

**О внесении изменений и дополнений в приказ исполняющего обязанности Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 15 октября 2010 года № 454 "Об утверждении Правил фразеологии радиообмена при выполнении полетов и обслуживания воздушного движения"**

Приказ Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 7 февраля 2020 года № 53. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 10 февраля 2020 года № 20012

**ПРИКАЗЫВАЮ:**

1. Внести в приказ исполняющего обязанности Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 15 октября 2010 года № 454 "Об утверждении Правил фразеологии радиообмена при выполнении полетов и обслуживании воздушного движения" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 6635, опубликован 17 августа 2013 года в газете "Казахстанская правда" за № 254 (27528)) следующие изменения и дополнения:

в Правилах фразеологии радиообмена при выполнении полетов и обслуживании воздушного движения (далее – Правила), утвержденных указанным приказом:

пункт 5 изложить в следующей редакции:

"5. Для целей обслуживания воздушного движения (далее – ОВД) на маршрутах ОВД, в районах аэродромов определяются пункты обязательных донесений (далее – ПОД), контрольные точки или рубежи передачи ОВД:

- 1) на границах между районами (зонами) ответственности органов ОВД;
- 2) в точках изменения направления полетов ВС, пересечения маршрутов ОВД, входа (выхода) на (из) маршрут ОВД;
- 3) у характерных ориентиров, опознаваемых визуально или с помощью бортовых радиолокаторов;
- 4) в точках начала набора высоты или снижения (смены эшелонов), в зонах (районах) с установленными режимами полетов;
- 5) в характерных точках схем набора высоты, снижения и захода на посадку, зон ожидания."

подпункт 4) пункта 6 изложить в следующей редакции:

"4) об имеющихся ограничениях по аэродрому, воздушным трассам, на маршрутах полета и в районах авиационных работ, касающихся конкретного ВС;"

пункт 41 изложить в следующей редакции:

"41. Для вызова диспетчера соответствующего диспетчерского пункта (органа ОВД) экипаж ВС называет его географическое местоположение (условное наименование) и присвоенный радиотелефонный позывной.

При наличии нескольких направлений (секторов) ОВД к позывному диспетчерского пункта добавляется присвоенное им обозначение.

Применяемый образец: "Алматы – Контроль"; "Нур-Султан – Подход".";

пункт 89 изложить в следующей редакции:

"89. Для смены эшелона в поворотном пункте маршрута из-за изменения общего направления полета экипаж ВС сообщает диспетчеру расчетное время пролета этого пункта и за 10 морских миль до поворотного пункта докладывает о необходимости смены эшелона.";

пункт 95 изложить в следующей редакции:

"95. При запросе экипажем своего местонахождения или при уклонении ВС от трассы (маршрута полета), экипажу передается азимут и удаление или информация о местоположении относительно трассы (маршрута полета), удаление до очередного или последнего ПОД и курс следования, величина углового отворота (при полете по ортодромии) для выхода на воздушную трассу, маршрут полета (их осевую линию).

Образец приведен в таблице 37 приложения 2 к настоящим Правилам.";

пункт 99 изложить в следующей редакции:

"99. При установлении первоначальной связи экипаж докладывает о приеме информации ATIS или МВ канала (при ее наличии в аэропорту). Если от экипажа, при установлении первоначальной связи, не поступил доклад о приеме информации ATIS или МВ канала, диспетчер требует от экипажа ее прослушивания.

Если экипаж ВС докладывает о приеме устаревшей радиовещательной передачи ATIS, диспетчер органа ОВД дает команду на прослушивание новой информации.

Образец приведен в таблице 88 приложения 2 к настоящим Правилам.";

пункт 140 изложить в следующей редакции:

"140. После выполнения взлета и набора высоты 200 метров (заданной), а при полетах по маршруту ниже нижнего используемого эшелона, в районе авиационных работ - безопасной, экипаж ВС докладывает диспетчеру о взлете и маневре для выхода из района аэродрома и получает от него условия набора высоты.

Образец приведен в таблице 71 приложения 2 к настоящим Правилам.";

пункт 144 изложить в следующей редакции:

"Диспетчер передает экипажу:

1) место ВС (при отклонении от заданного маршрута);

2) высоту, до которой разрешается снижение.

Если экипаж не доложил о выбранной системе захода на посадку, диспетчер разрешает заход по наивысшей системе из возможных на данном аэродроме для данного типа ВС и в зависимости от используемых правил выполнения полета.

Образец приведен в таблице 73 приложения 2 к настоящим Правилам."; пункт 146 изложить в следующей редакции:

"146. Данные о метеоусловиях, состоянии ВПП, коэффициенте сцепления (эффективности торможения), передаются экипажу при отсутствии в аэропорту информации ATIS или MB канала и во всех случаях по запросу экипажа.";

пункт 165 изложить в следующей редакции:

"165. При визуальном заходе на посадку экипаж сообщает об установлении необходимого визуального контакта с наземными ориентирами и ВПП. Диспетчер разрешает выполнение визуального захода, указывает номер ВПП.

Диспетчер АДЦ (ДПРА) обеспечивает установленные интервалы эшелонирования для полетов по ППП между ВС, следующими одно за другим и выполняющими визуальный заход на посадку до доклада экипажа ВС, следующего позади об установлении визуального контакта с ВС, которому затем дается указание продолжать заход на посадку и самостоятельно выдерживать эшелонирование относительно находящегося впереди ВС.

Образец приведен в таблице 86 приложения 2 к настоящим Правилам.";

пункты 167, 168 и 169 изложить в следующей редакции:

"167. При выходе экипажа ВС на связь, диспетчер "Подхода" опознает ВС и информирует об этом экипаж ВС (при наличии РЛК), передает экипажу ВС маршрут (при использовании SID - не передается) и эшелон (высоту) выхода из района аэродрома. В случае готовности экипажа ВС использовать маршрут в режиме постоянного набора (ССО), диспетчер с учетом воздушной обстановки и метеоусловий в районе аэродрома при наличии систем наблюдения ОВД выдает соответствующее разрешение.

Образец приведен в таблице 87 приложения 2 к настоящим Правилам.

При необходимости диспетчер получает от экипажа ВС расчетное время пролета рубежа передачи ОВД, информирует экипаж ВС о воздушной обстановке, передает оперативную и/или метеоинформацию.

168. При разрешении бесступенчатого набора эшелона, условия выхода на трассу и эшелон полета на ней согласовываются с районным диспетчерским пунктом (далее – районный ДП).

Образец приведен в таблице 87 приложения 2 к настоящим Правилам.

169. При выходе экипажа ВС на связь диспетчер "Подхода" получает от него доклад о пролете рубежа передачи, эшелон (высоту) полета и приеме информации ATIS или MB канала. Диспетчер передает экипажу ВС местонахождение (при отклонении от заданного маршрута), эшелон (высоту) до которого разрешается снижение, эшелон перехода, атмосферное давление на уровне рабочего порога ВПП, приведенное к среднему уровню моря QNH (при отсутствии ATIS или если текущая информация отличается от передаваемой ATIS) и маршрут ОВД (если он отличается от установленного STAR). В случае готовности экипажа ВС использовать маршрут в

режиме постоянного снижения (CDO), диспетчер с учетом воздушной обстановки и метеоусловий в районе аэродрома при наличии систем наблюдения ОВД выдает соответствующее разрешение.

При обеспечении радиолокационного наведения (векторения) в режиме постоянного снижения диспетчером передается экипажу ВС расчетное оставшееся расстояние до точки приземления, как сумма длин участков (сегментов) прогнозируемой траектории.

Образец приведен в таблице 88 приложения 2 к настоящим Правилам.";  
пункт 175 изложить в следующей редакции:

"175. Диспетчер дает подтверждение на следование по трассе на занятом ВС эшелоне или в зависимости от воздушной обстановки дает указание на изменение эшелона (указание, связанное с полетом по линии пути, параллельной разрешенному маршруту). Экипаж ВС перед расчетным началом снижения может запросить у органа ОВД CDO. Орган ОВД с учетом воздушной обстановки и метеоусловий в диспетчерском районе при наличии систем наблюдения ОВД выдает соответствующее разрешение (запрещает использовать CDO).

Образец приведен в таблице 89 приложения 2 к настоящим Правилам.";  
пункты 182 и 183 изложить в следующей редакции:

"182. При полетах по ППП расхождение группы ВС выполняется только по разрешению органа ОВД. Командир экипажа ведущего ВС обеспечивает эшелонирование между ВС при расхождении группы до того момента, когда указания органа ОВД будут выполнены, ВС надлежащим образом опознаны и обеспечены установленные интервалы эшелонирования. В этом случае, каждый экипаж ВС устанавливает присвоенный ему код ВОРЛ и выходит на связь с органом ОВД, используя свой регистрационный номер (позывной).

183. При полетах по ППП схождение группы ВС выполняется только по разрешению органа ОВД. После разрешения органа ОВД и доклада ведущего ВС о начале схождения в группу ВС, командир экипажа ведущего ВС обеспечивает эшелонирование между ВС, выполняющих групповой полет.

Ведущее ВС сохраняет назначенный код ВОРЛ, а остальные ВС в группе сохраняют данный код в режиме "Stand by", если не получены другие указания от органа ОВД.

Образец приведен в таблице 89 приложения 2 к настоящим Правилам.";  
пункт 223 изложить в следующей редакции:

"223. Во всех случаях регулирование скоростей должно быть закончено до удаления 7 километров (4 морских мили) от ВПП.";

пункт 227 изложить в следующей редакции:

"227. Используемое в начале сообщения слово "mayday (бедствие)" указывает на сообщение о бедствии, а используемые в начале сообщения слова "pan pan (срочность)"

указывают на срочное сообщение. Соответственно обстановке эти слова желательно произносить трижды в начале первичного вызова, обусловленного состоянием бедствия и срочности.";

пункт 246 изложить в следующей редакции:

"246. Сообщение по сигналу срочности, по возможности, включает в себя следующие элементы, которые передаются в ниже приведенном порядке:

- 1) сигнал срочности – "pan pan/пан пан" (передается три раза);
- 2) позывной диспетчерского пункта;
- 3) опознавательный индекс ВС;
- 4) причина передачи сообщения;
- 5) намерения (решение) командира ВС и действия экипажа;
- 6) местоположение ВС;
- 7) эшелон (высота) полета и курс ВС;
- 8) любая другая полезная информация.";

пункты 288, 289 и 290 изложить в следующей редакции:

"288. В ходе обеспечения полета каждого ВС диспетчеры пунктов ОВД согласуют между собой условия входа (выхода) в смежный район (зону).

Образец приведен в таблице 138 приложения 2 к настоящим Правилам.

При ухудшении параметров или отказа оборудования RNAV на ВС, в случае автоматизированного обмена сообщениями, не содержащими информации, указанной в пункте 18 плана полета, направляющий сообщение орган ОВД должен информировать об этом принимающий орган ОВД, дополняя сообщение АСТ устным сообщением с использованием фразы "RNAV OUT OF SERVICE" (RNAV не работает) после позывного этого ВС. При использовании процесса устной координации направляющий сообщение орган ОВД должен включать фразу "RNAV OUT OF SERVICE" (RNAV не работает) в конце сообщения. В случае, если RNAV отсутствует применяется фраза "NEGATIVE RNAV" (RNAV отсутствует).

289. Условия входа в смежный районный ДП должны быть согласованы и переданы не позднее, чем за 5 минут до выхода на рубеж передачи ОВД.

290. Диспетчер районного ДП перед входом ВС в район аэродрома сообщает диспетчеру ДПП:

- 1) место входа в район аэродрома;
- 2) расчетное время прибытия ВС;
- 3) номер и литер рейса;
- 4) позывной ВС и код ответчика ВОРЛ;
- 5) эшелон (высоту) полета;
- 6) аэродром посадки и тип ВС (при необходимости).

Образец приведен в таблице 139 приложения 2 к настоящим Правилам.";

пункты 313, 314, 315 и 316 изложить в следующей редакции:

"313. При вылете ВС, при выходе на связь и доклада экипажа ВС о входе ВС в зону ответственности (пролете рубежа передачи ОВД), в случае передачи экипажем ВС следующей информации:

- 1) орган, ответственный за предоставление ПИО принимает:
  - время пролета рубежа (время не сообщается, если передача производится в момент пролета);
  - высоту (эшелон) полета;
  - расчетное время пролета очередного ПОД, выхода из зоны ответственности (время выхода на связь);
- 2) производит отметки в журнале;
- 3) сообщает диспетчеру смежного диспетчерского пункта (далее – смежный ДП) (органу AFIS) о входе ВС в зону ответственности, если этого требуют условия координации;
- 4) передает по запросу экипажу ВС минимальное атмосферное давление по маршруту, приведенное к уровню моря;
- 5) передает имеющуюся в его распоряжении информацию о воздушной обстановке, об опасных метеоявлениях (при необходимости).

Образец приведен в таблице 153 приложения 2 к настоящим Правилам.

314. При выходе экипажа ВС на связь и получения доклада о пролете границы зоны ответственности (рубежа передачи ОВД), орган ответственный за предоставление ПИО :

- 1) сообщает экипажу ВС частоту работы смежного ДП (органа ПИО, AFIS);
- 2) получает от диспетчера смежного ДП (органа ПИО, AFIS) подтверждение о приеме ВС, если этого требуют условия координации и производит отметку в журнале.

Образец приведен в таблице 153 приложения 2 к настоящим Правилам.

315. При прилете ВС, при выходе на связь и доклада экипажа ВС о пролете границы зоны ответственности (рубежа передачи ОВД), в случае передачи следующей информации от экипажа ВС:

- 1) орган, ответственный за предоставление ПИО принимает:
  - время пролета (время не сообщается, если передача ведется в момент пролета) и наименование ПОД;
  - высоту (эшелон) полета;
  - расчетное время пролета очередного ПОД, выхода из зоны ответственности;
  - запасной аэродром (посадочную площадку) при необходимости;
- 2) передает по запросу экипажа ВС минимальное атмосферное давление по маршруту, приведенное к уровню моря;
- 3) передает экипажу ВС метеорологическую информацию и информацию о воздушном движении (при необходимости);
- 4) производит отметку в журнале.

Образец приведен в таблице 154 приложения 2 к настоящим Правилам.

316. После доклада экипажа ВС о выходе из зоны ответственности, орган, ответственный за предоставление ПИО:

- 1) сообщает экипажу ВС частоту смежного ДП (органа AFIS);
- 2) получает от диспетчера смежного ДП (органа AFIS) подтверждение о приеме ВС, если этого требуют условия координации и производит отметку в журнале.

Образец приведен в таблице 154 приложения 2 к настоящим Правилам.";

дополнить главой 13 следующего содержания:

"Глава 13. Выполнение полетов по Правилам визуальных полетов в диспетчерской зоне

318. После вылета ВС, экипаж ВС сообщает диспетчеру аэродромного диспетчерского пункта (далее – аэродромный ДП) следующую информацию:

- 1) тип, позывной ВС (регистрационный номер, при необходимости);
- 2) высота полета;
- 3) маршрут выхода из CTR;
- 4) расчетное время выхода из CTR (расчетное время пролета визуального ориентира );
- 5) аэродром первой посадки;
- 6) код ответчика ВОРЛ (при наличии).

319. При установлении радиосвязи с экипажем взлетевшего ВС диспетчер аэродромного ДП должен:

- 1) опознать ВС и информировать об этом экипаж ВС (при наличии систем наблюдения);
- 2) передать условия выхода из CTR, назначить высоту не ниже минимальной абсолютной высоты по ПВП установленной для диспетчерской зоны;
- 3) сообщить давление QNH на аэродроме;
- 4) сообщить об опасных метеоявлениях (при их наличии);
- 5) информировать экипаж ВС об изменениях оперативной и метеорологической информации.

При достижении ВС границы CTR, дать указание экипажу ВС о переходе на радиосвязь со смежным ДП, сообщив частоту его работы.

Образец приведен в таблице 157 приложения 2 к настоящим Правилам.

320. В зависимости от используемой процедуры от прибывающего по ПВП ВС требуется установление связи с аэродромным ДП, а экипаж ВС может запросить указание перед входом в диспетчерскую зону.

При наличии в аэропорту службы автоматической передачи информации в районе аэродрома экипажу ВС следует подтвердить получение такой информации. При отсутствии данной службы диспетчер аэродромного ДП передает данные по аэродрому

Образец приведен в таблице 158 приложения 2 к настоящим Правилам.

321. Получив от экипажа ВС сообщение о входе в диспетчерскую зону (пролете установленного рубежа передачи ОВД) диспетчер аэродромного ДП:

1) опознает ВС и информирует об этом экипаж ВС (при наличии систем наблюдения);

2) передает экипажу ВС установленный для полетов по ПВП маршрут;

3) сообщает маркированный номер ВПП или рабочий курс посадки;

4) сообщает атмосферное давление аэродрома приведенное к среднему уровню моря (QNH);

5) дает указание о занятии высоты не ниже минимальной абсолютной высоты для полетов по ПВП;

6) сообщает оперативную или метеорологическую информацию, отличающуюся от передаваемой по ATIS;

7) информирует экипаж ВС о воздушной обстановке (при необходимости).

Образец приведен в таблице 159 приложения 2 к настоящим Правилам.

322. В случае, если прибывающему ВС не выдается разрешение для входа в аэродромный круг полетов из-за воздушного движения, то дается указание ожидать над визуальным ориентиром до того, как разрешение будет получено.

Разрешение на вход в аэродромный круг полетов выдается ВС с учетом воздушного движения, направления круга полетов, при этом вход в круг полетов может быть выполнен в любой точке

323. Перед входом в аэродромный круг полетов экипажу ВС предоставляется следующая информация:

1) направление аэродромного круга полетов;

2) маркированный номер ВПП или рабочий курс посадки;

3) атмосферное давление аэродрома приведенное к среднему уровню моря (QNH);

4) минимальная высота, установленная для входа в аэродромный круг полетов;

5) направление ветра и скорость;

6) информация о воздушной обстановке (при необходимости).

Образец приведен в таблице 160 приложения 2 к настоящим Правилам.

324. Запросы в целях получения указаний в отношении занятия круга должны передаваться заблаговременно, с тем, чтобы спланировать занятие круга с учетом других ВС. Диспетчер аэродромного ДП указывает маршрут захода на посадку с левым или с правым кругом.

Образец приведен в таблице 161 приложения 2 к настоящим Правилам.

325. В зависимости от преобладающих условий движения и направления прибытия ВС дается разрешение на выполнение захода на посадку с прямой.

Образец приведен в таблице 162 приложения 2 к настоящим Правилам.



326. Экипаж ВС, входящий в круг полетов, по указанию органа ОВД передает донесения о своем местоположении.

Образец приведен в таблице 163 приложения 2 к настоящим Правилам.

327. Для координации движения по кругу диспетчер может дать указания о задержке или ускорении.

Образец приведен в таблице 164 приложения 2 к настоящим Правилам.

328. Для экономии времени на руление при выполнении тренировочного полета по кругу полетов экипаж ВС может запросить разрешение на выполнение взлета без остановки на ВПП ("взлет с конвейера"), то есть ВС делает посадку, пробег и затем взлет без остановки.

Образец приведен в таблице 165 приложения 2 к настоящим Правилам.

329. Указания относительно ухода на второй круг даются в целях предотвращения опасной ситуации. При выполнении ухода на второй круг нагрузка на экипаж ВС повышается. Передача любых сообщений на борт ВС, выполняющего уход на второй круг, должна быть краткой и сведена к минимуму. Если нет других указаний, ВС, выполняющее полет по ПВП, будет совершать обычный полет по аэродромному кругу полетов. В случае, если уход на второй круг начинается по инициативе экипажа ВС, передается фраза "Ухожу на второй круг (Going around)".

Образец приведен в таблице 166 приложения 2 к настоящим Правилам.

330. При входе в диспетчерскую зону, экипаж ВС, выполняющий полет через СТР (транзитом), сообщает диспетчеру аэродромного ДП следующую информацию:

- 1) фактическое время входа в СТР;
- 2) тип, позывной ВС (регистрационный номер, при необходимости);
- 3) высота полета;
- 4) маршрут полета;
- 5) расчетное время выхода из СТР (расчетное время пролета визуального ориентира).

331. При установлении радиосвязи с экипажем ВС диспетчер аэродромного ДП:

1) опознает ВС и информирует об этом экипаж ВС (при наличии систем наблюдения);

2) передает указания о следовании по установленному маршруту по ПВП в диспетчерской зоне;

3) передает указания о выдерживании высоты не ниже минимальной абсолютной высоты по ПВП, установленной для диспетчерской зоны;

4) сообщает давление QNH на аэродроме;

5) дает указание экипажу ВС доложить выход из диспетчерской зоны (пролет визуального ориентира);

6) информирует экипаж ВС об изменениях оперативной и метеорологической информации;

7) информирует экипаж ВС о воздушной обстановке (при необходимости).

При достижении ВС границы СТР, дает указание экипажу ВС о переходе на радиосвязь со смежным ДП, сообщив частоту его работы.

Образец приведен в таблице 167 приложения 2 к настоящим Правилам"; в приложении 2 к указанным Правилам:

таблицу 22 изложить в следующей редакции:

"

Таблица 22

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, cleared to Frankfurt (destination) via АКЧИ 1D, FL 350, squawk 4012, after departure contact Radar 120,8 Astana Line 504, read back correct	Cleared to Frankfurt (destination), via АКЧИ 1D FL 350, squawk 4012, after departure contact Radar 120,8 Astana Line 504
Астана Лайн 504, разрешено на Нур-Султан, через АКЧИ 1 ЕКО, эшелон 350, код 0017, после взлета работать с "Кругом" 120,8 Астана Лайн 504, приняли правильно	Разрешено на Нур-Султан, через АКЧИ 1 ЕКО, эшелон 350, код 0017, после взлета работать с "Кругом" 120,8, Астана Лайн 504
Astana Line 504, cleared to Frankfurt (destination), right turn out to UC, climb initially FL 100, squawk 4012, after departure contact Radar 120,8 Astana Line 504, read back correct	Cleared to Frankfurt (destination), right turn out to UC, climb initially FL 100, squawk 4012, after departure contact Radar 120,8 Astana Line 504

";

таблицу 73 изложить в следующей редакции:

"

Таблица 73

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, Almaty Radar, identified, cleared ILS-approach, RW 05, descend to altitude 1500 metres (5000 feet), о г Astana Line 504, identified, cleared VOR approach, RW 05, descend to altitude 1500 metres (5000 feet), о г Astana Line 504, identified, cleared NDB approach, RW05, descend to altitude 1500 metres (5000 feet), о г Astana Line 504, identified, cleared RNAV approach, RW05 descend to altitude 1500 metres (5000 feet).	Almaty Radar, Astana Line 504, descending 8000 feet Cleared ILS approach, RW 05, descending to altitude 1500 metres (5000 feet), Astana Line 504 Cleared VOR approach, RW 05, descending altitude 1500 metres (5000 feet), Astana Line 504 Cleared NDB approach, RW 05, descending to altitude 1500 metres (5000 feet), Astana Line 504 Cleared RNAV approach, RW 05, descending to altitude 1500 metres (5000) feet Astana Line 504.
Астана Лайн 504, Алматы Круг, контролирую по вторичному, заход разрешаю, снижайтесь 5000 футов	Алматы Круг, Астана Лайн 504, 8000 футов, заход по ВОР Заход разрешили, снижаюсь 5000 футов, контроль по вторичному, Астана Лайн 504

";

таблицу 78 изложить в следующей редакции:

"

Таблица 78

Диспетчер	Пилот

<p>КЗР 853, заход ILS ВПП05 правая разрешаю, влево курс 80, захват курсового маяка доложить KLM410, cleared for ILS approach RWY05R, turn left heading 080, report established on the localizer KLM410, влево курс 80, заход VOR ВПП05 левая разрешаю, доложите захват радиала 232 KLM410, turn left heading 080, cleared for VOR approach RWY05 left, report radial 232 Астана Лайн 340, влево курс 80, заход по приводным ВПП05 левая разрешаю, установку по приводам доложить Astana Line 340, turn left heading 080, cleared for NDB approach RWY05 left, report NDB established</p>	<p>влево, курс 80, заход ВПП05 правая разрешили, захват курсового маяка доложу, КЗР 853  Захват курсового маяка, КЗР 853  Left heading 080, cleared for ILS approach RWY05R, wilco K L M 4 1 0  Established on the localizer, KLM 410  влево курс 80, заход VOR ВПП05 левая разрешили, захват радиала 232 доложу, KLM410  Left heading 080 cleared for VOR approach RWY05 left wilco K L M 4 1 0  Established on the radial 232, KLM 410  влево курс 80, заход по приводным ВПП05 левая разрешили, установку по приводам доложу, Астана Л а й н 3 4 0  Left heading 080 cleared for NDB approach RWY05 left, report NDB established Astana Line 340  Established on inbound track Astana Line 340</p>
--	---

”;

таблицы 86, 87, 88, 89 и 90 изложить в следующей редакции:

”

Таблица 86

Диспетчер	Пилот
<p>Астана Лайн 504, разрешаю визуальный заход на ВПП 23 левая, работайте с Вышкой 119,4</p>	<p>Астана Лайн 504, полосу наблюдаю, прошу визуальный заход на посадку  Заход разрешили, ВПП 23 левая с Вышкой 119,4 Астана Лайн 504</p>
<p>Astana Line 504, report runway in sight  Astana Line 504, cleared visual approach RW 26.  Contact Tower 128,0  Astana Line 504, traffic is an A320 on 10 miles final RW 23 left, report in sight  Astana Line 504 are you able to maintain visual separation from mentioned traffic?  Astana Line 504 maintain visual separation from A320 on 8 miles final, contact Tower on 118,7</p>	<p>Astana Line 504 request visual approach  Wilco, Astana Line 504  Astana Line 504, runway in sight  Cleared Visual Approach RW 26. Contact Tower 128,0 Astana Line 504  Astana Line 504 traffic in sight  Astana Line 504 affirmative  Astana Line 504 maintain visual separation from A320, contact Tower on 118,7</p>

Таблица 87

Диспетчер	Пилот
<p>Астана Лайн 504, Алматы Подход, идентифицированы, climb FL 350  Astana Line 504, Turn right heading 330, until passing FL 140, then direct (to) OTARI  Astana Line 504, Алматы Подход climb FL 310 cleared CCO via ETEDA 1D  Астана Лайн 504, Алматы Подход набирайте эшелон 310 в режиме постоянного набора через ETEDA 1D</p>	<p>Almaty Approach, Astana Line 504, passing FL 80  Climbing FL 350, Astana Line 504  Turning right heading 330, until passing FL 140, then direct (to) OTARI, Astana Line 504  Almaty Approach, Astana Line 504, passing 8000 feet request CCO via ETEDA 1D  Climbing FL 310, CCO via ETEDA 1D Astana Line 504  Алматы Подход, Астана Лайн 504, пересекаю 8000 футов прошу режим постоянного набора через E T E D A 1 D  Алматы Подход, Астана Лайн 504, набираю эшелон 310 в режиме постоянного набора через ETEDA 1 D</p>
	<p>Алматы Подход, Астана Лайн 504, пересекаю эшелон 8 0</p>

Астана Лайн 504, Алматы Подход, контролирую по вторичному, набирайте эшелон 350 и л и	Набираю эшелон 350, контроль по вторичному А с т а н а Л а й н 5 0 4
Астана Лайн 504, Алматы Подход, набирайте эшелон 320, пересечение эшелона 200 доложит	Алматы Подход, Астана Лайн 504, набираю эшелон 320, пересечение эшелона 200 доложу
Астана Лайн 504, работайте с Контролем 135,4	Пересекаю эшелон 200, Астана Лайн 504 С Контролем 135,4 Астана Лайн 504

Таблица 88

Диспетчер	Пилот
<p>Astana Line 504, Almaty Approach, identified, Runway 23, descend 8000 feet, transition level 120, QNH 1013, RVR 1500 m e t e r s</p> <p>Astana Line 504 monitor new information Tango</p> <p>Astana Line 504, Almaty Approach, identified, cleared CDO via ETEDA 1 F, descend 3000 feet RW 23 QNH 1013, report e s t a b l i s h e d</p> <p>Astana Line 504 right heading 190 descend 3000 feet you have about 20 track miles from touchdown</p>	<p>Almaty Approach, Astana Line 504, 10 miles inbound KI, descending FL 150, information R o m e o</p> <p>Descending 8000 feet, Runway 23, transition level 120, QNH 1013, RVR 1500 meters, A s t a n a L i n e 5 0 4</p> <p>Roger monitor new information Tango Astana L i n e 5 0 4</p> <p>Almaty Approach, Astana Line 504, descending FL 150, information Romeo, request CDO Roger CDO via ETEDA 1 F leaving FL 150 for 3000 feet, report established Astana Line 504 Heading 190 descend 3000 feet Astana Line 504</p>
<p>Астана Лайн 504, Алматы Подход, контролирую по вторичному, снижайтесь 8000 футов, эшелон перехода 120, QNH 1013, контролирую по вторичному</p> <p>Астана Лайн 504 прослушайте новую информацию Борис</p> <p>Астана Лайн 504, ВПП мокрая, коэффициент сцепления 0,5</p> <p>Астана Лайн 504, работайте с Кругом 120,8</p>	<p>Алматы Подход, Астана Лайн 504, пересекаю эшелон 210, снижаюсь 8000 футов информация Анна, запасной Манас</p> <p>Снижаюсь 8000 футов, контроль по вторичному, Астана Лайн 504</p> <p>Понял, новая информация Борис Астана Л а й н 5 0 4</p> <p>ВПП мокрая, коэффициент сцепления 0,5, А с т а н а Л а й н 5 0 4</p> <p>с Кругом 120,8 Астана Лайн 504</p>

Таблица 89

Диспетчер	Пилот
<p>Astana Line 504, Almaty Control, identified, cleared to REVKI via B142, after UC, direct KI, maintain F L 3 3 0</p> <p>Astana Line 504, Almaty Control, identified maintain F L 3 3 0</p> <p>o r</p> <p>Cleared to REVKI flight planned route maintain FL 3 3 0</p> <p>Astana Line 504 proceed offset 10 miles right of track until B E R V I</p> <p>Astana Line 504 Almaty Control cleared CDO when ready descend to FL110 report leaving Astana Line 504 r o g e r</p> <p>o r</p> <p>Astana Line 504 continuous descent is not possible (cancel CDO) due traffic RCH011 verify requesting flight join-up with RCH012 and you have RCH012 in sight RCH012 climb FL270 report when formation</p>	<p>Almaty Control, Astana Line 504, BERVI FL 330 Cleared to REVKI via B142, after UC, direct KI, maintain FL 330, A s t a n a L i n e 5 0 4</p> <p>Maintain FL 330, Astana Line 504 Proceed offset 10 miles right of track until BERVI Astana L i n e 5 0 4</p> <p>Almaty Control Astana Line 504 FL 330 request CDO Astana Line 504 leaving FL330 for FL110</p> <p>Almaty Control RCH012 has RCH011 in sight, request formation join up with RCH011 at flight level 270. RCH011 will be the lead. RCH011 affirmative</p>

join-up is complete N731K Almaty Control squawk 5432 turn right heading 170 maintain own separation until advised N731K identified direct to RULAD descend FL 210	Almaty Control N587S at FL 270 request flight break-up with N731K
Astana Line 504, Almaty Control, identified, cleared to BERVI via NT, climb FL300	Almaty Control, Astana Line 504, FL140 Cleared to BERVI via NT, climbing FL300, Astana Line 504
Астана Лайн 504, Алматы Контроль, контролирую по вторичному следуйте эшелон 3 5 0 Astana Line 504 Advise if able to cross RULAD at F L 1 1 3 0 0 08360 подтвердите запрос 08356 на схождение в группу наблюдаете его 08356 набирайте эшелон 210 доложите в группе 08356 Алматы контроль squawk 5432 вправо курс 140 выдерживайте самостоятельно эшелонирование до команды 08356 контролирую по вторичному следуйте эшелон 210 прямо на RULAD	Алматы Контроль, Астана Лайн 504, Ревки 45, эшелон 350, Кирбалтабай 07, на Акчи Следую эшелон 350, Астана Лайн 504 Will cross RULAD at FL 11300 Astana Line 504 Алматы контроль 08356 наблюдаю ведущего 08360 08360 подтверждаю Алматы контроль 08360 на эшелоне 210 разрешите выйти 08356 из группы посадка у него будет в Бишкеке

Таблица 90

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, direct (to) Nur-Sultan, maintain FL 320 Астана Лайн 504, следуйте эшелон 320, прямо на Нур-Султан	Almaty Control, Astana Line 504, request direct (to) Nur-Sultan, due to short of fuel Maintaining FL 320, Astana Line 504 Алматы Контроль, Астана Лайн 504, прошу спрямление на Нур-Султан из-за малого остатка топлива

";

таблицы 153 и 154 изложить в следующей редакции:

"

Таблица 153

Scat 107 Almaty Information roger	Almaty Information Scat 107 departure from Irgiz maintaining 1000 feet by QNH estimated time over Jetisu at 14
Скат 107 Алматы Информация понял	Алматы Информация Скат 107 вылетел с Иргиза следую на 1000 футов по QNH расчетное пролета Жетысу в 14 минут
Scat 107 roger	Scat 107 after passing Jetisu will climb to altitude 2000 feet by QNH 1021
Скат 107 понял	Скат 107 после пролета Жетысу набираю высоту 2000 футов по QNH 1021
Scat 107 roger	Scat 107 over Jetisu climbing 2000 feet by QNH
Скат 107 понял	Скат 107 пролет Жетысу набираю 2000 футов по QNH 1021
Scat 107 Nur-Sultan Information 124,8	Scat 107 have contact Nur-Sultan Information on 124,8
	Scat 107 124,8
Скат 107 понял Нур-Султан Информация на 124,8	Скат 107 установил связь с Нур-Султан Информация на 124,8
	Скат 107 124,8

Таблица 154

Scat 107 Almaty Information roger	Almaty Information Scat 107 over Kainar at 2000 feet by QNH 1013 estimated time over Jetisu at 14
-----------------------------------	---

Скат 107 Алматы Информация понял	Алматы Информация Скат 107 над Кайнаром 2000 футов расчетное пролета Жетысу в 14 минут
Scat 107 roger QFE 942	Scat 107 approaching Jetisu will descend to altitude 1000 feet request QFE
Скат 107 понял QFE 942	Скат 107 подхожу к Жетысу буду снижаться до высоты 1000 футов прошу давление QFE
Scat 107 roger Irgiz Information on 133,7	Scat 107 have contact Irgiz Information on 133,7
Скат 107 понял Иргиз Информация на частоте 133,7	Скат 107 установил связь с Иргиз Информация на частоте 133,7

”;

дополнить таблицами 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166 и 167  
следующего содержания:

”

Таблица 157

Диспетчер	Пилот
G-ABCD, QNH 1012 занимайте 2000 футов следуйте ПВП выход из диспетчерской зоны доложите (название визуального о р и е н т и р а ) G-ABCD cleared to reach 2000 feet by QNH 1012 VFR report over control zone boundary G-CD Балхаш Информация 123,4	G-ABCD Вылет с Балхаша в 43 на Караганду высота 1000 футов по давлению QNH 1012, следую ПВП пересечение границы диспетчерской зоны (название визуального о р и е н т и р а ) в 52 G-CD занимаю 2000 футов по давлению QNH 1012 выход д о л о ж у G-ABCD Departure from Balkhash at 43 to Karaganda 1000 feet by QNH 1012 VFR estimate control zone boundary at 52 Cleared to reach 2000 feet by QNH 1012, VFR report over control zone boundary G-CD G-CD выхожу из зоны 2000 футов Балхаш Информация 123,4 G-CD

Таблица 158

Диспетчер	Пилот
G-ABCD, разрешаю на Караганду по ПВП, QNH 1 0 1 2 G-ABCD Cleared to Karaganda VFR QNH 1012	G-ABCD C 172 ПВП из Балхаша в Караганду высота 2000 футов, пересечение границы диспетчерской зоны в 52, прибытие в Караганду в 05, информация Г О Л Ь Ф G-ABCD C 172 VFR from Balkhash to Karaganda 2000 feet control zone boundary at 52, Karaganda at 05, information GOLF Разрешено на Караганду по ПВП, QNH 1012, G-CD Cleared to Karaganda VFR QNH 1012, G-CD

Таблица 159

Диспетчер	Пилот
28544, Алматы Круг, вход в зону разрешаю QNH 1012 занимайте 3000 футов по маршруту Капал-Байсерке-Коянкос-Бурундай ВПП 05 правая, круг п о л е т о в л е в ы й 544 доложите, когда увидите ВПП 544 вход в круг к 4-му разрешаю, ВПП 05 правая 4-й д о л о ж и т ь 544 работайте с Вышкой 119,4	Алматы Круг, 28544 прохожу Капал, высота 4000 футов посадка в Алматы, информация Б р а в о 544 QNH 1012, занимаю 3000 футов по м а р ш р у т у Капал-Байсерке-Коянкос-Бурундай ВПП 05 правая, круг полетов левый 544, понял доложу 544 прохожу Бурундай, ВПП вижу 544 4-й доложу 544 н а 4-м

28544 Алматы Вышка ветер 30 градусов 2м/с посадку разрешаю	544 с Вышкой 119, 4 Алматы Вышка 28544 на прямой ВПП 05 правая Посадку разрешили 544
--	---

Таблица 160

Диспетчер	Пилот
G-ABCD join right hand circuit at 1000 feet RW 02 wind 320 degrees 1 metres per second temperature + 5 QNH 1002 millibars traffic information Piper 28 on final G-ABCD вход в правый круг разрешаю на 1000 футов, ВПП 02 ветер 320 градусов 1 метр в секунду температура + 5 QNH 1002 миллибар для информации Piper 28 на прямой G-CD wind 310 degrees 1 metres per second cleared to land	G - ABCD inbound base 1000 feet for landing G-CD roger right hand circuit 1000 feet RW 02 wind 320 degrees 1 metres per second temperature + 5 QNH 1002 millibars traffic information copied G - ABCD подхожу к третьему 1000 футов прошу указаний по посадке G-CD правый круг на 1000 футов, ВПП 02 ветер 320 градусов 1 метр в секунду температура + 5 QNH 1002 миллибар информацию о движении записал G - C D o n f i n a l Cleared to land G-CD

Таблица 161

Диспетчер	Пилот
G-ABCD Балхаш Вышка следуйте ко второму (третьему) ВПП 05 QNH 1012 G-ABCD Balkhash Tower join right hand downwind RW05 QNH 1012	Балхаш Вышка, G-ABCD C172, 5 миль южнее над Ромео 2000 футов Информация Bravo прошу посадку Следую ко второму (третьему) ВПП 05 QNH 1012 G-CD Balkhash Tower G-ABCD C172 5 miles south over Romeo 2000 feet Information Bravo, for landing Join right hand downwind RW05 QNH 1012 G-CD

Таблица 162

Диспетчер	Пилот
G-ABCD Балхаш Вышка выполняйте заход с прямой на ВПП 05 ветер 190 градусов 5 узлов QNH 1012 G-ABCD Balkhash Tower make straight-in approach RW05 wind 190 degrees 5 knots QNH 1012	Балхаш Вышка, G-ABCD C172, 5 миль южнее над Ромео 2000 футов Информация Bravo прошу посадку Заход с прямой ВПП 05 QNH 1012 G-CD Balkhash Tower G-ABCD C172 5 miles south over Romeo 2000 feet Information Bravo, for landing Straight-in RW05 QNH 1012 G-CD

Таблица 163

Диспетчер	Пилот
G-CD вы – второй на посадку следуйте за Ан-2 на четвертом развороте G-CD доложите выход на посадочную прямую G-CD продолжайте заход ветер 270 градусов 7 узлов G-CD number 2 follow An-2 on base G - C D r e p o r t f i n a l G-CD continue approach wind 270 degrees 7 knots	G-CD между вторым и третьим разворотом Второй на посадку борт наблюдаю G - C D G-CD между третьим и четвертым разворотом G-CD понял доложу G-CD на посадочной прямой G-CD downwind Number 2 traffic in sight G-CD G - C D b a s e G - C D w i l c o G-CD final

Таблица 164

Диспетчер	Пилот
G-CD задержите третий разворот вы – второй на посадку следуйте за Ан-2 на четвертом	Задерживаю третий разворот второй на посадку Ан-2 наблюдаю G-CD
G-CD выполняйте правый круг ВПП занята доложите вновь выход на посадочную прямую	Правый круг выполняю G-CD
G-CD вы – первый на посадку выполняйте короткий заход на посадку перед Ан-2, который в 6 милях на посадочной прямой	Короткий заход G-CD
G-CD extend downwind number 2 follow An-2 on 4 miles final	Extending downwind number 2 An-2 in sight G - C D
G-CD orbit right due traffic on the RW report again on final	Orbiting right wilco G-CD
G-CD number 1 make short approach An-2 on 6 miles final	Short approach G-CD

Таблица 165

Диспетчер	Пилот
G-CD взлет с конвейера разрешаю или	G-CD Прошу взлет с конвейера
G-CD сделайте еще один круг доложите на третьем	Разрешено взлет с конвейера G-CD
G-CD cleared touch and go	Выполняю G-CD
о г	G-CD request touch and go
G-CD unable to approve due traffic make full stop RW 05 cleared to land	Cleared touch and go G-CD
о г	RW 05 cleared to land for full stop
G-CD make another circuit report downwind	G - C D
	Wilco G- CD

Таблица 166

Диспетчер	Пилот
G-CD уходите на второй круг, ВПП занята.	Ухожу на второй круг, G-CD
G-CD Go around aircraft on the RW	Going around G-CD
G-CD понял доложите на втором.	Ухожу на второй круг, G-CD
G-CD Roger report down wind	Going around G-CD

Таблица 167

Диспетчер	Пилот
G-ABCD, понял следовать 2000 футов ПВП, QNH 1012 выход из зоны доложить	G-ABCD C 172 ПВП из Балхаша в Караганду высота 2000 футов, над ROMEО в 52, выход из диспетчерской зоны в 05
G-ABCD roger maintain 2000 feet VFR QNH 1012 report crossing control zone boundary	G-ABCD C 172 VFR from Balkhash to Karaganda 2000 feet over ROMEО at 52, will cross control zone boundary at 05
G-CD Karaganda Information on 122,4	G-CD over control zone boundary 2000 футов Karaganda Information on 122,4 G-CD

".

2. Комитету гражданской авиации Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан обеспечить:

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

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

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

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

*Министр индустрии и инфраструктурного развития*



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