

О 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 и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 14 апреля 2016 года № 375. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 23 мая 2016 года № 13727

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

1. 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 за № 7006, опубликованный в газете «Юридическая газета» от 29 июля 2011 года № 108 (2098)) следующие изменения и дополнения:

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

пункт 4 изложить в следующей редакции:

«4. В настоящей Инструкции применяются следующие термины и определения:

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) авиационная фиксированная служба – служба электросвязи между определенными фиксированными пунктами, предназначенная прежде всего для обеспечения безопасности аэронавигации, а также регулярности, эффективности и экономичности воздушных сообщений;

4) авиационная подвижная служба – подвижная служба связи между авиационными станциями и бортовыми станциями или между бортовыми станциями, в которую также входят станции спасательных средств, станции радиомаяков-индикаторов места бедствия, работающие на частотах, назначенных для сообщений о бедствии и аварийных сообщений;

5) 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 ;

6) 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 **н е м е д л е н н а я** **п о м о щ ь** ;

7) 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 **н е м е д л е н н а я** **п о м о щ ь** ;

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

9) 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 **н а в и г а ц и о н н о г о** **н а в е д е н и я** ;

трехмерный (3D) заход на посадку по приборам с использованием как бокового, так и **в е р т и к а л ь н о г о** **н а в и г а ц и о н н о г о** **н а в е д е н и я**.

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;

10) схема захода на посадку по приборам (сокращенная аббревиатура на английском языке IAP (далее – 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** **з о н е** **о ж и д а н и я** **и** **л и** **н а** **м а р ш р у т е** ;

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) 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;

13) 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;

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

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

16) аэроузел – близко расположенные аэродромы, организация и выполнение полетов, на которые требуется специальное согласование и координирование с органами обслуживания и управления воздушным движением;

17) район аэроузла – часть воздушного пространства установленных размеров с двумя и более близко расположенными аэродромами для организации и выполнения полетов, для которых необходимо специальное согласование и координирование;

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

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

20) должностная инструкция специалиста службы обслуживания воздушного движения – 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;

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

22) пункт сбора донесений обслуживания воздушного движения – орган обслуживания воздушного движения, создаваемый с целью получения донесений, касающихся обслуживания воздушного движения и планов полета, представляемых перед вылетом.

Пункт сбора донесений обслуживания воздушного движения может включать функции обслуживания аэронавигационной информацией;

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

24) организация потока воздушного движения (сокращенная аббревиатура на английском языке АТФМ (далее – АТФМ)) – обслуживание, предоставляемое с целью содействия безопасному, упорядоченному и ускоренному потоку воздушного движения для обеспечения максимально возможного использования пропускной способности системы организации воздушного движения и соответствия объема воздушного движения заявленной пропускной способности;

25) 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;

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

27) 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;

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

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

30) аэродромный диспетчерский пункт - орган, предназначенный для обеспечения диспетчерского обслуживания аэродромного движения;

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

32) аэродромное диспетчерское обслуживание – диспетчерское обслуживание аэродромного движения;

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

34) 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;

35) воздушная обстановка – одновременное взаимное расположение в вертикальной и горизонтальной плоскостях воздушных судов и других объектов в определенном

районе воздушного пространства;

36) буквопечатающая связь - связь, обеспечивающая на каждом терминале цепи постоянную, автоматически печатаемую запись всех сообщений;

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

38) 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;

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

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

41) неконтролируемый аэродром – аэродром (за исключением временного аэродрома), на котором не организовано аэродромное диспетчерское обслуживание;

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

43) барометрическая высота – высота полета относительно изобарической поверхности атмосферного давления, установленного на шкале барометрического высотомера;

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

45) первичный радиолокатор – радиолокационная система, использующая отраженные сигналы;

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

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

48) 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;

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

50) векторение (радиолокационное наведение) – обеспечение навигационного

наведения воздушных судов посредством указания определенных курсов на основе использования системы наблюдения;

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

52) стадия тревоги (кодированное слово «ALERFA») – ситуация, при которой существует опасность за безопасность воздушного судна и находящихся на его борту лиц;

53) связь по линии передачи данных - вид связи, предназначенный для обмена сообщениями по линии передачи данных;

54) связь «диспетчер – пилот» по линии передачи данных (сокращенная аббревиатура на английском языке CPDLC (далее – CPDLC)) - средство связи между диспетчером и пилотом в целях обслуживания воздушного движения с использованием линии передачи данных;

55) 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;

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

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

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

59) 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;

60) 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;

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

62) диспетчерское обслуживание подхода – диспетчерское обслуживание полетов,

которые связаны с прибытием и вылетом воздушных судов с аэродромов (вертодромов)
);

63) 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;

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

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

66) 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;

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

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

69) 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;

70) видимость – видимость для авиационных целей представляет собой наибольшую из следующих величин:

наибольшее расстояние, на котором можно различить и опознать черный объект приемлемых размеров, расположенный вблизи земли, при его наблюдении на светлом фоне;

наибольшее расстояние, на котором можно различить и опознать огни силой света около 1000 кандел (кд) на неосвещенном фоне;

71) календарь - система дискретного отсчета времени, обеспечивающая основу определения момента времени с разрешающей способностью в один день (ИСО 19108);

72) 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 двух октантов;

73) 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;

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

75) принимающий орган - последующий орган диспетчерского обслуживания воздушного движения, берущий на себя контроль за воздушным судном;

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 неточного захода на посадку (сокращенная аббревиатура на английском языке NPA (далее – 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 (сокращенная аббревиатура на английском языке CDFA (далее – CDFA)). CDFA с консультативным наведением VNAV по расчетам, выполненным бортовым оборудованием (см. пункт 1.8.1 главы 1 раздела 4 части I тома I PANS-OPS (Doc 8168)), считаются трехмерными (3D) заходами на посадку по приборам. CDFA с неавтоматизированным расчетом требуемой вертикальной скорости снижения считаются двухмерными (2D) заходами на посадку по приборам;

81) схема точного захода на посадку (сокращенная аббревиатура на английском языке PA (далее – PA)) – 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;

82) промежуточный участок захода на посадку - часть схемы захода на посадку по

п р и б о р а м м е ж д у :

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;

83) 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 ;

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

85) 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;

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

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

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

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

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

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

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

93) 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;

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

95) пропускная способность – максимальное количество воздушных судов, которое может быть обслужено за единицу времени в определенной части воздушного пространства с учетом факторов, влияющих на рабочую нагрузку диспетчера и обеспечения безопасности выполнения полетов;

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

97) 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);

98) обеспечение организации деятельности на перроне - обслуживание, обеспечиваемое для регулирования деятельности и движения воздушных судов и транспортных средств на перроне;

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

100) радиолокационный контроль – использование радиолокатора в целях предоставления воздушным судам информации и сообщений, касающихся значительных отклонений от номинальной траектории полета;

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

102) радиотелефония - вид радиосвязи, предназначенный для обмена информацией в речевой форме;

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

104) радиовещательная передача (сокращенная аббревиатура на английском языке ATIS (далее – ATIS)) – регулярная радиовещательная передача, предназначенная для оперативного обеспечения экипажей воздушных судов в районе аэродрома

необходимой метеорологической и полетной информацией;

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

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

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

108) рекомендация по предотвращению столкновения - предоставляемая органом обслуживания воздушного движения рекомендация относительно маневров в целях оказания помощи пилоту в предотвращении столкновения при предоставлении полетно-информационного обслуживания;

109) бортовая система предупреждения столкновений (далее – БСПС) – бортовая система, основанная на использовании сигналов приемопередчика ВОРЛ, которая функционирует независимо от наземного оборудования и предоставляет пилоту (летчику) информацию о конфликтной ситуации, которую могут создать воздушные суда, оснащенные приемопередчиками ВОРЛ;

110) передающий орган - орган диспетчерского обслуживания воздушного движения, находящийся в процессе передачи ответственности за обеспечение диспетчерского обслуживания воздушного судна следующему на маршруте органу диспетчерского обслуживания воздушного движения;

111) 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 КТА (гидроаэродрома) или расположенный на высоте 1000 метров и более над уровнем моря ;

112) 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 ;

113) схема захода на посадку с вертикальным наведением (сокращенная аббревиатура на английском языке APV (далее – 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;

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

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

116) сокращенный минимум вертикального эшелонирования (сокращенная

аббревиатура на английском языке RVSM (далее – RVSM)) – интервал вертикального эшелонирования, применяемый для эшелонирования воздушных судов, имеющих допуск к полетам с применением RVSM;

117) 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;

118) 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 ;

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

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

121) 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 ;

122) 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 ;

123) 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 ;

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

125) диспетчерское разрешение в направлении полета - условное диспетчерское разрешение, выданное воздушному судну органом обслуживания воздушного движения, который в настоящее время не осуществляет управление этим воздушным с у д н о м ;

126) 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) ;

127) летная полоса – определенный участок летного поля аэродрома, который

включает взлетно-посадочную полосу и концевые полосы торможения (свободные з о н ы) ;

128) несанкционированный выезд на взлетно-посадочную полосу (далее – ВПП) – несанкционированное занятие воздушным судном, транспортным средством или ч е л о в е к о м В П П ;

129) 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 п л о щ а д к о й) ;

130) 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 о с е в у ю л и н и ю ;

131) 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 с т а н д а р т н о й а т м о с ф е р о й :

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 у к а з а н и я э ш е л о н о в п о л е т а .

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

132) взлетно-посадочная полоса – определенный прямоугольный участок летной полосы сухопутного аэродрома, подготовленный для посадки и взлета воздушных с у д о в ;

133) 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 н а п о с а д к у ;

134) 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

п о л е т а

п р е п я т с т в и й ;

135) пункт передачи донесений – определенный географический ориентир, относительно которого может быть сообщено местоположение воздушного судна;

136) средства циркулярной связи - средства связи, позволяющие вести прямой разговор одновременно между тремя или более пунктами;

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

138) 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;

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

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

141) 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 R V S M . » ;

дополнить пунктом 15-1 следующего содержания:

«15-1. Связанное с безопасностью полетов, изменение в системе ОрВД, включая внедрение сокращенного минимума эшелонирования или нового правила, осуществляется только после того, как оценка безопасности полетов проведенная аэронавигационной организацией либо по ее заказу продемонстрирует обеспечение приемлемого уровня безопасности полетов и проведены консультации с пользователями вводимого изменения.

К изменению в системе ОрВД относится:

1) сокращенный минимум эшелонирования, подлежащий применению в воздушном пространстве или на аэродроме;

2) новые вводимые эксплуатационные процедуры производства полетов, включая правила вылета и прибытия, подлежащие применению в воздушном пространстве или

на аэродроме ;

- 3) изменение структуры маршрутов ОВД;
- 4) изменение структуры воздушного пространства;
- 5) физические изменения конфигурации ВПП и/или рулежных дорожек на аэродроме ;

- б) внедрение новых систем или оборудования связи, наблюдения и других, имеющих значение для безопасности полетов систем и оборудования, в том числе обеспечивающих новые функции и/или возможности.

Аэронавигационная организация обеспечивает наличие возможности контроля результатов внедрения с целью проверки последующего выдерживания установленного уровня безопасности полетов (в тех случаях, когда вследствие характера изменения приемлемый уровень безопасности полетов не может быть выражен количественно, оценка безопасности полетов производится на основании эксплуатационного опыта).»;

дополнить главой 2-3 следующего содержания:

«2-3. Организация потоков воздушного движения

17-24. Организация потоков воздушного движения - деятельность по организации безопасных, упорядоченных и ускоренных потоков воздушного движения для обеспечения максимально возможного использования пропускной способности органов ОВД и соответствия объемов воздушного движения пропускной способности, заявленной соответствующим органом ОВД.

17-25. Основными задачами организации потоков воздушного движения являются:

- 1) максимальное удовлетворение запросов пользователей воздушного пространства на использование воздушного пространства;
- 2) защита органов ОВД от превышений пропускной способности;
- 3) обеспечение необходимого уровня безопасности полетов при обслуживании воздушного движения.

17-26. Меры по регулированию организации потоков воздушного движения не применяются к воздушным судам, которые:

- 1) подверглись незаконному вмешательству;
- 2) выполняют поисково-спасательные полеты, полеты с целью оказания помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера, а также в медицинских и других гуманитарных целях;
- 3) к полетам воздушных судов под литером «А» и «ОК»;
- 4) выполняют специально заявленные государственными органами полеты.

17-27. Количество воздушных судов, обслуживаемых органом ОВД, не должно превышать числа воздушных судов, управление полетом которых обеспечивается органом ОВД в преобладающих условиях.

17-28. В том случае, когда потребности воздушного движения регулярно превышают пропускную способность органов ОВД, вызывая продолжительные и

частые задержки, аэронавигационная организация:
применяет меры, нацеленные на максимальное использование пропускной способности ;

разрабатывает совместно с эксплуатантом аэродрома планы по повышению пропускной способности, рассчитанные на фактические или прогнозируемые потребности .

17-29. Орган ОВД при фактическом превышении пропускной способности ограничивает вход в конкретный объем (сектор) воздушного пространства, за исключением случаев, указанных в пункте 17-26 настоящей Инструкции.»;

дополнить пунктами 23-2, 23-3, 23-4, 23-5, 23-6 и 23-7 следующего содержания:

«23-2. Во всех случаях для работы на объединенных диспетчерских пунктах (секторах) персонал обслуживания воздушного движения имеет допуск к самостоятельной работе на каждом из совмещаемых диспетчерских пунктов (секторов).

23-3. На диспетчеров, занятых районным диспетчерским обслуживанием и/или диспетчерским обслуживанием подхода, и/или аэродромным диспетчерским обслуживанием не возлагаются функциональные обязанности, не имеющие прямого отношения к диспетчерскому обслуживанию и решаемым при этом задачам.

23-4. Режим работы органов ОВД на аэродромах соответствует постоянно действующему регламенту работы данного аэродрома, опубликованному в документах аэронавигационной информации .

Регламент работы аэродрома предварительно согласовывается между эксплуатантом аэродрома и службой ОВД.

23-5. Районное диспетчерское обслуживание предоставляется круглосуточно.

23-6. Организация движения воздушных судов осуществляется на основании соглашения между соответствующим органом ОВД и эксплуатантом аэропорта, где подробно оговариваются соответствующие зоны ответственности на аэродроме, а также процедуры, которые необходимо соблюдать при обслуживании наземного движения .

23-7. Диспетчер ОВД назначает маршруты руления, исключаящие одновременное пересечение с другими воздушными судами. При лидировании воздушных судов автомашиной сопровождения, безопасное выруливание (заруливание) воздушного судна, при соблюдении правил руления экипажем, обеспечивает дежурный по сопровождению . » ;

дополнить пунктами 28-1 и 28-2 следующего содержания:

«28-1. При организации обслуживания воздушного движения в документах аэронавигационной информации публикуется информация, необходимая для пользования таким обслуживанием .

28-2. Оснащение бортовыми системами предупреждения столкновений (БСПС) воздушных судов, выполняющих полеты в конкретном районе, не учитывается при

определении потребности в обслуживании воздушного движения в данном районе.»;

пункты 32 и 33 исключить;
дополнить пунктом 34-2 следующего содержания:

«34-2. Обслуживание воздушным движением передается одним органом ОВД другому следующим образом:

1) между двумя органами, обеспечивающими районное диспетчерское обслуживание: обслуживание воздушного движения передается органом районного диспетчерского обслуживания в одном диспетчерском районе, органу районного диспетчерского обслуживания в соседнем диспетчерском районе, при пересечении общей границы диспетчерских районов в точке (пункте), на эшелоне и в момент времени, которые согласованы между этими двумя органами;

2) между органом, обеспечивающим районное диспетчерское обслуживание, и органом, обеспечивающим диспетчерское обслуживание подхода: обслуживание воздушного движения передается органом районного диспетчерского обслуживания органу диспетчерского обслуживания подхода, и наоборот, в точке, на эшелоне или в момент времени, которые согласованы между этими двумя органами;

3) между органом, обеспечивающим диспетчерское обслуживание подхода, и органом, обеспечивающим аэродромное диспетчерское обслуживание:

обслуживание воздушного движения прибывающего воздушного судна, передается органом диспетчерского обслуживания подхода органу аэродромного диспетчерского обслуживания, когда это воздушное судно находится на рубеже передачи обслуживания воздушного движения и считается, что оно сможет завершить заход на посадку и выполнить посадку визуально по наземным ориентирам; или находится в установленной (согласованной) основной точке (предписанном пункте) или на предписанном эшелоне;

обслуживание воздушного движения вылетающего воздушного судна передается органом аэродромного диспетчерского обслуживания органу диспетчерского обслуживания подхода, когда воздушное судно находится в установленной (согласованной) основной точке (в предписанном пункте), или на предписанном эшелоне согласно технологии работы диспетчера органа ОВД;

4) между диспетчерскими пунктами (секторами) или рабочими местами диспетчеров в одном органе ОВД: обслуживание воздушного движения передается от одного диспетчерского сектора (с одного рабочего места диспетчера) в другой диспетчерский сектор (на другое рабочее место диспетчера) в одном органе ОВД в пункте, на эшелоне или в момент времени, которые согласованы между этими диспетчерскими пунктами (секторами) и определены в технологиях работы диспетчеров органа ОВД.

Передача ответственности по обслуживанию воздушного движения должна осуществляться в таком месте, на таком эшелоне (высоте) или в такое время, чтобы

воздушному судну можно было своевременно выдать необходимые разрешения (в том числе разрешение на посадку) или дать другие указания, а также информацию об основном местном движении.»;

дополнить пунктом 40-1 следующего содержания:

«40-1. Средства двусторонней связи «воздух – земля», используемые для полетно-информационного обслуживания, обеспечивают прямую, оперативную, непрерывную и свободную от помех двустороннюю связь, если позволяют условия.»;

дополнить пунктом 71-1 следующего содержания:

«71-1. Для целей полетной информации, текущие метеорологические сводки и прогнозы направляются станциям связи (радиооператорам). Экземпляр такой информации направляется в центр полетной информации или в районный диспетчерский центр.»;

дополнить главой 7-1 следующего содержания:

«7-1. Организация диспетчерского обслуживания воздушного движения

97-1. Для обеспечения диспетчерского обслуживания воздушного движения орган ОВД :

1) обеспечивается информацией о предполагаемом движении каждого воздушного судна или его изменениях, а также последней информацией о фактическом ходе полета каждого воздушного судна ;

2) определяет на основе полученной информации сравнительное местоположение воздушных судов, о которых он оповещен, по отношению друг к другу;

3) выдает разрешения и информацию для предотвращения столкновений между контролируемыми им воздушными судами, а также для ускорения и поддержания упорядоченного потока движения ;

4) при необходимости согласовывает разрешения с смежными органами ОВД (УВД) :

когда воздушное судно может в противном случае создать конфликтную ситуацию с другими воздушными судами, выполняющими полет под контролем таких смежных органов ;

перед передачей контроля за воздушным судном смежным органам.

97-2. Информация о движении воздушных судов вместе с записью выданных этим воздушным судам диспетчерских разрешений указывается на экране индикатора таким образом, чтобы облегчить проведение анализа, необходимого для поддержания оптимального потока воздушного движения при обеспечении достаточного эшелонирования между воздушными судами.

97-3. Выдаваемые диспетчерскими органами разрешения обеспечивают эшелонирование :

1) между всеми воздушными судами, выполняющими полеты в воздушном пространстве классов А и В ;

2) между воздушными судами, выполняющими полеты по ППП в воздушном пространстве классов С, D и E;

3) между воздушными судами, выполняющими полеты по ППП и ПВП в воздушном пространстве класса С;

4) между воздушными судами, выполняющими полеты по ППП, и воздушными судами, выполняющими специальные полеты по ПВП;

97-4. Диспетчерский орган обеспечивает эшелонирование путем использования по крайней мере одного из следующих элементов:

1) вертикального эшелонирования, обеспечиваемого путем выделения для полетов различных эшелонов в соответствии с главой 14 настоящей Инструкции и приложением 2 к настоящей Инструкции;

2) горизонтального эшелонирования, обеспечиваемого с помощью: продольного эшелонирования за счет выдерживания интервала между воздушными судами, выполняющими полет по одним и тем же сходящимся или идущим в противоположных направлениях линиям пути, который выражается во времени или расстоянии;

3) бокового эшелонирования за счет обеспечения полетов воздушных судов на разных маршрутах или в разных географических районах.

97-5. Контролируемый полет в любое время находится под управлением только одного диспетчерского органа.

97-6. Управление движением всех воздушных судов, выполняющих полет в пределах конкретной части воздушного пространства, обеспечивается одним органом ОВД. Управление движением воздушного судна и группы воздушных судов передается другим органам ОВД при непредвиденных обстоятельствах при условии обеспечения координации между всеми диспетчерскими органами.»;

дополнить пунктами 102-1, 102-2, 102-3 и 102-4 следующего содержания:

«102-1. Диспетчерское разрешение в отношении этапа околозвукового ускорения при сверхзвуковом полете действует по крайней мере до конца этого этапа. Диспетчерское разрешение в отношении уменьшения скорости и снижения воздушного судна при переходе от сверхзвукового полета в крейсерском режиме к дозвуковому полету обеспечивает непрерывное снижение, по крайней мере на околозвуковом этапе.

102-2. В случаях, установленных пунктом 134 Правил использования воздушного пространства Республики Казахстан, утвержденных постановлением Правительства Республики Казахстан от 12 мая 2011 года № 506, либо отсутствии прямой связи между смежными органами ОВД, воздушное судно устанавливает связь с органом ОВД, расположенным в направлении полета до точки передачи управления, в целях получения диспетчерского разрешения в направлении полета.

102-3. При получении диспетчерского разрешения в направлении полета воздушное судно поддерживает необходимую двустороннюю связь с органом ОВД, под контролем

которого воздушное судно находится в данный момент.

102-4. Диспетчерское разрешение, выданное как разрешение в направлении полета, отчетливо опознается пилотом как таковое.»;

главу 14 дополнить параграфом 7 следующего содержания:

«Параграф 7. Требования, учитываемые при выборе минимумов эшелонирования

188-1. Минимумы эшелонирования выбираются при консультации с соответствующими полномочными органами ОВД, отвечающими за обеспечение обслуживания воздушного движения в соседнем воздушном пространстве, в том случае

когда :

1) воздушное движение будет переходить из одного соседнего воздушного пространства в другое ;

2) маршруты проходят на таком расстоянии от общей границы соседних воздушных пространств, которое меньше, чем расстояние, охватываемое минимумами эшелонирования, действующими в данных условиях.

Указанные требования применяются в целях обеспечения совместимости параметров эшелонирования по обеим сторонам рубежа передачи управления движением ;

безопасного эшелонирования между воздушными судами, выполняющими полет по обе стороны от общей границы .

188-2. Данные о выбранных минимумах эшелонирования и зонах их применения сообщаются соответствующим органам ОВД и эксплуатантам воздушных судов посредством сборников аэронавигационной информации в том случае, когда в основу эшелонирования положено использование воздушными судами предусмотренных навигационных средств или предусмотренных методов навигации.»;

дополнить пунктом 262-1 следующего содержания:

«262-1. При условии соблюдения положений пункта 262 настоящей Инструкции, транспортные средства, находящиеся на площади маневрирования, соблюдают следующий порядок :

1) транспортные средства и транспортные средства, буксирующие воздушные суда, уступают дорогу воздушным судам, производящим посадку, взлет и руление;

2) транспортные средства уступают дорогу другим транспортным средствам, буксирующим воздушные суда ;

3) транспортные средства уступают дорогу другим транспортным средствам в соответствии с инструкциями органа ОВД ;

4) несмотря на положения подпунктов 1), 2) и 3) настоящего пункта, транспортные средства и транспортные средства, буксирующие воздушные суда, следуют указаниям аэродромного диспетчерского пункта.»;

пункт 281 изложить в следующей редакции:

«281. Стандартные маршруты руления, подлежащие использованию на аэродроме,

публикуются в документах аэронавигационной информации. Стандартные маршруты руления обозначаются отличным образом от обозначений взлетно-посадочной полосы и маршрутов ОВД, и указываются в разрешениях на руление.»;

дополнить пунктом 281-1 следующего содержания:

«281-1. Стандартные маршруты руления разрабатываются прямыми, простыми и, где позволяет конфигурация аэродрома, проходить так, чтобы избежать возникновения конфликтных ситуаций при движении.»;

дополнить пунктом 326-1 следующего содержания:

«326-1. При обслуживании воздушного движения в воздушном пространстве Республики Казахстан основным режимом вторичной радиолокации является международный режим работы системы вторичной радиолокации, работающей в режиме «RBS». В случае отсутствия на воздушном судне бортового ответчика, работающего в режиме «RBS», по указанию органа ОВД обслуживание воздушного движения осуществляется с использованием режима работы системы вторичной радиолокации — режима «УВД» (при наличии соответствующего ответчика на борту ВС и оборудования радиолокатора в режиме «УВД»).

При отсутствии соответствующего ответчика на борту ВС и (или) оборудования радиолокатора в режиме «УВД» используется эшелонирование, основанное на РЛК с использованием первичного радиолокатора либо основанное на временных интервалах.

» ;

дополнить пунктом 330-1 следующего содержания:

«330-1. Аэронавигационная организация устанавливает процедуры действий органов ОВД в отношении воздушных судов с неисправным/отказавшим ответчиком ВОРЛ либо бортового оборудования ADS-B.»;

дополнить пунктом 393-1 следующего содержания:

«393-1. Кроме информации, указанной в пункте 393 настоящей Инструкции, полетно-информационное обслуживание, которым обеспечиваются полеты, включает предоставление информации относительно:

1) сообщаемых или прогнозируемых погодных условий на аэродромах вылета, назначения и запасных аэродромах;

2) опасности столкновения для воздушных судов, выполняющих полет в воздушном пространстве классов С и G.

Информация, указанная в подпункте 2) настоящего пункта, выпускается диспетчером ОВД в отношении известных ему воздушных суда, между которыми имеется вероятность столкновения.

В том случае, когда существует необходимость дополнить информацию об угрозе столкновения, предоставляемую в соответствии с подпунктом 2) настоящего пункта, либо в случае временного нарушения полетно-информационного обслуживания в определенном воздушном пространстве целесообразно применять радиовещательную

передачу воздушными судами информации о движении, которая передается экипажами в соответствии с пунктами 291-293 Правил производства полетов в сфере гражданской авиации Республики Казахстан, утвержденных приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 3 июля 2011 года № 419 (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 7136).»;

дополнить пунктом 399-1 следующего содержания:

«399-1. Радиовещательные передачи ATIS на международных аэродромах ведутся дополнительно на английском языке.»;

дополнить пунктом 402-1 следующего содержания:

«402-1. Содержащуюся в текущей радиовещательной передаче ATIS информацию, получение которой подтверждено соответствующим воздушным судном, не требуется включать в направленную передачу для этого воздушного судна, за исключением данных об установке высотомера, которые предоставляются в соответствии с пунктом 402 настоящей Инструкции.»;

пункт 404-1 изложить в следующей редакции:

«404-1. Аэронавигационная организация при наличии потребности обеспечивает радиовещательную передачу VOLMET в соответствии с пунктами 591-607 Правил метеорологического обеспечения гражданской авиации Республики Казахстан, утвержденных приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 346 (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 11277).»;

дополнить пунктом 418-1 следующего содержания:

«418-1. Если считается, что воздушное судно находится в аварийном положении, орган ОВД определяет вероятное последующее местоположение этого воздушного судна и его максимального удаления от последнего известного местоположения с помощью прокладки маршрута на карте или с использованием данных систем наблюдения.

На карте или с помощью данных систем наблюдения прокладываются также маршруты полета других воздушных судов, о которых известно, что они находятся вблизи соответствующего воздушного судна, для определения их вероятного последующего местоположения и максимальной продолжительности полета.»;

главу 19-1 изложить в следующей редакции:

«19-1. Координация в процессе обслуживания воздушного движения

423-1. Обслуживание воздушного движения не передается одним органом диспетчерского обслуживания воздушного движения (управления воздушным движением) другому без согласия принимающего органа, которое получают в соответствии с пунктами 423-2, 423-3 и 423-4 настоящей Инструкции.

Передача ОВД и другие процедуры речевой координации осуществляются с использованием средств связи, обеспечивающие запись и хранение не менее 30 суток

информации о координации.

423-2. Передающий орган направляет по каналам связи принимающему органу соответствующие части текущего плана полета и любую диспетчерскую информацию, относящуюся к запрошенной передаче управления.

423-3. При осуществлении передачи контроля с использованием радиолокационных данных или данных вещательного автоматического зависимого наблюдения диспетчерская информация, относящаяся к данной передаче, включает информацию, касающуюся положения и при необходимости линии пути и скорости воздушного судна согласно радиолокационным данным или данным вещательного автоматического зависимого наблюдения, полученным непосредственно перед передачей контроля.

423-4. Принимающий диспетчерский орган:

1) заявляет о своей способности принять управление движением воздушного судна на условиях, указанных передающим диспетчерским органом, если заключенным ранее между двумя соответствующими органами соглашением не предусматривается, что отсутствие любого такого заявления рассматривается как согласие с указанными условиями, либо сообщает о любых необходимых изменениях к этим условиям;

2) указывает любую другую информацию или разрешение в отношении последующей части полета, которые, по его мнению, необходимо иметь воздушному судну в момент передачи управления.

423-5. Когда принимающий диспетчерский орган устанавливает двустороннюю речевую связь и/или связь по линии передачи данных с соответствующим воздушным судном и берет на себя управление его движением, ему не требуется уведомлять передающий орган об установлении связи и/или связи для передачи данных с передаваемым воздушным судном и о принятии управления движением этого воздушного судна, если между двумя соответствующими органами ОВД не согласованной порядок.

Принимающий орган ОВД уведомляет передающий орган в том случае, когда связь с воздушным судном не установлена.

423-6. Координация и передача ОВД между смежными органами диспетчерского обслуживания сопредельных государств (аэронавигационных организаций) осуществляется в соответствии с заключенными между ними соглашениями о процедурах взаимодействия.

423-7. Координация между диспетчерскими пунктами (секторами) в составе одной аэронавигационной организации осуществляется в соответствии с технологиями работы диспетчеров службы ОВД.

423-8. Органы ОВД устанавливают и применяют процедуры координации и передачи ОВД, чтобы свести к минимуму необходимость координации с использованием речевой связи.

Процедуры координации включают следующие элементы:

- 1) определение районов ответственности, структуры воздушного пространства и классификации (классов) воздушного пространства;
- 2) любой вид делегирования функций по обслуживанию 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) порядок подачи запросов на координацию между органами ОВД;
- 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 планы мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств.

423-9. 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.»;
дополнить пунктом 430-1 следующего содержания:

«430-1. При ведении связи между органами ОВД и воздушными судами в случае возникновения аварийного положения следует учитывать аспекты человеческого фактора.»;

дополнить главой 23 следующего содержания:

«23. Применение навигации, основанной на характеристиках

474. Для применения навигации, основанной на характеристиках, предписываются навигационные спецификации, которые разрабатываются и устанавливаются на основе положений документа ИКАО «Руководство по навигации, основанной на характеристиках (PBN)» (DOC 9613 AN/937).

475. Предписываемая навигационная спецификация соответствует уровню предоставляемого в конкретном воздушном пространстве связанного, навигационного и диспетчерского обслуживания воздушного движения.»;

приложение 1-1 к Инструкции по организации и обслуживанию воздушного движения, утвержденной указанным приказом, изложить в новой редакции согласно приложению к настоящему приказу.

2. Комитету гражданской авиации Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан (Сейдахметов Б.К.) обеспечить:

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

2) направление копии настоящего приказа в печатном и электронном виде на официальное опубликование в периодические печатные издания и

| | | | | | | | | | | | | | |
|----|--|---|---------------------------------|----|----|----|----|----|---|---|----|----|---|
| 2 | Органы управления основной и резервной радиостанциями | - | + | + | + | + | + | + | + | + | +6 | +6 | |
| 3 | Органы управления радиостанцией аварийного канала | - | - | - | + | + | + | + | + | + | + | + | |
| 4 | Аппаратура отображения воздушной обстановки | - | - | - | +4 | + | + | + | + | + | +4 | +4 | |
| 5 | Аппаратура отображения информации РЛС ОЛП (АС УНД) | - | +2 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 6 | Индикатор АРП или отображение пеленгационной информации на аппаратуре отображения воздушной обстановки | - | + | + | + | + | + | +1 | + | - | - | - | |
| 7 | Орган управления радиостанциями внутриаэродромной связи | - | + | + | + | - | - | - | - | + | - | - | |
| 8 | Аппаратура громкоговорящей и/или телефонной связи | + | + | + | + | + | + | + | + | + | + | + | |
| 9 | Органы управления каналом передачи команд через ДПРМ (ПРС или VOR) при наличии оборудования | - | - | - | + | + | +1 | - | - | - | - | - | |
| 10 | Аппаратура дистанционного управления светосигнальным оборудованием | Органы управления светосигнальными средствами взлета и посадки | - | - | - | + | - | - | - | - | - | - | |
| | | Органы управления светосигнальными средствами схода с ВПП и выхода на ВПП | - | - | +2 | +2 | - | - | - | - | - | - | - |
| | | Органы управления светосигнальными средствами руления по аэродрому | - | +3 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 11 | Автоматическая сигнализация о состоянии посадочных систем | Звуковая и световая | РМС | - | - | - | + | +1 | - | - | - | - | - |
| | | | ОСП | - | - | - | + | +1 | - | - | - | - | - |
| | | | ССО взлета и посадки | - | - | - | + | - | - | - | - | - | - |
| | | Световая | ССО схода с ВПП и выхода на ВПП | - | - | + | + | - | - | - | - | - | - |
| | | ССО руления по аэродрому | - | + | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 12 | Пульт управления световой сигнализацией и индикатор «ВПП занята» или управление и отображение | - | - | + | + | - | - | - | - | - | - | - | |

| | | | | | | | | | | | |
|----|--|----|----|----|------|----|----|----|----|---|---|
| | «ВПП занята» на аппаратуре отображения воздушной обстановки | | | | | | | | | - | |
| 13 | Звуковая и световая сигнализация состояния оборудования ОПРС, при наличии оборудования | - | - | - | + | - | - | - | - | - | - |
| 14 | Средства отображения метеоинформации | +1 | +1 | +5 | +4,5 | +5 | +5 | +1 | +1 | - | - |
| 15 | Часы | + | + | + | + | + | + | + | + | + | + |

¹Рекомендуемое оборудование;

²Устанавливается на аэродромах, которые имеют ВПП точного захода на посадку III категории;

³При отсутствии управляемых средств руления допускается управление боковыми рулежными огнями и неуправляемыми световыми указателями вместе с группой огней посадки и взлета;

⁴Оборудование должно устанавливаться на аэродромах, которые имеют ВПП I, II, III категории и классов А, Б и В. Для аэродромов, которые имеют ВПП классов Г, Д и Е оборудование устанавливается исходя из оценки рисков, которые рассчитываются аэронавигационной организацией, для обеспечения целей диспетчерского обслуживания воздушного движения;

⁵При размещении диспетчерских пунктов ОВД в одном помещении (зале) допускается установка единого для этих диспетчерских пунктов средства отображения метеоинформации при обеспечении возможности считывания метеоинформации с соответствующего рабочего места диспетчера;

⁶Органы управления резервными радиостанциями не требуются.

Примечание:

1) При совмещении выполнения нескольких функций одним диспетчером, оборудование концентрируется на одном рабочем месте в соответствии с данным перечнем;

2) Не требуется проведение летной проверки для оборудования РТОП и авиационной воздушной связи мобильного (передвижного) ДПВ и автомобиля специального назначения.