

**Об утверждении формы проверочного листа по организации и осуществлению деятельности, связанной с обслуживанием воздушного движения и радиотехническим обеспечением полетов в Республике Казахстан и внесении изменений и дополнений в приказ исполняющего обязанности Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 16 мая 2011 года № 279 "Об утверждении Инструкции по организации и обслуживанию воздушного движения"**

Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 17 марта 2014 года № 197. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 18 апреля 2014 года № 9346

В соответствии с подпунктами 39) и 5) пункта 1 статьи 14 Закона Республики Казахстан от 15 июля 2010 года «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации», **ПРИКАЗЫВАЮ:**

1. Утратил силу приказом Министра по инвестициям и развитию РК от 30.10.2015 № 1 0 2 5 .

2. Внести в приказ исполняющего обязанности Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 16 мая 2011 года № 279 «Об утверждении Инструкции по организации и обслуживанию воздушного движения» (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов под № 7006, опубликованный в газете «Юридическая газета» от 26 июля 2011 г. № 105 (2095), от 27 июля 2011 г. № 106 (2096), от 28 июля 2011 г. № 107 (2097), от 29 июля 2011 г. № 107 (2098) следующие изменения и дополнения:

в Инструкции по организации и обслуживанию воздушного движения, утвержденной указанным приказом:

пункт 4 изложить в следующей редакции:

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

2) аварийная стадия – общий термин, означающий стадию неопределенности, стадию тревоги или стадию бедствия;

3) аварийный фактор – условие, явление или обстоятельство, которое может привести к авиационному происшествию;

4) минимум вида авиационных работ – минимально допустимые значения видимости, высоты нижней границы облаков и скорости ветра, при которых разрешается выполнение вида авиационных работ;

5) район (участок) авиационных работ – часть воздушного пространства, в пределах которой выполняются авиационные работы;

6) автоматическое зависимое наблюдение – метод наблюдения, в соответствии с которым воздушные суда автоматически предоставляют по линии передачи данных информацию, от бортовых навигационных систем и систем определения местоположения, включая опознавательный индекс воздушного судна, данные о его местоположении в четырех измерениях и, при необходимости, дополнительные данные ;

7) превышение – расстояние по вертикали от среднего уровня моря до точки или уровня земной поверхности или связанного с ней объекта;

8) заход на посадку по приборам - заход на посадку и посадка с использованием оборудования для навигационного наведения на основе схемы захода на посадку по приборам. Имеется два метода выполнения захода на посадку: двухмерный (2D) заход на посадку по приборам с использованием только бокового навигационного наведения ;

трехмерный (3D) заход на посадку по приборам с использованием как бокового, так и вертикального навигационного наведения.

Примечание: боковое и вертикальное навигационное наведение представляет собой наведение, обеспечиваемое с помощью либо наземного радионавигационного средства, либо выдаваемых компьютером навигационных данных наземных, спутниковых, автономных навигационных средств или комплекса этих средств.;

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

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

11) правила полетов по приборам (далее – ППП) – правила, предусматривающие выполнение полетов по пилотажно-навигационным приборам, контроль и обеспечение органом ОВД установленных интервалов эшелонирования между воздушными судами;

12) районное диспетчерское обслуживание – диспетчерское обслуживание полетов в контролируемом воздушном пространстве;

13) районный диспетчерский пункт (центр) – орган, предназначенный для обеспечения диспетчерского обслуживания контролируемых полетов в районе (районах) ОВД, находящемся (находящихся) под его юрисдикцией;

14) аэроузел – близко расположенные аэродромы, организация и выполнение полетов на которых требует специальное согласование и координирование с органами обслуживания и управления воздушным движением;

15) район аэроузла – часть воздушного пространства установленных размеров с

двумя и более близко расположенными аэродромами, для организации и выполнения полетов с которых необходимо специальное согласование и координирование;

16) район ОВД (далее – РОВД) – воздушное пространство установленных размеров, в границах которого обслуживание воздушного движения по воздушным трассам и маршрутам вне их осуществляется диспетчером районного диспетчерского центра;

17) маршрут ОВД – установленный маршрут, который предназначен для направления потока движения в целях обеспечения обслуживания воздушного движения ;

18) система наблюдения ОВД – общий термин, под которым понимаются системы ADS-B, ПОРЛ, ВОРЛ или любая другая сопоставимая наземная система, позволяющая опознать воздушное судно ;

19) должностная инструкция специалиста службы ОВД – документ, разработанный на основе типовой должностной инструкции применительно к конкретной должности (конкретному лицу) с учетом особенностей данного органа ОВД (специалиста службы ОВД) и условий его работы ;

20) рубеж передачи ОВД – рубеж, установленный на маршруте руления или на траектории полета воздушного судна, на котором ОВД данного воздушного судна передается от одного органа ОВД другому ;

21) воздушная обстановка – одновременное взаимное расположение в вертикальной и горизонтальной плоскостях воздушных судов и других объектов в определенном районе воздушного пространства ;

22) минимум командира воздушного судна (второго пилота) – минимально допустимые значения видимости на взлетно-посадочной полосе (видимости) и высоты нижней границы облаков (вертикальной видимости) при которых пилоту (летчику) разрешается выполнять взлет, посадку или полет по маршруту на воздушном судне данного типа ;

23) минимум воздушного судна – 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 ;

24) диспетчерское обслуживание воздушного движения – обслуживание, предоставляемое в контролируемом воздушном пространстве, предназначенное для предотвращения столкновений между воздушными судами, воздушных судов с препятствиями на площади маневрирования, а также для ускорения и регулирования воздушного движения ;

25) интенсивность воздушного движения – количество воздушных судов, проходящих через район ОВД (сектор ОВД, трассу, участок трассы, район аэродрома) в единицу времени ;

26) организация воздушного движения – комплекс мероприятий, направленных на

обеспечение безопасных и эффективных полетов воздушных судов и предусматривающих выполнение функций по организации воздушного пространства, организации потоков и обслуживания воздушного движения;

27) плотность воздушного движения – количество воздушных судов, находящихся одновременно в единице объема воздушного пространства (на воздушной трассе, заданном эшелоне, в зоне (районе) или секторе ОВД);

28) район аэродрома (далее – РА) – часть воздушного пространства установленных размеров, предназначенная для организации и выполнения аэродромных полетов;

29) 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 порога взлетно-посадочной полосы;

30) превышение аэродрома – абсолютное превышение самой высокой точки посадочной площади;

31) аэродромное диспетчерское обслуживание – диспетчерское обслуживание аэродромного движения;

32) 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 воздушного судна данного типа;

33) посадочная площадка, подобранная с воздуха – земельный (водный, ледовый) участок по своим размерам, состоянию поверхности и подходом соответствующий требованиям к посадочной площадке для данного типа воздушного судна (далее – ВС) и данных условий, подбираемый экипажем в полете с воздуха, путем осмотра и оценки ее состояния;

34) потеря ориентировки – обстановка, при которой пилот (экипаж) не может определить свое местонахождение с точностью, необходимой для определения направления полета в целях выполнения задания на полет;

35) курс – направление, в котором находится продольная ось воздушного судна, выраженное обычно в градусах угла, отсчитываемого от северного направления (истинного, магнитного, компасного или условного меридианов);

36) альтернативный маршрут – маршрут, который выбирается эксплуатантами воздушных судов в случаях, когда основной маршрут закрыт, или когда на нем введены ограничения;

37) контролируемый аэродром – аэродром, на котором обеспечивается диспетчерское обслуживание аэродромного движения;

38) контролируемый полет – полет, который выполняется в контролируемом воздушном пространстве при наличии диспетчерского разрешения и обеспечивается диспетчерским обслуживанием;

39) барометрическая высота – высота полета относительно изобарической

поверхности атмосферного давления, установленного на шкале барометрического  
в ы с о т о м е р а ;

40) аэродром назначения – аэродром, указанный в плане полета и в задании на  
полет как аэродром намеченной посадки;

41) первичный радиолокатор – радиолокационная система, использующая  
о т р а ж е н н ы е с и г н а л ы ;

42) стадия неопределенности (кодовое слово "INCERFA") – ситуация,  
характеризующаяся наличием неуверенности относительно безопасности воздушного  
судна и находящихся на его борту лиц;

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

44) 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, следует применять  
значение вертикальной видимости;

45) эшелонирование боковое – рассредоточение воздушных судов на одной высоте  
на установленные интервалы по расстоянию или угловому смещению между их  
л и н и я м и п у т и ;

46) векторение (радиолокационное наведение) – обеспечение навигационного  
наведения воздушных судов посредством указания определенных курсов на основе  
использования системы наблюдения;

47) глиссада – профиль снижения воздушного судна, установленный для  
вертикального наведения на конечном этапе захода на посадку;

48) стадия тревоги (кодовое слово "ALERFA") – ситуация, при которой существует  
опасение за безопасность воздушного судна и находящихся на его борту лиц;

49) диспетчерская информация – информация, передаваемая органом ОВД экипажу  
воздушного судна о метеорологических условиях, воздушной обстановке, работе  
радиотехнических и электротехнических средств, состоянии аэродромов и другие  
сведения, необходимые для выполнения полета;

50) диспетчерское указание – указание органа ОВД пилоту (экипажу) воздушного  
судна, связанное с выполнением задания на полет и обязательное для исполнения;

51) диспетчерское разрешение – разрешение, выдаваемое органом ОВД экипажу  
воздушного судна, связанное с выполнением полета и обоснованное  
соответствующими условиями и установленными правилами полетов;

52) диспетчерская рекомендация – рекомендация экипажу воздушного судна по  
принятию мер, касающихся выполнения полета, используемая по усмотрению экипажа;

53) особая ситуация – ситуация, возникающая в полете в результате воздействия  
неблагоприятных факторов или их сочетаний, приводящих к снижению безопасности  
п о л е т о в ;

54) особый случай – ситуация, возникающая в результате внезапного отказа авиационной техники или попадание воздушного судна в условия, требующие от экипажа выполнения нестандартных действий для обеспечения безопасности воздушного судна и пассажиров;

55) расчетное время прибытия: при полетах по приборам - расчетное время прибытия воздушного судна в намеченную точку, обозначенную навигационными средствами, с которой предполагается выполнение маневра захода на посадку по приборам, или, при отсутствии навигационного средства, связанного с этим аэродромом, - время прибытия воздушного судна в точку над аэродромом.

при выполнении полетов по ПВП - расчетное время прибытия воздушного судна в точку над аэродромом;

56) местность равнинная – местность с относительными превышениями рельефа до 200 метров в радиусе 25 километров;

57) зона (район) подхода – воздушное пространство в границах района аэродрома (аэроузла), исключая зону взлета и посадки и воздушное пространство района местного диспетчерского пункта (далее – МДП);

58) диспетчерское обслуживание подхода – диспетчерское обслуживание полетов, которые связаны с прибытием и вылетом воздушных судов с аэродромов (вертодромов);

59) диспетчерский пункт подхода – диспетчерский пункт, с которого орган ОВД обеспечивает диспетчерское обслуживание контролируемых полетов воздушных судов, прибывающих на один или несколько аэродромов или вылетающих с них;

60) сигнал срочности (БББ – телеграфный, «PAN PAN» – радиотелефонный) – международный сигнал, передаваемый в случаях возможной опасности для воздушного судна и находящихся на нем пассажиров и экипажа;

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

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

63) сигнал бедствия (сообщение об аварийном состоянии в полете) – международный кодовый сигнал (СОС – телеграфный, «MAYDAY» - радиотелефонный) означающий «Терплю бедствие», передаваемый в случаях, когда воздушному судну и находящимся на нем пассажирам и экипажу угрожает непосредственная опасность и требуется немедленная помощь;

64) стадия бедствия (кодовое слово «DETRESFA») – ситуация, характеризующаяся

наличием обоснованной уверенности в том, что воздушному судну и находящимся на его борту лицам грозит серьезная и непосредственная опасность или требуется немедленная помощь;

65) рубеж ухода (возврата) – рубеж, рассчитанный так, чтобы в случае ухода с него на запасной аэродром, количество топлива на борту воздушного судна к расчетному времени прибытия было не менее минимального установленного;

66) визуальные метеорологические условия - метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков, соответствующих установленным минимумам или превышающих их;

67) визуальный заход на посадку - заход на посадку при полете по ППП, когда схема захода на посадку по ППП частично или полностью не соблюдается и заход выполняется по визуальным наземным ориентирам;

68) заход на посадку визуальный – заход, который частично или полностью выполняется с соблюдением правил визуального полета;

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

70) правила визуальных полетов (далее – ПВП) – правила, при которых соблюдаются установленные интервалы между воздушными судами и другими материальными объектами в воздухе путем визуального наблюдения пилотом за воздушной обстановкой;

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

72) крейсерский эшелон – эшелон, выдерживаемый в течение значительной части полета;

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

74) зона ожидания – воздушное пространство определенных размеров, установленное, как правило, над РНТ района аэродрома, (аэроузла) для ожидания воздушными судами очереди подхода к аэродрому и/или захода на посадку;

75) пункт ожидания – определенное место, опознаваемое с помощью визуальных или иных средств, вблизи которого остается совершающее полет воздушное судно в соответствии с диспетчерскими разрешениями;

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

77) опасное сближение – непреднамеренное и непредусмотренное заданием на полет сближение воздушных судов между собой или с другими материальными объектами на интервалы менее половины установленных, в результате, которого возникает опасность их столкновения;

78) информация о движении – информация, исходящая от органа ОВД, для предупреждения командира воздушного судна о других известных или наблюдаемых воздушных судах, которые могут находиться вблизи его местоположения или намеченного маршрута полета, и помогающая экипажу предотвратить опасное сближение или столкновение;

79) предпосадочная прямая – заключительный этап захода на посадку от точки выхода на посадочный курс до точки приземления;

80) схема точного захода на посадку (РА) – схема захода на посадку по приборам, основанная на использовании навигационных систем (ILS, MLS, GLS и SBAS категории I), предназначенная для выполнения трехмерных (3D) заходов на посадку по приборам типа А или В;

81) начальный участок захода на посадку – часть схемы захода на посадку по приборам между контрольной точкой начального этапа захода на посадку (сокращенная аббревиатура на английском языке IAF, далее – IAF) и контрольной точкой промежуточного этапа захода на посадку (сокращенная аббревиатура на английском языке IF, далее – IF) или контрольной точкой конечного этапа захода на посадку;

81-1) промежуточный участок захода на посадку - часть схемы захода на посадку по приборам между:

контрольной точкой промежуточного этапа захода на посадку и контрольной точкой конечного этапа захода на посадку;

концом обратной схемы, схемы «ипподром» или линии пути, прокладываемой методом счисления, и конечной контрольной точкой (или точкой) захода на посадку;

82) предполагаемое время захода на посадку – время, когда по расчетам органа ОВД пребывающее воздушное судно покинет после задержки пункт ожидания для захода на посадку;

83) конечный этап захода на посадку – часть схемы захода на посадку по приборам, которая начинается в установленной контрольной точке конечного этапа захода на посадку, а при отсутствии такой точки – в конце последнего участка стандартного разворота, разворота на посадочную прямую или разворота на линию пути приближения в схеме типа «ипподром» или в точке выхода на последнюю линию пути в схеме захода на посадку и заканчивается в точке из которой может быть продолжен заход на посадку или начат уход на второй круг;

84) аэродром запасной – аэродром, на который следует воздушное судно в том случае, если невозможно или нецелесообразно следовать на аэродром назначения или

производить на нем посадку;

85) вторичный обзорный радиолокатор – радиолокационная система, в которой переданный радиолокационной станцией радиосигнал вызывает передачу ответного радиосигнала другой станцией;

86) код ответчика ВОРЛ – код, назначаемый органом ОВД и передаваемый экипажу воздушного судна для установки на приемоответчике в режиме «А» или в режиме «С»;

87) площадь маневрирования – часть аэродрома, исключая перроны, предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов;

88) вынужденная посадка – посадка на аэродроме (посадочной площадке) или вне аэродрома по причинам, не позволяющим выполнить полет согласно плану;

89) пункт обязательных донесений (далее – ПОД) – географическая точка (ориентир), радионавигационная точка (далее – РНТ) на воздушной трассе, маршруте, коридоре, о пролете которой пилот обязан сообщить диспетчеру органа ОВД;

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

91) минимальный запас топлива – данный термин используется экипажем воздушного судна (пилотом) в том случае, если запас топлива на борту воздушного судна не позволяет выполнить задержку воздушного судна, но не означает аварийную ситуацию, а указывает на возможность возникновения аварийной обстановки, если будет иметь место непредвиденная задержка;

92) переходный слой – воздушное пространство между высотой перехода и эшелонном переходе, в котором полеты воздушных судов в режиме горизонтального полета запрещены;

93) высота перехода – установленная в районе аэродрома относительная/абсолютная высота для перевода шкалы давления барометрического высотомера на значение давления 760 мм. рт. ст. (1013,2 мбар) при наборе заданного эшелона;

94) эшелон перехода – установленный эшелон для перевода шкалы давления барометрического высотомера с давления 760 мм.рт.ст. (1013 гПа) на давление аэродрома или минимальное давление, приведенное к уровню моря. Эшелонном переходе является нижний безопасный эшелон полета на аэродроме (аэроузле);

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

96) радиолокационный контроль – использование радиолокатора в целях предоставления воздушным судам информации и сообщений, касающихся

значительных отклонений от номинальной траектории полета;

97) радиолокационное эшелонирование – эшелонирование воздушных судов, осуществляемое на основе данных об их местоположении, полученных от радиолокационных источников;

98) радиовещание – передача информации, касающейся аэронавигации, которая не адресуется конкретной станции (или станциям);

99) граница действия разрешения – рубеж (пункт, точка), до которого действительно диспетчерское разрешение, выдаваемое экипажу воздушного судна;

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

101) бортовая система предупреждения столкновений (далее – БСПС) – бортовая система, основанная на использовании сигналов приемоответчика 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 приемоответчиками ВОРЛ;

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

103) местность горная – местность с пересеченным рельефом и относительными превышениями 500 метров и более в радиусе 25 километров, а также местность с превышением над уровнем моря 1000 метров и более;

104) процедурное обслуживание – метод обслуживания воздушного движения без использования систем наблюдения ОВД;

105) процедурное эшелонирование - эшелонирование, которое применяется при обеспечении процедурного обслуживания;

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

107) внетрассовый полет – полет, совершаемый вне воздушных трасс (местных воздушных линий) и за пределами района аэродрома (аэроузла);

108) эшелонирование вертикальное – рассредоточение воздушных судов по высоте на установленные интервалы;

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

110) сокращенный минимум вертикального эшелонирования (RVSM) – интервал

вертикального эшелонирования, применяемый для эшелонирования воздушных судов, имеющих допуск к полетам с применением RVSM;

111) разворот на посадочную прямую – разворот, выполняемый воздушным судном на начальном этапе захода на посадку между окончанием линии пути удаления и началом линии пути промежуточного или конечного этапа захода на посадку. Направление этих линий пути не являются противоположным;

112) несанкционированный выезд на взлетно-посадочную полосу (далее – ВПП) – несанкционированное занятие воздушным судном, транспортным средством или человеком В П П ;

113) место ожидания у ВПП – определенное место на поверхности летного поля, предназначенное для защиты ВПП, поверхности ограничения препятствий или критической (чувствительной) зоны РМС (ILS), в котором рулящие воздушные суда и транспортные средства останавливаются и ожидают дальнейших указаний от органа О В Д ;

114) порог ВПП – начало участка ВПП, который может использоваться для посадки в о з д у ш н ы х с у д о в ;

115) превышение порога ВПП – превышение поверхности порога ВПП над уровнем м о р я ;

116) полетная информация – информация, необходимая для безопасного и эффективного выполнения полета, в том числе информация о воздушном движении, метеорологических условиях, состоянии аэродрома, маршрутных средствах и о б с л у ж и в а н и и ;

117) район полетной информации – воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого обеспечивается полетно-информационное обслуживание и а в а р и й н о е о п о в е щ е н и е ;

118) летное поле – часть аэродрома, на которой расположены одна или несколько летных полос, рулежные дорожки (далее – РД), перроны и площадки специального н а з н а ч е н и я ;

119) маршрут полета – проекция заданной (установленной) траектории полета воздушного судна на земную (водную) поверхность, определенная основными п у н к т а м и ;

120) высота полета – расстояние по вертикали от определенного уровня до воздушного судна. В зависимости от уровня начала отсчета различают высоты: истинную (от уровня точки, находящейся непосредственно под воздушным судном), относительную (от уровня порога ВПП, уровня аэродрома, наивысшей точки рельефа) и а б с о л ю т н у ю ( о т у р о в н я м о р я ) ;

121) летная полоса – определенный участок летного поля аэродрома, который включает взлетно-посадочную полосу и концевые полосы торможения (свободные з о н ы ) ;

122) дальность видимости на взлетно-посадочной полосе (сокращенная аббревиатура на английском языке RVR (далее – RVR)) – расстояние, в пределах которого пилот воздушного судна, находящегося на осевой линии взлетно-посадочной полосы, может видеть маркировочные знаки на поверхности взлетно-посадочной полосы или огни, ограничивающие взлетно-посадочную полосу или обозначающую ее осевую линию ;

123) эшелон полета – поверхность постоянного атмосферного давления, отнесенное к установленной величине давления 760 мм.рт.ст. (1013,2 гПа) и отстоящая от других таких поверхностей на величину установленных интервалов давления;

Примечание 1. Барометрический высотомер, градуированный в соответствии со стандартной атмосферой :

при установке на QNH будет показывать абсолютную высоту;

при установке на QFE будет показывать относительную высоту над опорной точкой Q F E ;

при установке на давление 760 мм.рт.ст./1013,2 гПа он может использоваться для указания эшелонов полета .

Примечание 2. Термины "относительная высота" и "абсолютная высота", используемые в примечании 1, означают приборные, а не геометрические относительные и абсолютные высоты ;

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

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

126) 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 ;

127) зона взлета и посадки – воздушное пространство от уровня аэродрома до установленной высоты (как правило, до второго эшелона зоны ожидания включительно), в границах, обеспечивающих маневрирование воздушных судов при взлете и заходе на посадку ;

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

129) пункт передачи донесений – определенный географический ориентир,

относительно которого может быть сообщено местоположение воздушного судна;

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

131) высота принятия решения – установленная высота, на которой командир воздушного судна принимает решение о посадке или уходе на второй круг;

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

133) абсолютная/относительная высота принятия решения (далее – ВПР) – установленная абсолютная или относительная высота при точном заходе на посадку, на которой должен быть начат уход на второй круг в случае, если пилотом не установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку, или положение воздушного судна в пространстве не обеспечивает безопасности посадки. Абсолютная ВПР отсчитывается от среднего уровня моря, а относительная ВПР отсчитывается от уровня порога ВПП.

Примечание. Термин «Необходимый визуальный контакт с ориентирами» означает видимость части визуальных средств или зоны захода на посадку в течении времени, достаточного для оценки пилотом местоположения воздушного судна и скорости его изменения по отношению к номинальной траектории полета;

134) обзорный радиолокатор – радиолокационное оборудование, используемое для определения местоположения воздушного судна по дальности и азимуту;

135) эшелонирование – общий термин, означающий вертикальное, продольное или боковое рассредоточение воздушных судов в воздушном пространстве на установленные интервалы, обеспечивающие безопасность воздушного движения;

136) ATIS – условное обозначение службы автоматической передачи информации в районе аэродрома;

137) воздушное судно, допущенное к полетам с RVSM – воздушное судно, навигационное оборудование которого соответствует техническим требованиям к минимальным характеристикам бортовых систем (MASPS), для полетов в воздушном пространстве RVSM;

138) схема захода на посадку по приборам (IAP) – серия заранее намеченных маневров, выполняемых по пилотажным приборам, при соблюдении установленных требований, предусматривающих предотвращение столкновения с препятствиями, от контрольной точки начального этапа захода на посадку или, в соответствующих случаях, от начала установленного маршрута прибытия до точки, откуда может быть выполнена посадка, а если посадка не выполнена, то до точки, от которой применяются критерии пролета препятствий в зоне ожидания или на маршруте;

139) схема неточного захода на посадку (NPA) – схема захода на посадку по приборам с использованием бокового наведения, но без использования вертикального

наведения, предназначенная для выполнения двухмерных (2D) заходов на посадку по приборам типа А.

Примечание: полеты по схемам неточного захода на посадку могут выполняться с использованием метода захода на посадку с непрерывным снижением на конечном участке (CDFA). CDFА с консультативным наведением VNAV по расчетам, выполненным бортовым оборудованием (см. п. 1.8.1 главы 1 раздела 4 части I тома I PANS-OPS (Doc 8168)), считаются трехмерными (3D) заходами на посадку по приборам. CDFА с неавтоматизированным расчетом требуемой вертикальной скорости снижения считаются двухмерными (2D) заходами на посадку по приборам;

140) схема захода на посадку с вертикальным наведением (APV) - схема захода на посадку по приборам с использованием бокового и вертикального наведения, но не отвечающая требованиям, установленным для точных заходов на посадку и посадок навигации, основанной на характеристиках (PBN), предназначенная для выполнения трехмерных (3D) заходов на посадку по приборам типа А.»;

пункт 11 изложить в следующей редакции:

«Часы и другие регистрирующие время приборы в органах ОВД должны отображать время с точностью в пределах  $\pm 30$  секунд от UTC. При использовании линии передачи данных, часы и другие регистрирующие время приборы должны отображать время с точностью в пределах 1 секунды от UTC.

Проверка текущего времени при записи информации проводится каждые 4 часа с записью в оперативном журнале службы радиотехнического оборудования и связи (далее – служба ЭРТОС), проверка текущего времени других регистрирующих время приборов в органах ОВД (службах ОВД) осуществляется в соответствии с Правилами радиотехнического обеспечения полетов и авиационной радиосвязи в гражданской авиации, утвержденными постановлением Правительства Республики Казахстан от 31 декабря 2010 года № 1525 «Об утверждении Правил радиотехнического обеспечения полетов и авиационной радиосвязи в гражданской авиации (далее – Правила радиотехнического обеспечения полетов и связи).»;

дополнить главой 2-2 следующего содержания:

«2-2. Организация работы органов обслуживания воздушного движения.

17-7. Задачи и функции органа ОВД (службы ОВД), определяются в положении об органе ОВД (службе ОВД), утверждаемом руководителем аэронавигационной организации. Требования к руководящему составу органа ОВД (службы ОВД), в соответствии с задачами и функциями, определяются их должностными инструкциями.

Организационно-штатная структура органа ОВД (службы ОВД) должна соответствовать задачам и функциям, указанным в положении об органе ОВД (службе ОВД).

17-8. Для органа ОВД (службы ОВД) определяется механизм подчиненности

согласно организационно-штатной структуре аэронавигационной организации.

17-9. Аэронавигационная организация, в подчинении которой находится орган ОВД (служба ОВД), устанавливает:

- 1) процедуры документооборота и делопроизводства в органе ОВД (службе ОВД);
- 2) процедуры определения нормативной численности специалистов ОВД в соответствии с особенностями (объемами обслуживания), предоставляемого органом ОВД (службой ОВД), дефицита в человеческих ресурсах для выполнения установленных для органа ОВД (службы ОВД) задач и функций, а так же необходимые меры по решению данного вопроса;
- 3) процедуры прогнозирования потребности в новых специалистах ОВД на среднесрочный (2 года) и долгосрочный период (5 лет), а также ведение реестра специалистов ОВД, входящих в кадровый резерв органа ОВД (службы ОВД);
- 4) требование по количеству инструкторского состава для удовлетворения и качественного выполнения задач и функций, определенных для органа ОВД (службы ОВД).

17-10. График работы и количество смен определяются правилами внутреннего трудового распорядка, утверждаемыми руководителем аэронавигационной организации (филиала), с учетом условий труда и режимов рабочей недели.

График работы органа ОВД (службы ОВД) утверждается руководителем структурного подразделения аэронавигационной организации (филиала), который организует учет часов, отработанных персоналом органа ОВД (службы ОВД), а также факты нарушения графика работы персоналом органа ОВД (службы ОВД) с указанием причины нарушения.

17-11. Организация и контроль работы смены возлагаются на руководителей полетов (старших диспетчеров) или лиц их замещающих в соответствии с утвержденными должностными инструкциями.

17-12. Руководителю полетов (старшему диспетчеру или лицу, на которого возложено исполнение обязанностей вышеуказанных должностных лиц) в оперативном отношении подчиняются должностные лица объектов и служб, обеспечивающих производство полетов и обслуживание воздушного движения по вопросам, связанным с обеспечением безопасности полетов воздушных судов.

17-13. В органе ОВД (службе ОВД) организуется прохождение медицинского контроля (освидетельствования) диспетчеров ОВД перед началом выполнения должностных обязанностей в соответствии с пунктом 127 Основных правил полетов в воздушном пространстве Республики Казахстан, утвержденных постановлением Правительства Республики Казахстан от 18 января 2012 года № 103 «Об утверждении Основных правил полетов в воздушном пространстве Республики Казахстан», а также разрабатывается порядок контроля по недопущению нахождения персонала органа ОВД с признаками алкогольного, наркотического, токсикоманического опьянения, в

процессе выполнения своих обязанностей.

17-14. Аэронавигационная организация обеспечивает орган ОВД (службу ОВД) комплектом утвержденных документов и технической документации, касающиеся работы используемых средств, документами аэронавигационной информации (сборников аэронавигационной информации) с назначением в органе ОВД (службе ОВД) ответственного должностного лица за их сохранность, ведение и ознакомление персонала органа ОВД.

17-15. Аэронавигационная организация разрабатывает и утверждает для органа ОВД (службы ОВД) инструкции (процедуры) по ознакомлению персонала органа ОВД (службы ОВД) с нормативными правовыми актами Республики Казахстан при предоставлении аэронавигационного обслуживания и ведению контрольных экземпляров с описанием способа фиксации результатов изучения.

17-16. Аэронавигационная организация разрабатывает механизм предоставления предложений в органах ОВД (службах ОВД) от подчиненного персонала, направленных на совершенствование ОВД, порядок их учета и принятия по ним решениям.

17-17. В целях обеспечения безопасности полетов при обслуживании воздушного движения руководитель полетов (старший диспетчер или лицо, на которого возложено исполнение обязанностей вышеуказанных должностных лиц) в соответствии с требованиями утвержденной должностной инструкции:

контролирует прохождение медицинского контроля (освидетельствования) возглавляемой им диспетчерской смены перед заступлением на дежурство;  
организует проведение инструктажа возглавляемой им диспетчерской смены перед заступлением на дежурство и разбора по результатам работы за период дежурства;  
обеспечивает качественную организацию работы возглавляемой им диспетчерской смены в период дежурства.

17-18. Выполнение должностных обязанностей диспетчером органа ОВД (службы ОВД) на рабочем месте осуществляется при наличии действующего свидетельства диспетчера ОВД. Допускается выполнение должностных обязанностей диспетчером органа ОВД (службы ОВД) на рабочем месте в случаях, когда свидетельство направлено для продления срока действия либо получения квалификационных отметок, при условии, что срок действия свидетельства либо содержащихся в нем квалификационных отметок не истек.

17-19. В органе ОВД (службе ОВД) назначается должностное лицо, осуществляющее контроль сроков действия свидетельств персонала органа ОВД в соответствии с процедурой, определенной руководителем аэронавигационной организации.

17-20. В органе ОВД (службе ОВД) ведутся графики повышения квалификации, прохождения подготовки при учебных заведениях (центрах подготовки), тренажерной

П О Д Г О Т О В К И .

17-21. В органе ОВД (службе ОВД) ведутся планы работы (годовые, квартальные), направленные на повышение эффективности обслуживания воздушного движения, а также планы технической учебы персонала ОВД в соответствии с программой по организации подготовки и поддержания профессионального уровня специалистов по ОВД и планированию полетов, разработанной в соответствии с Типовыми программами профессиональной подготовки авиационного персонала, участвующего в обеспечении безопасности полетов, утвержденным приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 28 сентября 2013 года № 764 «Об утверждении Типовых программ профессиональной подготовки авиационного персонала, участвующего в обеспечении безопасности полетов» (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов Республики Казахстан под № 8785) .

17-22. При организации работы смен органом ОВД (службой ОВД) учитываются особенности работы на наиболее загруженных направлениях (секторах).

17-23. Аэронавигационная организация утверждает для органов ОВД (служб ОВД) процедуры контроля со стороны органов ОВД актуальной информации по вопросам организации воздушного движения, которая включена в аэронавигационные паспорта аэродромов (инструкции по производству полетов в районе аэродромов).»;

дополнить пунктом 23-1 следующего содержания:

«23-1. При интенсивном воздушном движении и сложной организации воздушного пространства в районе аэродрома (аэроузла) может быть дополнительно организован пункт обслуживания вылета («Деливери») с выделением отдельной частоты радиосвязи и возложением функциональных обязанностей по выдаче информации о маршруте выхода; оперативной информации об ограничениях, запретах по коридорам, трассам и аэродромам назначения и запасным аэродромам; информации о режиме; информации об изменении на аэродроме вылета (назначения, запасном или по маршруту полета) метеоусловий, которые не соответствуют принятию решения на вылет или влияют на движение по маршруту; предупреждения об опасных явлениях погоды; код индивидуального опознавания вторичного обзорного радиолокатора (далее – ВОРЛ) (при необходимости) и иной информации, связанной с безопасным выполнением полета .  
» ;

дополнить пунктом 26-1 следующего содержания:

«26-1. На диспетчерских пунктах (секторах) в зависимости от рабочей нагрузки могут дополнительно организовываться рабочие места диспетчеров процедурного контроля . » ;

дополнить пунктом 44-1 следующего содержания:

«44-1. Для определения эффективности связи с ВС в установленной зоне ответственности, орган ОВД (диспетчерский пункт) обеспечивается графиками

дальности действия каналов авиационно-воздушной электросвязи диапазона очень высоких частот (далее – ОВЧ) в зависимости от высоты полета.»;

Пункт 67 изложить в следующей редакции:

«67. Органы ОВД обеспечиваются последней информацией о фактических и прогнозируемых метеорологических условиях, а также вулканической деятельности, необходимой для выполнения ими соответствующих функций в соответствии с Правилами метеорологического обеспечения гражданской авиации Республики Казахстан, утвержденными постановлением Правительства Республики Казахстан от 29 декабря 2012 года № 1768 (далее – Правила метеорологического обеспечения).»;

Пункт 69 изложить в следующей редакции:

«69. Органы ОВД обеспечиваются текущей информацией об эксплуатационном состоянии средств радиотехнического обеспечения полетов в соответствии с Правилами радиотехнического обеспечения полетов и связи.»;

дополнить пунктом 78-1 следующего содержания:

«78-1. При использовании систем отображения информации персонал органа ОВД изучает руководство пользователя, касающееся применения указанных систем.»;

дополнить пунктом 88-1 следующего содержания:

«88-1. Для обеспечения эффективного обслуживания воздушного движения с применением систем наблюдения диспетчерский пункт ОВД располагает графиками дальности действия систем наблюдения в зависимости от высоты полета.»;

пункт 89 изложить в следующей редакции:

«89. На индикаторе воздушной обстановки, обеспечивающем предоставление диспетчеру ОВД информации наблюдения, как минимум отображаются: данные о местоположении воздушного судна; картографическая информация, необходимая для ОВД на основе наблюдения; запретные зоны, зоны ограничения полетов и опасные зоны, влияющие на безопасность полетов при обслуживании воздушного движения; информация, касающаяся идентификации и эшелона полета воздушного судна.»;

дополнить пунктом 404-1 следующего содержания:

«404-1. Аэронавигационная организация обеспечивает радиовещательную передачу VOLMET в соответствии с пунктом 536 Правил метеорологического обеспечения;

дополнить пунктом 407-1 следующего содержания:

«407-1. Аэронавигационная организация разрабатывает процедуры по взаимодействию служб, обеспечивающих ATIS необходимой информацией.»;

дополнить главой 19-1 следующего содержания:

«19-1. Координация в процессе обслуживания воздушного движения

423-1. Координация и передача ОВД между смежными органами диспетчерского обслуживания осуществляется в соответствии с соглашениями о процедурах взаимодействия и технологиями работы.

423-2. Органы ОВД устанавливают и применяют процедуры координации и передачи ОВД, чтобы свести к минимуму необходимость координации с использованием речевой связи.

Такие процедуры координации включают следующие элементы:

- 1) определение районов ответственности и общих интересов, структуры воздушного пространства и классификации (классов) воздушного пространства;
- 2) любой вид делегирования ответственности за обслуживание воздушного движения;
- 3) обмен планами полетов и диспетчерскими данными, включая использование сообщений по координации, передаваемых с помощью автоматизированных и/или речевых средств связи;
- 4) средства связи;
- 5) требования и правила в отношении запросов утверждения;
- 6) основные точки координации, эшелоны на которых осуществляется передача ОВД, связи;
- 7) условия передачи и приема ВС на ОВД, такие как установленные высоты/эшелоны полета, минимумы или интервалы эшелонирования, в момент передачи ОВД;
- 8) координация при использовании систем наблюдения ОВД;
- 9) применяемые правила на случай непредвиденных обстоятельств;
- 10) любые другие положения или информация, касающиеся координации и передачи ОВД.

423-3. При возникновении особых случаев в полете и/или полете воздушного судна в особых условиях в сообщении, касающемся координации, включается информация об условиях, в которых находится воздушное судно.

423-4. Координация между диспетчерскими пунктами (секторами) в составе одного органа ОВД осуществляется в соответствии с технологиями работы.»;  
пункт 429-1 изложить в следующей редакции:

«429-1. Служба управления аэронавигационной информацией предоставляет органам ОВД документы аэронавигационной информации, необходимые для обеспечения безопасности, регулярности и эффективности воздушного движения. К таким документам относятся:

- 1) сборник аэронавигационной информации (AIP) Республики Казахстан;
- 2) перечень воздушных трасс и местных воздушных линий Республики Казахстан;
- 3) Н О Т А М .

Органам ОВД, по запросу, предоставляются документы аэронавигационной информации смежных государств, если они имеются в наличии в службе аэронавигационной информации.

Орган ОВД (служба ОВД) разрабатывает процедуры по ознакомлению персонала ОВД последними изменениями в документах аэронавигационной информации,

получаемой от службы управления аэронавигационной информации.»;  
пункт 429-5 изложить в следующей редакции:

«429-5. Служба эксплуатации радиотехнического оборудования и связи обеспечивает органы ОВД (службу ОВД) информацией или средствами индикации об отказах (неисправностях в функционировании радиотехнических средств), обеспечивающих заход на посадку в соответствии со следующими требованиями:

1) для диспетчерского пункта подхода и диспетчерского пункта круга:  
в течение 2 минут в отношении радиотехнических средств, используемых для выдерживания установленных STAR;

незамедлительно в отношении радиотехнических средств (включая установленные на ВПП), используемых для обеспечения полетов на начальном, промежуточном участке захода на посадку, конечном этапе захода на посадку по приборам;

незамедлительно в отношении радиотехнических средств (включая установленные на ВПП), используемых для обеспечения взлета и набора высоты по установленным S I D ;

2) для аэродромного диспетчерского пункта (диспетчерский пункт «Вышка»):  
незамедлительно в отношении радиотехнических средств (включая установленные на ВПП), используемых для обеспечения конечного этапа захода на посадку;  
незамедлительно в отношении радиотехнических средств (включая установленные на ВПП), используемых для обеспечения взлета и набора высоты по установленным S I D .

Порядок обеспечения органа ОВД (службы ОВД) информацией или средствами индикации об отказах или неисправном состоянии в отношении средств радиотехнического оборудования и связи, обеспечивающих полеты, излагается в инструкции по резервированию средств радиотехнического оборудования и связи, утверждаемой приказом руководителя аэронавигационной организации (филиала).»;

дополнить пунктом 429-6 следующего содержания:

«429-6. В органе ОВД (службе ОВД) ведется журнал замечаний по работе средств радиотехнического обеспечения полетов и связи (в произвольной форме).».

3. Комитету гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан (Сейдахметов Б.К.) обеспечить:

1) в установленном законодательством порядке государственную регистрацию настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан;

2) после государственной регистрации настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан, официальное опубликование в средствах массовой информации, в том числе на интернет-ресурсе Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан и размещение на интранет-портале государственных органов;

3) в течение десяти календарных дней после государственной регистрации

настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан, направление копии на официальное опубликование в информационно-правовую систему «Әділет» республиканского государственного предприятия на праве хозяйственного ведения «Республиканский центр правовой информации Министерства юстиции Республики К а з а х с т а н » ;

4) представление в Юридический департамент Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан сведений о государственной регистрации и о направлении на опубликование в средствах массовой информации в течение 5 рабочих дней после государственной регистрации настоящего приказа в Министерстве юстиции Р е с п у б л и к и К а з а х с т а н .

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

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

*Министр* *Ж. Касымбек*

У т в е р ж д е н а

п р и к а з о м М и н и с т р а

т р а н с п о р т а и к о м м у н и к а ц и й

Р е с п у б л и к и К а з а х с т а н

от 17 марта 2014 года № 197

Форма

**Проверочный лист по организации и  
осуществлению деятельности, связанной с обслуживанием  
воздушного движения и радиотехническим обеспечением полетов  
в Республике Казахстан**

**Сноска. Форма утратила силу приказом Министра по инвестициям и развитию РК от 30.10.2015 № 1025.**