



О внесении изменений в приказы Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 31 марта 2015 года № 381 "Об утверждении норм годности к эксплуатации аэродромов (вертодромов) гражданской авиации" и от 31 марта 2015 года № 376 "Об утверждении методики оценки соответствия нормам годности аэродромов (вертодромов) к эксплуатации гражданских воздушных судов"

Приказ Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 23 июля 2019 года № 539. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 30 июля 2019 года № 19126

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Внести в приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 31 марта 2015 года № 381 "Об утверждении норм годности к эксплуатации аэродромов (вертодромов) гражданской авиации" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 12303, опубликован 31 декабря 2015 года в информационно-правовой системе "Әділет") следующие изменения:

В Нормах годности к эксплуатации аэродромов (вертодромов) гражданской авиации Республики Казахстан, утвержденных указанным приказом:

пункты 3 и 4 исключить;

пункты 6-8 изложить в следующей редакции:

"6. По окончании строительства застройщик получает от специализированной организации точные координаты и высоту объекта строительства во всемирной геодезической системе координат - 1984 года (далее - WGS-84) для представления поставщику аэронавигационного обслуживания.

7. Аэродром (вертодром) допускается к эксплуатации гражданскими воздушными судами лишь после того, как будет установлено его соответствие требованиям НГЭА ГА РК. Временные отступления от требований НГЭА ГА РК допускаются в случаях компенсации мерами, обеспечивающими эквивалентный уровень безопасности полетов. Собственник (эксплуатант) аэродрома (вертодрома) в этих случаях привлекает специализированные организации для подготовки и утверждения уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации (далее-уполномоченная организация) заключение, подтверждающее обеспечение эквивалентного уровня безопасности полетов.

8. Администрация аэропортов (вертодромов) предоставляет достоверные аэронавигационные данные аэродрома (вертодрома) в службу аэронавигационной информации.

Аэронавигационные данные предоставляются в соответствии с требованиями Правил обеспечения аэронавигационной информацией в гражданской авиации, утвержденных приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 июня 2017 года № 420 (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 15427).";

подпункты 1), 3), 16), 30), 31), 42), 43), 44), 48), 53), 55), 61), 73), 80), 82), 83), 137), 138), 139), 140), 141), 151), 152), 153), 154), 155), 156), 158), 159), 160), 161), 162), 163), 164) и 165) пункта 11 исключить;

пункт 17 изложить в следующей редакции:

"17. Летная полоса, включающая необорудованную ВПП, за исключением запасной грунтовой ВПП, простирается в поперечном направлении по обе стороны от оси ВПП (на всем протяжении ЛП) на расстояние не менее:

1) 75 м для ВПП классов А, Б, В, Г или кодовые номера 3, 4;

2) 40 м для ВПП класса Д, Е или кодовые номера 1, 2.";

пункт 146 изложить в следующей редакции:

"146. Подсистемы огней, не описанные в настоящих НГЭА ГА РК, в случае их необходимости, соответствуют требованиям международных стандартов и согласовываются с уполномоченной организацией.";

раздел 4 Радиотехническое оборудование аэродромов исключить;

раздел 5 Метеорологическое оборудование аэродромов исключить;

пункт 460 изложить в следующей редакции:

"460. На аэродромах, имеющих 4-10 категории по УТПЗ, обеспечивается покрытие ВПП пеной (нанесения пенной полосы) при аварийных посадках самолетов с отказом шасси. Нанесение пенной полосы с размерами приведенных в таблице приложения 60 к настоящим НГЭА ГА РК производится за время, не превышающее 10 минут от начала подачи пены на ВПП.";

пункт 667 изложить в следующей редакции:

"667. Применение критериев описанных в пункте 626 настоящих НГЭА ГА РК обеспечит отсутствие неприемлемых препятствий выше уровня посадочной зоны во всем секторе 2100, но при этом необходимо учитывать возможность потери вертолетом высоты из-за отказа двигателя на завершающем этапе посадки или на первоначальном этапе взлета. Соответственно на всех фиксированных и мобильных сооружениях обеспечивается (устанавливается) свободная зона между уровнем моря и вертопалубой ниже уровня вертопалубы. Данная защищенная поверхность устанавливается в секторе не менее 1800 и покрывает весь СОП 2100 с началом от центра круга "D". Этот сектор находится на таком расстоянии от границы посадочной зоны, чтобы обеспечить беспрепятственную траекторию полета в случае отказа двигателя и иметь градиент снижения одна единица в горизонтальной плоскости на пять единиц в вертикальной плоскости (рисунок приложения 71 к настоящим НГЭА ГА РК). Для вертолетов с

летно-техническими характеристиками класса 1 и 2 горизонтальная протяженность этого расстояния от вертолетной площадки зависит от характеристик вертолета с одним неработающим двигателем.

Если вспомогательные морские установки (плавучие баржи, краны) работают вблизи вертопалубы, то не всегда возможно обеспечить все требования по защищенным от препятствий горизонтальным и вертикальным поверхностям/секторам. В этом случае, эксплуатанты вертодромов (вертопалуб) обеспечивают соблюдение всех требуемых критериев при планировании расположения комбинаций морских установок и судов. Эксплуатанты вертодромов (вертопалуб) предоставляют в уполномоченную организацию чертежи и схемы предлагаемой конфигурации расположения морских установок/судов на начальной стадии проектирования вертодрома для оценки и согласования дальнейшей эксплуатации вертодрома.

Если по эксплуатационным или техническим причинам на установке необходимо запретить эксплуатацию вертолетов, то вертопалуба маркируется, знаками как указано на рисунке 5 приложения 97 к настоящим НГЭА ГА РК. Этот сигнал является стандартным сигналом для запрещения посадки.";

пункт 690 изложить в следующей редакции:

"690. Маркировка названия вертодрома, предназначенная для использования ночью или в условиях ограниченной видимости, подсвечивается либо изнутри, либо снаружи.

Название вертодрома (вертопалубы) наносится (маркируется) на посадочной поверхности между шевроном, обозначающим свободный от препятствий сектор и прицельным кругом. Посадочная сеть не закрывает название вертодрома (вертопалубы) и другую опознавательную маркировку вертодрома. Если нет достаточного пространства для маркировки наименования вертодрома (вертопалубы) на указанном месте, ее расположение согласовывается с уполномоченной организацией.";

пункт 864 исключить;

пункт 954 изложить в следующей редакции:

"954. На вертодроме (вертопалубе) укомплектовывается основной и резервной авиационной радиостанцией, всенаправленного приводного радиомаяка и системы цифровой записи речевой информации. Дополнительно, СПВ оснащается основной и резервной переносными авиационными радиостанциями. Авиационные стационарные радиостанции и всенаправленный приводной радиомаяк, обеспечиваются системой бесперебойного питания. Порядок организации и осуществления деятельности по радиотехническому обеспечению полетов и авиационной электро-связи установлены в действующих Правилах радиотехнического обеспечения полетов и авиационной радиосвязи в гражданской авиации, утвержденных приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 29 июня 2017 года № 402 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 15554).";

приложений 50, 52, 53, 54, 55 и 56 к Нормам годности к эксплуатации аэродромов (вертодромов) гражданской авиации Республики Казахстан исключить.

2. Внести в приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 31 марта 2015 года № 376 "Об утверждении методики оценки соответствия нормам годности аэродромов (вертодромов) к эксплуатации гражданских воздушных судов" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 12408, опубликован 15 января 2016 года в информационно-правовой системе "Әділет") следующие изменения:

в Методике оценки соответствия нормам годности аэродромов (вертодромов) к эксплуатации гражданских воздушных судов, утвержденной указанным приказом:

пункт 74 изложить в следующей редакции:

"74. В случае установки подсистем огней, требования к которым не описаны в НГЭА ГА РК, проверяется их соответствие стандартам ИКАО и согласование их установки с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации (далее-уполномоченная организация).";

пункт 267 изложить в следующей редакции:

"267. Проверяется наличие неснижаемого аварийного запаса. В случае установки подсистемы огней, требования к которым не описаны в НГЭА ГА РК, проверяется их соответствие международным стандартам и согласование их установки с уполномоченной организацией.";

пункт 300 изложить в следующей редакции:

"300. Все объекты, расположенные выше посадочной зоны, маркируются всенаправленными красными огнями, интенсивностью не менее 10 кандел, дающими визуальную информацию экипажу вертолета о близости и высоте объектов, расположенных вблизи границы СОП. В частности, это требование относится ко всем кранам, расположенным на установке. Объекты, превышающие посадочную зону более чем на 15 м., необходимо оборудовать через каждые 10 м. сверху вниз промежуточными всенаправленными красными огнями одинаковой интенсивности до уровня посадочной зоны (за исключением тех мест, где такие огни могут быть загорожены другими объектами). Для некоторых объектов, таких как откидных линий отжига и вышек, в качестве альтернативы установке промежуточных всенаправленных красных огней, предпочтительно устанавливать общее прожекторное освещение, при условии того, что прожекторное освещение будет располагаться таким образом, чтобы оно освещало всю структуру, при этом, не ослепляя экипаж вертолета. Расположение прожекторного освещения необходимо согласовывать с уполномоченной организацией";

главу 4 раздела 1 Оценка соответствия радиотехнического оборудования исключить

;

главу 5 раздела 1 Оценка соответствия метеорологического оборудования исключить;

приложение 20, 21 и 22 к методике оценки соответствия нормам годности аэродромов (вертодромов) к эксплуатации гражданских воздушных судов исключить;

3. Комитету гражданской авиации Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан в установленном законодательством порядке обеспечить:

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

2) в течение десяти календарных дней со дня государственной регистрации настоящего приказа направление на казахском и русском языках в Республиканское государственное предприятие на праве хозяйственного ведения "Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан" для официального опубликования и включения в Эталонный контрольный банк нормативных правовых актов Республики Казахстан;

3) размещение настоящего приказа на интернет-ресурсе Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан.

4. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на курирующего вице-министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан.

5. Настоящий приказ вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования, за исключением абзацев шесть, пятнадцать, двадцать два и двадцать шесть пункта 1 и абзацы четыре, шесть, восемь пункта 2, которые вводятся в действие с 1 августа 2019 года, и подлежит официальному опубликованию.

*Министр
индустрии и инфраструктурного
развития Республики Казахстан*

Р. Скляр

" С О Г Л А С О В А Н "

Министерство
Республики

внутренних

дел

Казахстан

" ___ " _____ 2019 года

" С О Г Л А С О В А Н "

Министерство
Республики

обороны

Казахстан

" ___ " _____ 2019 года

" С О Г Л А С О В А Н "

Министерство
Республики

национальной

экономики

Казахстан

" ___ " _____ 2019 года

" С О Г Л А С О В А Н "

Министерство

Республики

"__" _____ 2019 года

энергетики

Казахстан

© 2012. РГП на ПХВ «Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан»
Министерства юстиции Республики Казахстан