евразия в сообщении по электронной почте, РМА Евразия устанавливает связь с эксплуатантом и согласовывает с ним возможность выполнения контрольного пролета над одной из станций НМУ.

49. При выборе эксплуатантом для отдельных ВС способа похождения контроля с использованием блока бортового базирования (далее - GMU) или в

случае, если оборудование ВС не позволяет выполнить контроль с использованием НМУ он, используя форму, приведенную в приложении 9 к настоящим Требованиям, направляет в РМА Евразия информацию о таких ВС по электронной почте. После предварительного согласования РМА Евразия связывается с оператором блоков GMU, согласовывает возможность проведения контроля с использованием такого блока на удобном для этого рейсе в воздушном пространстве, где возможно обеспечить сбор требуемых данных. Оператор GMU устанавливает связь от имени РМА Евразия с эксплуатантом, чтобы согласовать условия выполнения контрольного полета с блоком GMU и уточнить время выполнения замеров. Оператор GMU отвечает за установку блока в кабине экипажа ВС. Необходимость сопровождения блока представителем оператора GMU согласуется эксплуатантом и оператором блока GMU. РМА Евразия уточняет процедуру выполнения контроля с использованием GMU, о чем публикует информацию на своем сайте. Перед проведением контрольного полета с использованием такого блока (в течение 24 часов) и сразу после него (в течение 6 часов) эксплуатант представляет по электронной почте в РМА Евразия информацию, в соответствии с формой, приведенной в приложении 11 к настоящим Требованиям.

50. Евразия РМА на своем сайте предоставляет эксплуатантам информацию о действующих средствах контроля в различных регионах мира и детализирующую организацию программы контроля.

51. Для выполнения требований программы контроля Провайдер аэронавигационных услуг государства представляет в РМА Евразия информацию о больших отклонениях от заданного эшелона, о фрагментах воздушного движения и координатную информацию о траекторных параметрах движения ВС

52. На основании требований ИКАО Doc 9937 информация о больших отклонениях от заданного эшелона представляется ежемесячно в соответствии с формами RMA F5 и RMA F6, приведенными в приложениях 12 и 13 к настоящим Требованиям.

53. Каждый эксплуатант принимает срочные меры по устранению причин, вызвавших ошибку.

Эксплуатант сообщает в течение 72 часов о допущенной ошибке в уполномоченный орган, предоставив при этом первоначальный анализ вызвавших ошибку факторов и мер, направленных на предотвращение ее повторения. Потребность в предоставлении последующих докладов определяет уполномоченный орган.

54. К ошибкам, требующим отправки сообщений и проведения расследования, относятся:

1) суммарная ошибка по высоте (TVE), равная или превышающая 90 м. (300 фут);

2) погрешность системы измерения высоты (ASE), равная или превышающая 75 м. (245 фут);

3) отклонение от заданной абсолютной высоты (AAD), равное или превышающее 90 м. (300 фут).

55. Эксплуатант, регулярно допускающий ошибки выдерживания высоты, как по техническим, так и по эксплуатационным причинам, утрачивает право на производство полетов с RVSM. При выявлении проблемы, связанной с одним конкретным типом ВС, разрешение на производство полетов с RVSM аннулируется уполномоченным органом у эксплуатанта на этот конкретный тип ВС. Если ответные меры, предпринимаемые эксплуатантом в ответ на допущенную им ошибку выдерживания абсолютной высоты, не являются ни эффективными, ни своевременными, уполномоченный орган рассматривает вопрос о приостановлении действия или изъятии разрешения на полеты с RVSM.

56. Для выполнения полетов в воздушном пространстве с RVSM, летные экипажи располагают информацией о применимых к этим полетам критериях и проходят соответствующую подготовку. Программы подготовки летных экипажей эксплуатанта для выполнения полетов в воздушном пространстве с RVSM предусматривают:

- 1) планирование полетов в воздушном пространстве с RVSM;
- 2) правилами и фразеологии радиотелефонной связи;
- 3) предполетная подготовка СВЭ на борту ВС судна перед каждым полетом;
- 4) перекрестный контроль показаний основных высотомеров членами летного экипажа с целью быстрого и правильного выполнения диспетчерских разрешений;
- 5) подготовка перед входом в воздушное пространство с RVSM;
- 6) порядок действий летного экипажа во время полета в воздушном пространстве с RVSM;
- 7) порядок действий в чрезвычайных обстоятельствах;
- 8) порядок действий после завершения полета.

57. В программу подготовки летных экипажей также включаются следующие вопросы:

1) порядок использования и ограничения, с точки зрения точности, резервных высотомеров в чрезвычайных обстоятельствах. В чрезвычайных обстоятельствах пилот рассматривает возможность использования СВЭ с помощью применения таблиц поправок (данные по поправкам должны находиться в кабине экипажа);

2) проблемы зрительного восприятия в ночных условиях других ВС, выполняющих полет с запланированным вертикальным эшелонированием в 300

м. (1000 фут), при возникновении таких местных явлений, как северное сияние, при встречных полетах, при полетах в одном направлении и при выполнении разворотов;

3) характеристики систем приведения ВС к заданной высоте с точки зрения возможного прохода заданной высоты;

4) взаимосвязь между системами измерения высоты, автоматического выдерживания высоты и ответчика в нормальных и ненормальных ситуациях;

5) эксплуатационные ограничения ВС (если они требуются для конкретной группы ВС), связанные с утверждением летной годности к полетам с RVSM.

58. При планировании полета летный экипаж обращает особое внимание на условия, которые могут повлиять на полет в воздушном пространстве с RVSM включая:

1) проверку наличия у ВС определенной конструкции разрешения на полеты в воздушном пространстве с RVSM;

2) сводки и прогнозы метеорологических условий по маршруту;

3) минимальные требования к системам выдерживания абсолютной высоты и системам предупреждения об отклонении от заданной высоты полета;

4) учет эксплуатационного ограничения или ограничения, вызванного конструкцией ВС, при утверждении к полетам с RVSM.

59. Во время предполетной подготовки выполняются следующие действия:

1) просмотр журналов и форм технического обслуживания с целью проверки состояния оборудования, необходимого для полета в ВС в пространстве с RVSM. При этом экипаж удостоверяется в том, что инженерно-технической службой были приняты меры по устранению неисправностей необходимого оборудования ;

2) во время внешнего осмотра ВС особое внимание обращается на состояние приемников статического давления и обшивки фюзеляжа рядом с каждым приемником, а также другого элемента оборудования, влияющего на точность высотомерной системы. Этот осмотр проводится летным экипажем или квалифицированным персоналом инженерно-технической службы;

3) перед взлетом экипаж ВС устанавливает на высотомерах давление аэродрома (давление, приведенное к среднему уровню моря) и сравнивает показания высотомеров с отметкой "0" (ноль) на высотомере и (или) значения относительной высоты аэродрома.

Выполняются все необходимые проверки функционирования систем указателей высоты, при этом разница в показаниях указателей высоты не превышает 23 м. (75 фут).

Перед взлетом оборудование, требуемое для полета в воздушном пространстве с RVSM - в рабочем состоянии, а любые выявленные неисправности устранены.

60. Перед входом в воздушное пространство с RVSM требуется работоспособность следующего оборудования:

- 1) две основные высотомерные системы;
- 2) одна автоматическая система выдерживания абсолютной высоты;
- 3) одно устройство предупреждения об отклонении от заданной абсолютной высоты;
- 4) работающий приемоответчик вторичной радиолокации.

В случае отказа любого из требуемого оборудования перед входом ВС в воздушное пространство с RVSM пилот запрашивает новое диспетчерское разрешение, позволяющее ему выполнять полет в обход этого воздушного пространства.

61. Летные экипажи соблюдают все эксплуатационные ограничения, если таковые налагаются на конкретную группу ВС, связанные с утверждением летной годности к полетам с RVSM (например, ограничения по указанному числу Маха).

62. Особое внимание уделяется вопросу правильной установки вспомогательной шкалы на всех основных и резервных высотомерах на величину 1013,2 гПа/29,92 дюйма ртутного столба при проходе высоты перевода шкалы давлений и повторно проверять правильность установки высотомера при выходе на первый разрешенный эшелон полета;

63. В горизонтальном крейсерском полете важно, чтобы ВС выполняло полет на разрешенном эшелоне полета, для этого уделяется особое внимание вопросам правильного понимания и выполнения разрешений, выдаваемых органом ОВД. За исключением чрезвычайных или аварийных обстоятельств, ВС не уходит с разрешенного эшелона полета без соответствующего диспетчерского разрешения ;

64. Во время разрешенного перехода с одного эшелона на другой ВС выходит на разрешенный органом ОВД эшелона полета с отклонениями по высоте не более, чем на 45 м. (150 фут). Для точного выхода на разрешенный эшелон полета используется, при ее наличии, функция приведения к заданной высоте полета автоматической системы выдерживания высоты.

65. Во время горизонтального крейсерского полета автоматическая система выдерживания высоты всегда включена в рабочий режим, за исключением обстоятельств, при которых необходимо выполнить перебалансировку ВС, или когда турбулентность требует отключения этой системы от системы управления полетом. В любом случае выдерживание крейсерской высоты осуществляется на

основе показаний одного из двух основных высотомеров. В случае потери функции автоматического выдерживания высоты необходимо соблюдать все обусловленные данной ситуацией ограничения.

66. Система предупреждения об отклонении от заданной высоты полета включена в рабочий режим.

67. Перекрестный контроль показаний основных высотомеров выполняется приблизительно через одночасовые промежутки времени. Допускаются расхождения в показаниях, как минимум, двух основных высотомеров не более, чем на 60 м. (200 фут).

Если выполнить это условие невозможно, экипаж докладывает о неисправности системы измерения высоты органу ОВД.

68. Если орган ОВД сообщает пилоту о том, что величина AAD его ВС равна или превышает ± 90 м. (300 фут), он принимает меры для возможно более быстрого возврата на разрешенный эшелон полета.

69. После входа в воздушное пространство с RVSM пилот информирует орган ОВД о чрезвычайных обстоятельствах (отказе оборудования, метеорологических условиях), влияющих на способность его ВС выдерживать разрешенный эшелон полета, и координирует с ней план действий. Порядок действий чрезвычайных обстоятельствах в воздушном пространстве с RVSM излагается эксплуатантом в РПП.

70. Отказ оборудования, о которых следует сообщать органу ОВД:

1) отказ всех бортовых автоматических систем выдерживания абсолютной высоты;

2) отказ всех резервных систем измерения высоты;

3) потеря тяги в одном из двигателей, требующая снижения;

4) отказ любого другого оборудования, влияющий на способность воздушного судна выдерживать разрешенный эшелон полета;

5) пилот сообщает органу ОВД обо всех случаях полета в зоне турбулентности, превышающей умеренную.

71. После завершения полета пилот вносит в журнал технического обслуживания достаточно подробные данные о неисправностях систем выдерживания высоты, чтобы позволить персоналу инженерно-авиационной службы эффективно выявить и устранить эти неисправности. Для этого пилот подробно описывает фактический дефект и действия, предпринятые экипажем в попытке выявить и устранить неисправность.

72. Регистрируются следующие соответствующие данные:

1) показания основного и резервного высотомеров;

2) положения датчика высоты полета;

3) установка вспомогательной шкалы высотомера;

4) автопилот, использовавшийся для управления ВС, и любые различия при переключении на запасную систему;

5) различия в показаниях высотомера при переключении на резервное отверстие для отбора статического давления;

6) использование переключателя на вычислителе воздушных данных в соответствии с порядком выявления неисправностей;

7) ответчик, использовавшийся для передачи информации о высоте полета органу ОВД, и любые различия при переключении на резервный ответчик.

Приложение 1
к Требованиям

Информация о полете

Информация, заполняемая перед вылетом		
Авиакомпания/Эксплуатант:		
Контакты с эксплуатантом: Наименование: Тел: Факс:		
Тип ВС/Серия:		Регистрационный номер ВС:
Позывной ВС:		Серийный номер:
Аэродром вылета:	Дата вылета (UTC):	Время вылета (UTC):
Аэродром посадки:	Дата прилета (UTC):	Время прилета (UTC):
Режим "S" (Да/Нет):		

Информация заполняемая экипажем									
Время	Назначенный эшелон	Число М/Вист.	Ответчик	Отсчет высотомера		Автопилот (L, R, C)		Система управления полетом	Район ОВД
(UTC)	FL	Скорость	Код/Источник	КВС	В/П	КВС	В/П	(Да/Нет)	(код ИКАО)
Условия полета влияющие на выдерживания характеристик, такие как турбулентность и место:									

КВС: _____

(Ф.И.О.) (дата) (подпись)

В/П: _____

Требования к прохождению мониторингаMonitoring prior to the issue of RVSM approval is not a requirement

CATEGORY	AIRCRAFT GROUP	MINIMUM OPERATOR MONITORING FOR EACH AIRCRAFT GROUP
1 GROUP APPROVED: DATA INDICATES COMPLIANCE WITH THE RVSM MASPS	A124, A300, A306, A310-GE, A310-PW, A318, A320, A330, A340, A345, A346, A3ST, AVRO, B712, B727, B737CL, B737C, B737NX, B747CL, B74S, B744-5, B744-10, B752, B753, B767, B764, B772, B773, BD100, CL600, CL604, CL605, C17, C525, C560, C56X, C650, C680, C750, CARJ, CRJ7, CRJ9, DC10, E135-145, E170-190, F100, F900, FA10, GALX, GLEX, GLF4, GLF5, H25B-800, J328, KC135, LJ40, LJ45, LJ60, MD10, MD11, MD80, MD90, PRM1, T154	Two airframes from each fleet* of an operator to be monitored
2 GROUP APPROVED: INSUFFICIENT DATA ON APPROVED AIRCRAFT	Other group aircraft other than those listed above including: A148, A380, AC95, AN72, ASTR, ASTR-SPX, B701, B703, B703-E3, B731, B732, BD700, BE20, BE30, BE40, B744-LCF, B748, C130, C500, C25A, C25B, C25C, C441, C5, C510, C550-552, C550-B, C550-II, C550-SII, D328,,	60 % of airframes (round up if fractional) from each fleet of an operator or individual monitoring
	DC85, DC86-87, DC93, DC95, E120, E50P, EA50,	

		F2TH, F70, FA20, FA50, FA7X, G150, GLF2, GLF2B, GLF3, H25B-700, H25B-750, H25C, HA4T, IL62, IL76, IL86, IL96, L101, L29B-2, L29B-731, LJ31, LJ35-36, LJ55, MU30, P180, PC12, SB20, SBR1, SBR2, T134, T204, T334, TBM, WW24, YK42	
3	Non-Group	Non-group approved aircraft	100 % of aircraft shall be monitored

Table 2: MONITORING GROUPS FOR AIRCRAFT CERTIFIED UNDER GROUP APPROVAL REQUIREMENTS

Monitoring Group	A/C ICAO	A/C Type	A/C Series
A124	A124	AN-124 RUSLAN	ALL SERIES
A148	A148	AN-148	100
A300	A30B	A300	B2-100, B2-200, B4-100, B4-100F, B4-120, B4-200, B4-200F, B4-220, B4-220F, C4-200
A306	A306	A300	600, 600F, 600R, 620, 620R, 620RF
A310-GE	A310	A310	200, 200F, 300, 300F
A310-PW	A310	A310	220, 220F, 320
A318	A318	A318	ALL SERIES
A320	A319	A319	CJ, 110, 130
	A320	A320	110, 210, 230
	A321	A321	110, 130, 210, 230
A330	A332 A333	A330	200, 220, 240
		A330	300, 320, 340
A340	A342 A343	A340	210
		A340	310
A345	A345	A340	500, 540
A346	A346	A340	600, 640
A380	A388	A380	800, 840, 860
A3ST	A3ST	A300	600R ST BELUGA
AC95	AC95	AERO COMMANDER 695	A
AN72	AN72	AN-72	ALL SERIES
		AN-74	
ASTR	ASTR	1125 ASTRA	ALL SERIES
		1125 ASTR SPX,	

ASTR-SPX	ASTR	G100	ALL SERIES
AVRO	RJ1H RJ70 RJ85	AVRO AVRO AVRO	RJ100 RJ70 RJ85
B701	B701	B707	100, 120B
B703	B703	B707	320, 320B, 320C
B703-E3	B703	B707	E-3
B712	B712	B717	200
B727	B721 B722	B727 B727	100, 100C, 100F, 100QF 200, 200F
B731	B731	B737	100
B732	B732	B737	200, 200C
B737CL	B733 B734 B735	B737 B737 B737	300 400 500
B737NX	B736 B737 B738 B739	B737 B737 B737 B737	600 700, BBJ 800, BBJ2 900
B737C	B737	B737	700C
B747CL	B741 B742 B743	B747 B747 B747	100, 100B, 100F 200B, 200C, 200F, 200SF 300
B74S	B74S	B747	SR, SP
B744-5	B744	B747	400, 400D, 400F (With 5 inch Probes up to SN 25350)
B744-10	B744	B747	400, 400D, 400F (With 10 inch Probes from SN 25351)
B744-LCF	B744	B747	LCF
B748	B748	B747	8F, 81
B752	B752	B757	200, 200PF, 200SF
B753	B753	B757	300
B767	B762 B763	B767 B767	200, 200EM, 200ER, 200ERM, 300, 300ER, 300ERF
B764	B764	B767	400ER
B772	B772	B777	200, 200ER, 200LR, 200LRF
B773	B773	B777	300, 300ER
BD100	CL30	CHALLENGER 300	ALL SERIES
BD700	GL5T	GLOBAL 5000	ALL SERIES
BE20	BE20	200 KINGAIR	ALL SERIES
BE30	BE30	B300 SUPER KINGAIR B300 SUPER KINGAIR 350	ALL SERIES
		BEECHJET 400	

BE40	BE40	BEECHJET 400A BEECHJET 400XP HAWKER 400XP	ALL SERIES
C130	C130	HERCULES	H, J
C17	C17	C-17 GLOBEMASTER 3	ALL SERIES
C441	C441	CONQUEST II	ALL SERIES
C5	C5	C5	ALL SERIES
C500	C500	500 CITATION 500 CITATION I 501 CITATION I SINGLE PILOT	ALL SERIES
C510	C510	MUSTANG	ALL SERIES
C525	C525	525 CITATIONJET 525 CITATIONJET I 525 CITATIONJET PLUS	ALL SERIES
C25A	C25A	525A CITATIONJET II	ALL SERIES
C25B	C25B	CITATIONJET III 525B CITATIONJET III	ALL SERIES
C25C	C25C	525C CITATIONJET IV	ALL SERIES
C550-552	C550	552 CITATION II (USN)	ALL SERIES
C550-B	C550	550 CITATION BRAVO	ALL SERIES
C550-II	C550	550 CITATION II 551 CITATION II SINGLE PILOT	ALL SERIES
C550-SII	C550	S550 CITATION SUPER II	ALL SERIES
C560	C560	560 CITATION V 560 CITATION V ULTRA 560 CITATION V ENCORE	ALL SERIES
C56X	C56X	560 CITATION EXCEL	ALL SERIES
C650	C650	650 CITATION III 650 CITATION VI 650 CITATION VII	ALL SERIES
C680	C680	680 CITATION SOVEREIGN	
C750	C750	750 CITATION X	ALL SERIES
CARJ	CRJ1 CRJ2 CRJ2 CRJ2	REGIONALJET REGIONALJET CHALLENGER 800 CHALLENGER 850	100, 100ER, 200, 200ER, 200LR ALL SERIES ALL SERIES

CRJ7	CRJ7	REGIONALJET	700, 700ER, 700LR
CRJ9	CRJ9	REGIONALJET	900, 900ER, 900LR
CL600	CL60	CL-600 CL-601	CL-600-ALL SERIES CL-601- ALL SERIES,
CL604	CL60	CL-604	CL-604- ALL SERIES
CL605	CL60	CL-605	CL-605- ALL SERIES
DC10	DC10	DC-10	10, 10F, 15, 30, 30F, 40, 40F
D328	D328	328 TURBOPROP	100
DC85	DC85	DC-8	50, 50F
DC86-87	DC86 DC87	DC-8 DC-8	61, 62, 63 71, 72, 73
DC93	DC93	DC-9	30, 30F
DC95	DC95	DC-9	51
E135-145	E135 E145	EMB-135 EMB-145	ALL SERIES
E170-190	E170 E170 E190 E190	EMB-170 EMB-175 EMB-190 EMB-195	ALL SERIES
E120	E120	EMB-120 BRASILIA	ALL SERIES
E50P	W50P	PHENOM 100	ALL SERIES
EA50	EA50	ECLIPSE	ALL SERIES
F100	F100	FOKKER 100	ALL SERIES
F2TH	F2TH	FALCON 2000 FALCON 2000-EX FALSON 2000LX	ALL SERIES
F70	F70	FOKKER 70	ALL SERIES
F900	F900	FALCON 900 FALCON 900DX FALCON 900EX	ALL SERIES
FA10	FA10	FALCON 10	ALL SERIES
FA20	FA20	FALCON 20 FALCON 200	ALL SERIES
FA50	FA50	FALCON 50 FALCON 50EX	ALL SERIES
FA7X	FA7X	FALCON 7X	ALL SERIES
G150	G150	G150	ALL SERIES
GALX	GALX	1126 GALAXY G200	ALL SERIES
GLEX	GLEX	BD-700 GLOBAL EXPRESS	ALL SERIES
GLF2	GLF2	GULFSTREAM II (G-1159)	ALL SERIES
		GULFSTREAM IIB	

GLF2B	GLF2	(G-1159B)	ALL SERIES
GLF3	GLF3	GULFSTREAM III (G-1159A)	ALL SERIES
GLF4	GLF4	GULFSTREAM IV (G-1159C) G300 G350 G400 G450	ALL SERIES
GLF5	GLF5	GULFSTREAM V (G-1159D) G500 G550	ALL SERIES
H25B-700	H25B	BAE 125 / HS125	700A, 700B
H25B-750	H25B	HAWKER 750	ALL SERIES
H25B-800	H25B	BAE 125 / HS125 HAWKER 800XP HAWKER 800XPI HAWKER 800 HAWKER 850XP HAWKER 900XP HAWKER 950XP	800A, 800B ALL SERIES
H25C	H25C	HAWKER 1000	ALL SERIES
HA4T	HA4T	HAWKER 4000	ALL SERIES
IL62	IL62	ILYUSHIN-62	ALL SERIES
IL76	IL76	ILYUSHU-76	ALL SERIES
IL86	IL86	ILYUSHIN-86	ALL SERIES
IL96	IL96	ILYUSHIN-96	ALL SERIES
J328	J328	328JET	ALL SERIES
KC135	B703	KC-135	ALL SERIES
L101	L101	L-1011 TRISTAR	ALL SERIES
L29B-2	L29B	L-1329 JETSTAR 2	ALL SERIES
L29B-731	L29B	L-1329 JETSTAR 731	ALL SERIES
LJ31	LJ31	LEARJET 31	ALL SERIES
LJ35-36	LJ35 LJ36	LEARJET 35 LEARJET 36	ALL SERIES ALL SERIES
LJ40	LJ40	LEARJET 40	ALL SERIES
LJ45	LJ45	LEARJET 45	ALL SERIES
LJ55	LJ55	LEARJET 55	ALL SERIES
LJ60	LJ60	LEARJET 60	ALL SERIES
MD10	MD10	MD-10	ALL SERIES
MD11	MD11	MD-11	COMBI, ER, FREIGHTER, PASSENGER
	MD81 MD82	MD-80 MD-80	81 82

MD80	MD83 MD87 MD88	MD-80 MD-80 MD-80	83 87 88
MD90	MD90	MD-90	30, 30ER
MU30	MU30	MU-300 DIAMOND	1A
P180	P180	P-180 AVANTI	ALL SERIES
PC12	PC12	PC-12	ALL SERIES
PRM1	PRM1	PREMIER 1	ALL SERIES
SB20	SB20	SAAB 2000	ALL SERIES
SBR1	SBR1	SABRELINER 40 SABRELINER 60 SABRELINER 65	ALL SERIES
SBR2	SBR2	SABRELINER 80	ALL SERIES
T134	T134	TU-134	A, B
T154	T154	TU-154	A, B, M, S
T204	T204 T224 T234	TU-204 TU-224 TU-234	100, 100C, 120RR 200, 214, C
T334	T334	TU-334	ALL SERIES
TBM	TBM7 TBM8	TBM-700 TBM-850	ALL SERIES
WW24	WW24	1124 WESTWIND	ALL SERIES
YK42	YK42	YAK-42	ALL SERIES

Приложение 3
к Требованиям

Данные об эксплуатанте, выполняющем полеты в условиях RVSM

(При заполнении используйте заглавные печатные буквы).

Эксплуатант
:
(Operator)

Одно -/
двухбуквенный
указатель
государства
ИКАО: 1
(ICAO 1 OR 2
LETTER
IDENTIFIER
FOR STATE)

Адрес:

(
ADDRESS
)

Контактное лицо по вопросам утверждений RVSM:
CONTACT PERSON FOR MATTERS CONCERNING RVSM APPROVALS:

Ф.И.О

..

(Full
Name)

Обращение

:

(Title:)

Должность

:

(Post/
Position)

Телефон:

(

Telephone

)

E-mail:

Приложение 4
к Требованиям

Допуск ВС к полетам в условиях RVSM.

Дата утверждения допуска
(чис:мес:год)

Срок действия допуска:
(чис:мес:год)

Границы эксплуатационного диапазона RVSM для ВС

Разрешены полеты в регионах: _____

в условиях минимума вертикального эшелонирования 300 м. (1000 фут)

между эшелонами 290 и 410 включительно (RVSM)

ПАРАМЕТР	НИЖНЯЯ ГРАНИЦА
ВЫСОТА:	
в футах или	
метрах	F
ЭШЕЛОН	M
ПОЛЕТА:	
	F

В сотнях футов или в десятках метров	M						
ЧИСЛО М: или СКОРОСТЬ IAS: В км\час или узлах	M						
	K					км\час	
	N					узлы	
ПОЛНЫЙ ПОЛЕТНЫЙ ВЕС, ТОНЫ							T

Руководитель
уполномоченного органа

(должность) (подпись) (Ф.И.О.)

Дата: "___" _____ 20 г.

Приложение 5
к Требованиям

Данные о воздушном судне, выполняющем полеты в условиях RVSM.

Государство регистрации¹:
(State of Registry¹)

Название Эксплуатанта²:
(Name of Operator²)

Государство Эксплуатанта³:
(State of the Operator³)

Тип ВС⁴:
(Aircraft Type⁴)

Серия ВС⁵:
(Aircraft Series⁵)

Серийный номер производителя⁶:
(Manufacturers Serial No⁶)

Регистрационный номер ⁷ : (Registration Mark ⁷)	<input type="text"/>
Код ответчика ⁸ : (Mode S aircraft address ⁸)	<input type="text"/>
Утверждение летной годности ⁹ (Airworthiness Approval ⁹)	<input type="text"/>
Дата выдачи ¹⁰ : (Date Issued ¹⁰)	<input type="text"/>
Утверждение (допуск) к RVSM ¹ : (RVSM Approval ¹¹)	<input type="text"/>
Дата выдачи утверждения к RVSM ¹² : (Date Issued ¹²)	<input type="text"/>
Дата истечения утверждения срока ¹³ : (Date of Expiry ¹³ (If Applicable))	<input type="text"/>
Метод утверждения ¹⁸ : (Method of Compliance (Service Bulletin, STC etc))	<input type="text"/>
Примечания ¹⁶ : (Remarks ¹⁶)	<input type="text"/>

Приложение 6
к Требованиям

RMA F1

Установление/изменение контактной информации по вопросам утверждений RVSM

State point of contact details/change of point of contact

Details for matters relating to RVSM approvals

Данная форма должна быть заполнена и возвращена по указанному ниже адресу при первом контакте с RMA EURASIA или при любых изменениях ранее представленных в форме F1 данных (ПРИ ЗАПОЛНЕНИИ ИСПОЛЬЗУЙТЕ ЗАГЛАВНЫЕ ПЕЧАТНЫЕ БУКВЫ).

(This form should be completed and returned to the address below on the first reply to the RMA or when there is a change to any of the details requested on the form (PLEASE USE BLOCK CAPITALS)).

Государство:
(STATE)

Одно -/
двухбуквенный
указатель
государства
ИКАО: 1
(ICAO 1 OR 2
LETTER
IDENTIFIER
FOR STATE)

Адрес:
(ADDRESS)

Контактное лицо по вопросам утверждений RVSM:

CONTACT PERSON FOR MATTERS CONCERNING RVSM APPROVALS:

Ф.И.О.:
(Full Name
)

Обращение
:
(Title:)

Должность
:
(Post/
Position)

Телефон:
(Telephone)

E-mail:

После заполнения вернуть по указанному адресу:

(When complete, please return to the following address)

Адрес RMA: Россия, 123182, Москва, Волоколамское ш., 26

(RMA Address) (26, Volokolamskoe shoisse, Moscow, 123182, Russia)

Телефон (Telephone): +7(499)190-35-19 Факс(Fax): +7(499) 190-3579

Инструкция по заполнению бланков RMA F1, F2 и F3.

(Notes to aid completion of RMA forms F1, F2 and F3.)

Указанные ниже числа относятся к верхним индексам, используемым в полях бланка F1, F2 и F3. Информацию RMA Евразия желательно предоставлять в электронном виде по электронной почте.

(The numbers below refer to the superscript numbers on the blank RMA F2-A3 Ideally originators will submit information to the RMA Eurasia in electronic form by Email.)

1) Государство регистрации - указывается одно - или двухбуквенный указатель (индекс) ИКАО согласно последней действующей редакции Doc 7910 ИКАО. Если государству присвоено более одного кода, используйте тот, который указан первым.

(State of Registry - Enter the one- or two-letter ICAO identifier as contained in the most current ICAO Doc 7910. If more than one identifier is designated for the State, use the letter identifier that appears first.)

2) Эксплуатант - указывается трехбуквенное условное обозначение ИКАО согласно последней действующей редакции Doc 8585 ИКАО. Для воздушных судов авиации общего назначения впишите "IGA". Для военных воздушных судов впишите "MIL". Если ни то, ни другое, то поставьте X в этом поле и впишите эксплуатанта/владельца в строке Примечания.

(Name of Operator - Enter the operator's 3-letter ICAO identifier as contained in the most current ICAO Doc 8585. For general aviation aircraft, enter "IGA". For military aircraft, enter "MIL". If none, place an X in this field and write the name of the operator/owner in the Remarks row.)

3) Государство эксплуатанта - указывается одно - или двухбуквенный указатель (индекс) ИКАО согласно последней действующей редакции Doc 7910 ИКАО. Если государству присвоено более одного кода, используйте тот, который указан первым.

(State of the operator - Enter the one - or two- letter ICAO identifier as contained in the most current ICAO Doc 7910. In the case of their being more than one identifier designated for the State, use the letter identifier that appears first.)

4) Тип воздушного судна - указывается условное обозначение ИКАО согласно последней действующей редакции Doc 8643 ИКАО, например, для Airbus A320-211, впишите A320; для Boeing B747-438 впишите B744.

(Aircraft Type - Enter the ICAO designator as contained in the most current ICAO Doc 8643, e.g. for Airbus A320-211, enter A320; for Boeing B747-438 enter B744.)

5) Серия воздушного судна - указывается серия воздушного судна, или условное обозначение заказчика изготовителя. Например, для Airbus A320-211 необходимо указать 211; для Boeing B747-438, необходимо указать 400 или 438.

(Aircraft Series - Enter Series of aircraft, or manufacturer's customer designation, e.g. for Airbus A320-211 enter 211; for Boeing B747-438, enter 400 or 438.)

6) Серийный номер производителя - указывается серийный номер, присвоенный производителем (заводской номер).

(Manufacturer's Serial Number - Enter Manufacturer's Serial Number.)

7) Регистрационный номер - указывается регистрационный номер воздушного судна, например, для AA-XYZ впишите AAXYZ.

(Registration Mark - Enter Registration Number of aircraft, e.g. for AA-XYZ write AAXYZ.)

8) Код ответчика режима S - укажите присвоенный ICAO код ответчика режима S воздушного судна (6 цифр, шестнадцатеричная система).

(Mode S Aircraft Address - Enter ICAO allocated Aircraft Mode S (6 character, hexadecimal) address code.)

9) Утверждение летной годности - Указывается "да" или "нет".

(Airworthiness Approval - Enter yes or no.)

10) Дата выдачи утверждения летной годности - DD/ММ/YY. Например: для 26 октября 1998 впишите 26/10/98.

(Date Airworthiness Approval Issued - DD/ММ/YY. Example: for October 26, 1998 write 26/10/98)

11) Утверждение (допуск) для полетов с RVSM - впишите "да" или "нет".

(RVSM Approval - Enter yes or no.)

12) Дата выдачи утверждения (допуска) для полетов с RVSM - DD/ММ/YY. Например: для 26 октября 1998 впишите 26/10/98.

(Date RVSM Approval Issued - DD/ММ/YY. Example: for October 26, 1998 write 26/10/98.)

13) Дата истечения срока действия утверждения (допуска) для полетов с RVSM - DD/ММ/YY. Например: для 26 октября 1998 впишите 26/10/98.

(Date of Expiry - ММ/DD/YY. Example: for October 26, 1998 write 26/10/98.)

14) Дата отзыва утверждения (допуска) для полетов с RVSM - DD/ММ/YY. Например: для 26 октября 1998 впишите 26/10/98.

(Date of Withdrawal Expiry - DD/ММ/YY. Example: for October 26, 1998 write 26/10/98)

15) Причина отзыва

(Reason for Withdrawal)

16) Примечания.

(Remarks.)

17) Фамилия - Впишите вашу фамилию и инициалы.

(Surname - Enter your family name)

18) Метод утверждения - Укажите ссылку на документ, на основе которого проводилась работа/доработка в части выполнения требований к полетам с RVSM. Например, номер Сертификата типа ВС или дополнения к Сертификату типа ВС или бюллетеня по доработкам или служебной записки.

Приложение 8
к Требованиям

RMA F3

Исключение воздушного судна из реестра или отзыв утверждения (допуска) на производство полетов в пространстве RVSM

De-registration of aircraft or withdrawal of approval to operate in RVSM airspace

1. Если у государства регистрации или государства эксплуатанта имеется причина для отзыва утверждения эксплуатанта/воздушного судна для выполнения полетов в воздушном пространстве с RVSM, подробная информация, согласно бланку формы F3, должны быть направлена RMA EURASIA. Этот бланк также следует использовать для уведомления RMA EURASIA об изъятии воздушного судна из государственного реестра.

(When a State of Registry or State of the Operator has cause to withdraw the approval of an operator/aircraft for operations within the RMA airspace, details as requested below must be submitted to the RMA by the most appropriate method. This form should also be used to notify the RMA of a deregistration from a state's registry.)

2. Перед заполнением ознакомьтесь с Указанием по заполнению бланков (ПРИ ЗАПОЛНЕНИИ ИСПОЛЬЗУЙТЕ ПЕЧАТНЫЕ БУКВЫ)

Before providing the information requested below, reference should be made to the accompanying notes (PLEASE USE BLOCK CAPITALS).

Государство

регистрации¹:

(State of Registry¹

)

Название

Эксплуатанта²:

(Name of Operator

²)

Государство

Эксплуатанта³:

(State of the Operator ³)	<input type="text"/>
Тип ВС ⁴ : (Aircraft Type ⁴)	<input type="text"/>
Серия ВС ⁵ : (Aircraft Series ⁵)	<input type="text"/>
Серийный номер производителя ⁶ : (Manufacturers Serial No ⁶)	<input type="text"/>
Регистрационный номер ⁷ : (Registration Mark ⁷)	<input type="text"/>
Код ответчика ⁸ : (Mode S aircraft address ⁸)	<input type="text"/>
Дата отзыва утверждения RVSM ¹⁴ : (Date of Withdrawal of RVSM Approval ¹⁴)	<input type="text"/>
Метод утверждения ¹⁵ : (Reason of Withdrawal of RVSM Approval ¹⁵)	<input type="text"/>
Примечания ¹⁶ : (Remarks ¹⁶)	<input type="text"/>

После заполнения вернуть по указанному адресу:

(When complete, please return to the following address)

Адрес RMA: Россия, 123182, Москва, Волоколамское ш., 26

(RMA Address) (26, Volokolamskoe shoisse, Moscow, 123182, Russia)

Телефон (Telephone): +7(499)190-35-19 Факс(Fax): +7(499) 190-3579

E-Mail: rma@rma-eurasia.ru, RMA_Eurasia@atminst.ru

Приложение 9
к Требованиям

Заявка на прохождения контроля точности выдерживания высоты
Monitoring application

Operator Name (Наименование авиакомпании):

Address (Адрес):

(юридический)

(фактический)

Operator Primary Point of Contact (Первое контактное лицо в авиакомпании)

Surname

(Фамилия): _____

First name (Имя):

Отчество: _____

Title (Должность): _____

Telephone Number (Телефон): _____

Fax Number (Факса): _____

Email Address Адрес электронной почты): _____

Secondary Point of Contact (Второе контактное лицо в авиакомпании)

Surname

(Фамилия): _____

First name (Имя): _____

Отчество: _____

Title (Должность): _____

Telephone Number (Телефон): _____

Fax Number (Факса): _____

Email Address Адрес электронной почты): _____

**Civil Aviation Authority Contact (Контактное лицо в
<уполномоченном органе в области гражданской авиации
государства Евразия>, при оформлении допуска к полета в RVSM)**

Surname

(Фамилия): _____

First name (Имя):

Отчество: _____

Title (Должность): _____

Telephone Number (Телефон): _____

Fax Number (Факса): _____

Email Address Адрес электронной почты): _____

AIRCRAFT INFORMATION (Информация о ВС)

Aircraft Model	Registration Number	Serial Number	Mode S address

После заполнения вернуть по указанному адресу:

(When complete, please return to the following address)

Адрес RMA: Россия, 123182, Москва, Волоколамское ш., 26

(RMA Address) (26, Volokolamskoe shoisse, Moscow, 123182, Russia)

Телефон (Telephone): +7(499)190-35-19 Факс(Fax): +7(499) 190-3579

E-Mail: rma@rma-eurasia.ru, RMA_Eurasia@atminst.ru

Приложение 10
к Требованиям

RMA F2

Запись утверждения для использования RVSM

Record of approval to operate in RVSM airspace

1. При выдаче или изменении государством регистрации ВС или государством эксплуатанта статуса утверждения (допуска) ВС или разрешения эксплуатанту к полета в RVSM к полетам в пространстве с RVSM, информация об утверждении должна быть незамедлительно передана в RMA EURASIA по указанному ниже адресу.

(When a State of Registry OR State of the Operator approves or amends the approval of an operator/aircraft for RVSM operations, details of that approval must be recorded and sent to the appropriate RMA without delay.)

2. Перед заполнением ознакомьтесь с Указанием по заполнению бланков (ПРИ ЗАПОЛНЕНИИ ИСПОЛЬЗУЙТЕ ЗАГЛАВНЫЕ ПЕЧАТНЫЕ БУКВЫ)

(Before providing the information requested below, reference should be made to the accompanying notes (PLEASE USE BLOCK CAPITALS)).

Государство
регистрации¹:

(State of Registry¹
)

Название
Эксплуатанта²:

(Name of Operator
2)

Государство

Эксплуатанта³:

(State of the
Operator³)

Тип ВС⁴:

(Aircraft Type⁴)

Серия ВС⁵:

(Aircraft Series⁵)

Серийный номер
производителя⁶:

(Manufacturers
Serial No⁶)

Регистрационный
номер⁷:

(Registration
Mark⁷)

Код ответчика⁸:
(Mode S aircraft
address⁸)

Утверждение
летной годности⁹
(Airworthiness
Approval⁹)

Дата выдачи¹⁰:
(Date Issued¹⁰)

Утверждение (допуск) к RVSM¹¹:

(RVSM Approval¹¹)

Дата выдачи
утверждения к
RVSM¹²:

(Date Issued¹²)

Дата истечения
утверждения
срока¹³:

(Date of Expiry¹³
(If Applicable))

Метод
утверждения¹⁸:
(Method of
Compliance

(Service Bulletin, STC etc))

Примечания¹⁶:
(Remarks¹⁶)

После заполнения вернуть по указанному адресу (When complete, please return to the following address):

Адрес RMA: Россия, 123182, Москва, Волоколамское ш., 26
(RMA Address) (26, Volokolamskoe shoisse, Moscow, 123182, Russia)
Телефон (Telephone): +7(499)190-35-19 Факс(Fax): +7(499) 190-3579
E-Mail: rma@rma-eurasia.ru, RMA_Eurasia@atminst.ru

Приложение 11
к Требованиям

Flight Information Form (FIF)

RMA EURASIA

Please Email to rma@rma-eurasia.ru or Fax to at +7 499 190-3579,
24 hours prior to flight and within 6 hours of landing.

INFORMATION TO BE RECORDED PRIOR TO FLIGHT		
Airline/Operator:	GMU Container Number:	
Point of Contact for Operator: Name: Phone: Fax:		
Aircraft Type/Series:	Aircraft Registration Number:	
Call Sign:	Airframe Serial Number:	
Planned: Origin:	Departure Date (UTC):	Departure Time (UTC):
Planned: Destination:	Arrival Date (UTC):	Arrival Time (UTC):
Installer (Name/Org.):	Retriever (Name/Org.):	
Mode S Equipped (Yes/No):	Separation Between Mounted Antennas (ft.):	
Installer/Operator Comments:		
INFORMATION TO BE RECORDED BY FLIGHT CREW/GMU OPERATOR		
Data Collection: Start Date (UTC):	Start Time (UTC):	
GMU File Name:		
Departure Time (UTC):	Origin (ICAO ID):	
Please record the requested information as soon as practical when: 1. Aircraft is first established in level flight at or above FL 290, or 2. The ATC assigned transponder code is changed at or above FL 290, or 3. There is a flight level change and aircraft remains at or above FL 290, or		

4. An autopilot change is initiated at or above FL 290, or

5. The ARTCC or FIR changes.

Time	Assigned	Mach/ Air	Trans ponder	Altimeter Reading		Autopilot (L, R, C)		FMS/ PMS	ARTCC/ FIR
(UTC)	FL	Speed	Code/ Source	Pilot	Co- pilot	Pilot	Co- pilot	(Y/N)	(ICAO ID)
Data Collection: End Date (UTC):				End Time (UTC):					
Arrival Time (UTC):				Destination ICAO (ID):					
Comments on flight conditions affecting height keeping performance, i.e. turb, and location									

После заполнения вернуть по указанному адресу:

(When complete, please return to the following address)

Адрес RMA: Россия, 123182, Москва, Волоколамское ш., 26

(RMA Address) (26, Volokolamskoe shoisse, Moscow, 123182, Russia)

Телефон (Telephone): +7(499)190-35-19 Факс(Fax): +7(499) 190-3579

E-Mail: rma@rma-eurasia.ru, RMA_Eurasia@atminst.ru

Приложение 12
к Требованиям

RMA F5

Бланк доклада о большом отклонении по высоте

(Large height deviation reporting form)

RMA EURASIA	<p>Информация, представленная в этом докладе, является конфиденциальной и будет использоваться только для статистического анализа безопасности полетов.</p> <p>(The information contained in this form is confidential and will be used for statistical safety analysis purposes only.)</p>
-------------	---

Бланк доклада о большом отклонении по высоте(F 5)

(Large Height Deviation Form (F 5))

<p>Докладывайте о любых отклонениях по высоте в 90м (300 фут) и более, в том числе из-за TCAS, турбулентности и непредвиденных ситуаций (Report any altitude deviation of 90 m. (300ft)or more, including those due to TCAS, Turbulence and Contingency Events)</p>	
1. Сегодняшняя	

дата: (Today's date:)	2. Орган, представивший доклад: (Reporting Unit:)		
Подробная информация об отклонении (Deviation details)			
3. Эксплуатант: (Operator Name:)	4. Call Sign (Позывной):	5. Тип воздушного судна: (Aircraft Type:)	6. Отображаемая высота (Altitude Displayed:)
	Регистрационный номер ВС: (ACFT Registration Number:)		
7. Дата события: (Date of Occurrence:)	8. Время UTC: (Time UTC:)	9. Место события (шир./долг., или контрольный ориентир): (Occurrence Position (lat/long or Fix):)	
10. Разрешенный маршрут полета: (Cleared Route of Flight:)			
11. Заданный эшелон полета: (Cleared Flight Level:)	12. Расчетная продолжительность полета на неправильном эшелоне (в секундах): (Estimated Duration at Incorrect Flight Level (seconds):)	13. Наблюдаемое отклонение +/- м: (Observed Deviation +/- m)	
14. Другие вовлеченные в событие воздушные суда: (Other Traffic Involved:)			
15. Причина отклонения (например, турбулентность, неисправность оборудования): (Cause of Deviation (Examples: Turbulence, Equipment Failure))			
ПОСЛЕ ПРЕКРАЩЕНИЯ ОТКЛОНЕНИЯ (AFTER DEVIATION IS RESTORED)			
16. Окончательный наблюдаемый/докладываемый последний эшелон полета*: (Observed/Reported Final Flight Level*:))			
*Пожалуйста, укажите источник информации: (*Please indicate the source of information:)			
q Система наблюдения q Пилот (Surveillance system) (Pilot)			
Комментарии (Narrative)			

20. Подробное описание отклонения

(Пожалуйста, дайте свою оценку фактической линии пути *воздушного судна* и укажите причину отклонения.)

(Detailed Description of Deviation

(Please give your assessment of the actual track flown by the aircraft and the cause of the deviation.))

21 – Комментарии экипажа (при наличии) (Crew comments (if any))

После заполнения вернуть по указанному адресу:

(When complete, please return to the following address)

Адрес RMA: Россия, 123182, Москва, Волоколамское ш., 26

(RMA Address) (26, Volokolamskoe shoisse, Moscow, 123182, Russia)

Телефон (Telephone): +7(499)190-35-19 Факс(Fax): +7(499) 190-3579

E-Mail: rma@rma-eurasia.ru, RMA_Eurasia@atminst.ru

Приложение 13
к Требованиям

RMA F6

Бланк ежемесячного отчета органа ОВД о больших отклонениях по высоте

(Form for ATC Unit Monthly Report of Large Height Deviations (F 6)

EURASIA RMA

Отчет о больших отклонениях по высоте (Report of Large Height Deviation)

Отчет EURASIA RMA об отклонениях по высоте на 90 м. (300 фут) или более, в том числе из-за указаний БСПС, турбулентности и непредвиденных ситуаций.

(Report to the EURASIA RMA of a height deviation of 90 m. (300 ft) or more, including those due to ACAS, turbulence and contingency events.)

<Исполнительный орган провайдера аэронавигационных услуг государства Евразия>: _____

Орган ОВД: _____

(Name of ATC unit:)

Пожалуйста, заполните Раздел I или II

(Please complete Section I or II as appropriate)

РАЗДЕЛ I:

(SECTION I:)

В _____ (месяц) докладов о больших отклонениях по высоте не поступало.

(There were no reports of large height deviations for the month of _____)

РАЗДЕЛ II:

(SECTION II:)

Поступил (о) _____ доклад (ов) об отклонении по высоте в 90 м. (300 фут) или более между ЭП 290 и ЭП 410. Подробная информация о каждом отклонении по высоте прилагается по форме RMA F5.

(There was/were _____ report(s) of a height deviation of 90 m. (300 ft) or more between FL 290 and FL 410. Details of each height deviation are in form RMA F5 attached.)

(Пожалуйста, используйте отдельный бланк для каждого отчета об отклонении по высоте).

(Please use a separate form for each report of height deviation).

После заполнения вернуть по указанному адресу:

(When complete, please return to the following address)

Адрес RMA: Россия, 123182, Москва, Волоколамское ш., 26

(RMA Address) (26, Volokolamskoe shoisse, Moscow, 123182, Russia)

Телефон (Telephone): +7(499)190-35-19 Факс(Fax): +7(499) 190-3579

E-Mail: rma@rma-eurasia.ru, RMA_Eurasia@atminst.ru