

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 Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 2 сентября 2021 года № 473. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 7 сентября 2021 года № 24255

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" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 7006) 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) уполномоченный орган в сфере гражданской авиации – центральный исполнительный орган, осуществляющий руководство в области использования воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности гражданской и экспериментальной авиации;

7) уполномоченная организация в сфере гражданской авиации – акционерное общество со стопроцентным участием государства в уставном капитале, осуществляющее деятельность, направленную на обеспечение устойчивого развития отрасли гражданской авиации Республики Казахстан, безопасности полетов и авиационной безопасности;

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

9) стадия бедствия (кодовое слово "DETRESFA") – ситуация, характеризующаяся наличием обоснованной уверенности в том, что воздушному судну и находящимся на его борту лицам грозит серьезная и непосредственная опасность или требуется немедленная помощь;

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

11) заход на посадку по приборам - заход на посадку и посадка с использованием оборудования для навигационного наведения на основе схемы захода на посадку по приборам. Имеется два метода выполнения захода на посадку:

двухмерный (2D) заход на посадку по приборам с использованием только бокового навигационного наведения;

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

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

12) 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 зоне ожидания или на маршруте;

13) 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;

14) 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;

15) 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;

16) районное диспетчерское обслуживание – диспетчерское обслуживание контролируемых полетов в диспетчерских районах;

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

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

19) 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;

20) 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;

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

22) 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;

23) 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;

24) 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;

25) 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;

26) организация потока воздушного движения (сокращенная аббревиатура на английском языке ATFM (далее – ATFM)) – 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;

27) 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;

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

29) 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;

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

31) район аэродрома (узловой диспетчерский район (Terminal control area (ТМА)) – диспетчерский район, создаваемый в местах схождения маршрутов ОВД в окрестностях одного или нескольких крупных аэродромов;

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

33) 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;

34) аэродромное диспетчерское обслуживание – диспетчерское обслуживание аэродромного движения;

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

36) 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;

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

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

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

40) 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;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

50) 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;

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

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

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

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

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

56) 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;

57) 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;

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

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

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

61) 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;

62) 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;

63) диспетчерский район (СТА) – контролируемое воздушное пространство, простирающееся вверх от установленной над земной поверхностью границы;

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

65) 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;

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

67) 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;

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

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

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

71) видимость – 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;

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

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

74) сложные метеоусловия (далее – СМУ) – условия, при которых метеорологическая видимость составляет 2000 метров и менее и (или) высота нижней границы облаков 200 метров (650 футов) и ниже при их общем количестве более двух октантов;

75) 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;

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

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

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

79) сближение воздушных судов – ситуация, в которой, по мнению пилота или персонала органа ОВД, расстояние между воздушными судами (далее – ВС), а также их относительное местоположение и скорость таковы, что безопасность данных ВС может быть поставлена под угрозу, классифицируется следующим образом:

риск столкновения – категория ситуаций, когда в результате сближения ВС возникала серьезная опасность столкновения;

безопасность полета не гарантировалась – категория ситуаций, когда в результате сближения ВС безопасность этих ВС могла быть поставлена под угрозу;

риск столкновения отсутствовал – категория ситуаций, когда в результате сближения ВС не существовало опасности столкновения;

риск не определен – категория ситуаций со сближением ВС, когда отсутствие достаточно полной информации, не позволяет определить существовавший риск столкновения, или нет достаточно убедительных данных или же имеющиеся данные противоречат друг другу и это не позволяет определить степень риска;

80) 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;

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

82) 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 CDFА (далее – CDFА)). CDFА 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. CDFА с неавтоматизированным расчетом требуемой вертикальной скорости снижения считаются двухмерными (2D) заходами на посадку по приборам;

83) 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;

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

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

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

85) 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;

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

87) 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;

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

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

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

91) загрязнитель – наслоение (например, снег, слякоть, лед, стоячая вода, грязь, пыль, песок, нефтепродукты и резина) на искусственном покрытии аэропорта, которое отрицательно влияет на характеристики сцепления на поверхности с искусственным покрытием;

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

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

94) 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;

95) 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;

96) 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;

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

98) 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;

99) абсолютная высота перехода – абсолютная высота, на которой или ниже которой положение ВС в вертикальной плоскости дается в величинах абсолютной высоты;

100) эшелон перехода – самый нижний эшелон полета, который может быть использован для полета выше абсолютной высоты перехода;

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

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

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

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

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

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

107) 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;

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

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

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

111) 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;

112) 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;

113) 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;

114) аэродром (гидроаэродром) горный – аэродром (гидроаэродром), расположенный на местности с пересеченным рельефом и относительными превышениями 500 метров (1650 футов) и более в радиусе 25 километров от контрольной точки аэродрома (гидроаэродрома) или расположенный на высоте 1000 метров (3300 футов) и более над уровнем моря;

115) местность горная – местность с пересеченным рельефом и относительными превышениями 500 метров (1650 футов) и более в радиусе 25 километров, а также местность с превышением над уровнем моря 2000 метров (6560 футов) и более;

116) полет в режиме постоянного набора высоты (ССО) - полет, обеспечиваемый структурой воздушного пространства, конфигурацией схемы и процедурами ОВД, в процессе которого вылетающее воздушное судно выполняет, непрерывный набор высоты, используя оптимальную для набора высоты тягу двигателей и скорости набора высоты, до достижения крейсерского эшелона полета;

117) полет в режиме постоянного снижения (CDO) - полет, обеспечиваемый структурой воздушного пространства, конфигурацией схемы и процедурами ОВД, в процессе которого прибывающее воздушное судно снижается в максимально возможной степени постоянно, используя минимальную тягу двигателей, идеально в конфигурации наименьшего лобового сопротивления, до конечной контрольной точки захода на посадку/точки конечного этапа захода на посадку;

118) 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 A;

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

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

121) 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;

122) 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;

123) несанкционированный выезд на ВПП – несанкционированное занятие воздушным судном, транспортным средством или человеком ВПП;

124) место ожидания у ВПП – определенное место, предназначенное для защиты ВПП, поверхности ограничения препятствий или критической (чувствительной) зоны РСМ (ILS), на котором рулящие воздушные суда и транспортные средства останавливаются и ожидают, если нет иного указания от соответствующего диспетчерского пункта;

125) порог ВПП – начало участка ВПП, который используется для посадки воздушных судов;

126) превышение порога ВПП – превышение поверхности порога ВПП над уровнем моря;

127) полетная информация – информация, необходимая для безопасного и эффективного выполнения полета, в том числе информация о воздушном движении, метеорологических условиях, состоянии аэродрома, маршрутных средствах и обслуживании;

128) район полетной информации – воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого обеспечивается полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение;

129) летное поле – часть аэродрома, на которой расположены одна или несколько летных полос, рулежные дорожки (далее – РД), перроны и площадки специального назначения;

130) маршрут полета – проекция заданной (установленной) траектории полета воздушного судна на земную (водную) поверхность, определенная основными пунктами;

131) диспетчерское разрешение в направлении полета - условное диспетчерское разрешение, выданное воздушному судну органом обслуживания воздушного движения, который в настоящее время не осуществляет управление этим воздушным судном;

132) 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 абсолютную (от уровня моря);

133) летная полоса – определенный участок летного поля аэродрома, который включает взлетно-посадочную полосу и концевые полосы торможения (свободные зоны);

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

135) состояние поверхности взлетно-посадочной полосы (далее – ВПП) - описание состояния поверхности ВПП, используемое в донесении о состоянии ВПП, которое

представляет собой основу для определения кода состояния ВПП в целях расчета летно-технических характеристик самолета.

сухая ВПП - ВПП считается сухой, если на ее поверхности отсутствует видимая влага и она не загрязнена в пределах зоны, предназначенной для использования.

мокрая ВПП - поверхность ВПП, покрытая любым видимым слоем влаги или воды глубиной вплоть до 3 мм включительно в пределах зоны, предназначенной для использования.

скользящая мокрая ВПП - ВПП является мокрой, когда установлено, что характеристики сцепления с поверхностью на значительной части ВПП ухудшились.

загрязненная ВПП - ВПП является загрязненной, когда значительная часть площади поверхности ВПП (состоящая из изолированных или не изолированных участков) в пределах используемой длины и ширины покрыта одним или несколькими веществами, упомянутыми в описании состояния поверхности ВПП.

Информация о состоянии поверхности ВПП сообщается с использованием любого из следующих описаний состояния поверхности ВПП для каждой трети ВПП (Вода на поверхности уплотненного снега, иней, лед, мокрая, мокрый лед, мокрый снег, мокрый снег на поверхности льда, мокрый снег на поверхности уплотненного снега, слякоть, стоячая вода, сухая, сухой снег, сухой снег на поверхности льда, сухой снег на поверхности уплотненного снега, уплотненный снег);

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

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

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

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

при установке на QNH будет показывать абсолютную высоту;

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

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

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

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

140) диспетчерская зона (CTR) – контролируемое воздушное пространство, простирающееся вверх от земной поверхности до установленной верхней границы;

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

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

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

144) 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;

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

146) эшелонирование – общий термин, означающий вертикальное, горизонтальное (продольное и боковое) рассредоточение воздушных судов в воздушном пространстве на установленные интервалы;

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

148) зона воздушного пространства с обязательным требованием наличия ответчика (транспондера) (TMZ) – зона воздушного пространства определенных размеров, при

полетах в которой обязательно требуется оснащение ВС ответчиком для систем наблюдения, эксплуатируемым в соответствии с установленными процедурами;

149) зона воздушного пространства с обязательным ведением радиосвязи (RMZ) – зона воздушного пространства определенных размеров, при полетах в которой обязательно наличие на борту оборудования для ведения двусторонней радиосвязи, эксплуатируемого в соответствии с установленными процедурами;

150) опознавание – условия, при которых отметка местоположения ВС видна на индикаторе воздушной обстановки и опознана.";

пункт 34 изложить в следующей редакции:

"34. При отсутствии диспетчера МДП и/или органа ОВД района аэродрома (связанное с регламентом его работы) ОВД полетов по ППП следующих через район МДП или район аэродрома по воздушным трассам на эшелонах, но не ниже нижнего используемого эшелона для данных воздушных трасс, осуществляется диспетчером РДЦ в пределах горизонтальных границ своей зоны ответственности.";

пункт 68 изложить в следующей редакции:

"68. Аэродромная служба обеспечивает диспетчерские пункты района аэродрома информацией о состоянии поверхности рабочей площади, в том числе о наличии ограничений, а также об эксплуатационном состоянии любого, связанного с аэродромом, средства на аэродроме-(ах), находящемся-(ихся) в их ведении.

При получении специальных донесений от экипажа ВС о фактической эффективности торможения, которая отличается от ранее представленной аэродромной службой, органы ОВД незамедлительно направляют данную информацию аэродромной службе.";

пункт 157-4 изложить в следующей редакции:

"157-4. Воздушному судну разрешается выдавать набор эшелона (высоты) или снижение, с указанием времени, места или вертикальной скорости изменения эшелона."

пункты 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164 и 165 исключить;

пункты 167, 168, 169 и 169-1 исключить;

пункты 188-10, 188-11, 188-12 и 188-13 изложить в следующей редакции:

"188-10. Вертикальное эшелонирование в воздушном пространстве Республики Казахстан осуществляется в соответствии со схемой распределения эшелонов, установленной приложением 2 к настоящей Инструкции.

188-11. Сокращенный минимум вертикального эшелонирования применяется в диапазоне между эшелонами 8850 метров (FL290) и 12500 метров (FL410) включительно и является воздушным пространством с RVSM.

Диспетчерское разрешение на вход в воздушное пространство с RVSM выдается воздушным судам гражданской авиации, допущенным к полетам в воздушном пространстве с RVSM и воздушным судам государственной авиации.

При получении доклада экипажа воздушного судна, о невозможности выдерживания заданного эшелона полета (CFL) из-за отказа оборудования орган ОВД предпринимает меры по выводу данного воздушного судна из воздушного пространства с RVSM.

При получении доклада экипажа воздушного судна, о невозможности выдерживания заданного эшелона полета (CFL) из-за погодных условий, турбулентности, диспетчер органа ОВД предпринимает следующие действия:

1) запрашивает о намерении экипажа (пилота) воздушного судна для определения необходимости временного прекращения применения RVSM в определенном диапазоне эшелонов полета и/или районе;

2) оценивает воздушную обстановку и определяет возможность выполнения полета воздушного судна с обеспечением бокового, продольного или увеличенного вертикального эшелонирования в 600 метров (2000 футов) между данным воздушным судном и другими воздушными судами;

3) при невозможности обеспечения условий выполнения полета указанных в подпункте 2), диспетчер органа ОВД выдает диспетчерское разрешение экипажу воздушного судна на выполнение полета вне воздушного пространства с RVSM;

4) при невозможности обеспечения условий выполнения полета указанных в подпунктах 2) и 3) данное воздушное судно считается как находящееся в аварийной ситуации и по отношению к нему предпринимаются необходимые действия для обеспечения установленных интервалов эшелонирования.

188-12. При производстве полетов воздушных судов государственной авиации в воздушном пространстве с RVSM применяются следующие методы организации воздушного пространства:

1) ограничения на использование воздушного пространства;

2) выделение соответствующего диапазона эшелонов полета;

3) введение специальных маршрутов полетов воздушных судов;

4) введение специальных маршрутов полетов воздушных судов, с использованием минимума вертикального эшелонирования 600 метров (2000 футов).

Диспетчер органа ОВД, используя метеоинформацию и сообщения экипажей ВС о наличии сильной турбулентности, по согласованию с руководителем полетов, принимает решение о необходимости увеличения минимумов вертикального эшелонирования на определенный период времени и на определенных эшелонах полета и (или) зонах.

В случае если требуется применить увеличенный минимум эшелонирования, диспетчер согласовывает с соседними органами ОВД (УВД) эшелоны полетов, которые будут применяться при передаче ОВД, за исключением случаев, когда определена схема распределения эшелонов в чрезвычайных ситуациях в соответствии с соглашением о процедурах взаимодействия между смежными органами ОВД.

188-13. При полетах по ППП применяются следующие минимальные интервалы вертикального эшелонирования:

- 1) на эшелонах полета ниже 8850 метров (FL290) – 300 метров (1000 футов);
- 2) между эшелонами полета 8850 метров (FL290) и 12500 метров (FL410):
300 метров (1000 футов)– между ВС, допущенными к полетам с RVSM;
600 метров (2000 футов):

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

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

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

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

- 3) на эшелонах полета выше 12500 метров (FL410) – 600 метров (2000 футов).";
дополнить пунктами 188-14, 188-15, 188-16, 188-17, 188-18, 188-19, 188-20 и 188-21 следующего содержания:

"188-14. Орган ОВД назначает в соответствии с приложением 2 к настоящей Инструкции:

- 1) эшелон полета - на эшелоне перехода (нижнем используемом эшелоне) и выше;
- 2) высоту в футах - на высоте перехода и ниже.

Исключение составляют случаи, когда стандартные маршруты вылета и прибытия или схемы захода на посадку предписывают иные высоты.

188-15. Орган ОВД при полетах по ПВП на высоте перехода и ниже назначает высоту полета не ниже минимальной абсолютной высоты по ПВП (если высота не опубликована, запрашивает у экипажа ВС) в воздушном пространстве класса В, С и D. Задачи диспетчерского обслуживания воздушного движения не включают предотвращение столкновений с землей. Экипаж ВС обеспечивает, чтобы разрешение выданное органом ОВД в этом отношении было безопасным. При выполнении авиационных работ в диспетчерской зоне на истинных высотах, экипаж ВС предварительно согласовывает у органа ОВД район полетов и диапазон высот.

188-16. Орган ОВД предоставляет информацию о движении ВС, выполняющих полет по ПВП (по запросу рекомендацию по предотвращению столкновения) в классе С, D, а в классе E, информацию о движении. Выдача органом ОВД разрешения экипажу ВС на выполнение контролируемого полета по ПВП при условии, что оно будет самостоятельно обеспечивать эшелонирование относительно ВС, выполняющего полет по ПВП и оставаться в визуальных метеорологических условиях означает, что на протяжении времени действия разрешения, эшелонирование между воздушными судами, следующими по ПВП со стороны органа ОВД не обеспечивается. При этом

орган ОВД получает доклад от экипажей ВС об установлении визуального контакта друг с другом.

Экипаж ВС, получивший такое разрешение, обеспечивает в течение всего периода действия разрешения, чтобы полет не выполнялся в такой близости, которая создаст угрозу столкновения между ВС.

188-17. Вертикальное расстояние между ВС, следующих по ППП в узловом диспетчерском районе устанавливается не менее 300 метров (1000 футов).

На высоте перехода и ниже в узловом диспетчерском районе (диспетчерской зоне) полеты воздушных судов по ПВП со скоростями 260 километров/час (140 узлов) и менее эшелонируются через 150 метров (500 футов), со скоростями более 260 километров/час (140 узлов) – во всех случаях через 300 метров (1000 футов).

188-18. При смене эшелона в поворотном пункте маршрута, из-за изменения общего направления полета, занятие нового эшелона должно выполняться за 10 морских миль до пролета указанного пункта, по разрешению органов ОВД, с соблюдением интервалов, установленных настоящей Инструкцией.

188-19. Если заданные истинные путевые углы большинства участков трассы (маршрута) находятся в пределах одного полукруга, а отдельных участков - в пределах другого, то для всей воздушной трассы (маршрута) могут устанавливаться единые эшелоны при условии соблюдения мер безопасности полета.

188-20. В районе аэродрома (аэроузла) и в зонах ожидания вертикальное эшелонирование производится в соответствии с установленными интервалами независимо от заданных путевых углов полета.

188-21. При отсутствии радиолокационного контроля между ВС выполняющими полет в зоне ожидания и другими прибывающими, вылетающими или находящимися на маршруте ВС, применяется вертикальное эшелонирование, пока последние находятся в пределах 5 мин полета от зоны ожидания.";

пункт 194 изложить в следующей редакции:

"194. На аэродромах, оснащенных ATIS, при установлении первоначальной связи с экипажем ВС, диспетчер получает от экипажа ВС доклад о прослушивании информации ATIS. При получении информации об изменении на аэродроме вылета (назначения, запасном или по маршруту полета) метеорологической обстановки, предупреждения по аэродрому или маршруту, району полетов (далее – SIGMET, AIRMET, предупреждение о сдвиге ветра), диспетчер передает эти сведения экипажам ВС, находящимся на связи.

При отсутствии ATIS диспетчер сообщает экипажу вылетающего ВС:

1) используемую ВПП (МПУ взлета, номер ВПП), состояние поверхности ВПП и эффективность торможения (коэффициент сцепления), если они представлены или код состояния поверхности ВПП, вид загрязнения, глубина загрязнения, зона загрязнения в процентах для каждой трети ВПП, дополнительная информация о состоянии

поверхности ВПП, РД и перрона при наличии данной информации (при внедрении глобального формата сообщений данных о состоянии поверхности ВПП);

2) направление и скорость приземного ветра, с учетом его порывов;

3) давление QNH (по запросу экипажа ВС – QFE);

4) видимость (в сложных метеоусловиях), либо значение (-я) дальности видимости на ВПП (RVR);

5) точное время (по запросу экипажа ВС).";

пункт 241 изложить в следующей редакции:

"241. При отсутствии ATIS диспетчер сообщает экипажу прилетающего ВС:

1) систему захода на посадку и используемую ВПП;

2) направление и скорость ветра, с учетом его порывов;

3) видимость (в сложных метеоусловиях), либо значение (-я) дальности видимости на ВПП (RVR);

4) об опасных метеоявлениях (при наличии);

5) облачность ниже 1500 метров (5000 футов), наличие кучево-дождевой облачности;

6) температура воздуха;

7) температура точки росы (по запросу экипажа ВС);

8) эшелон перехода;

9) давление QNH (по запросу экипажа ВС – QFE);

10) информацию об особых метеорологических явлениях на предпосадочной прямой;

11) прогноз погоды на посадку типа "тренд";

12) состояние поверхности ВПП и эффективность торможения (коэффициент сцепления), если они представлены или код состояния поверхности ВПП, вид загрязнения, глубина загрязнения, зона загрязнения в процентах для каждой трети ВПП, дополнительная информация о состоянии поверхности ВПП, РД и перрона при наличии данной информации (при внедрении глобального формата сообщений данных о состоянии поверхности ВПП).

При получении информации об изменении на аэродроме назначения состояния средств РТОП и связи, изменения состояния аэродрома и связанных с ним радио и светотехнических средств, сведений о новом регламенте работы аэродрома, диспетчер передает эти сведения экипажам ВС, находящимся на связи.>";

пункт 275 изложить в следующей редакции:

"275. Важная информация об условиях на аэродроме включает следующую информацию:

1) строительных или ремонтных работ на рабочей площади либо в непосредственной близости от нее;

- 2) неровных или разбитых участков на поверхности ВПП, РД или перрона, независимо от того, маркируются они или нет;
- 3) снега, слякоти, льда или инея на ВПП, РД или перроне;
- 4) воды на ВПП, РД или перроне;
- 5) антиобледенительных или противогололедных жидких химикатов или других загрязнителей на ВПП, РД или перроне;
- 6) снежных сугробов или заносов вблизи ВПП, РД или перрона;
- 7) других временных опасностей, включая воздушные суда на стоянке или птиц на земле или в воздухе;
- 8) отказа или неустойчивого функционирования части или всей светосигнальной системы аэродрома;
- 9) любой другой информации, способствующей обеспечению безопасности полетов воздушных судов.";

пункт 306 изложить в следующей редакции:

"306. Диспетчер не дает разрешение на взлет, если:

- 1) ВПП занята;
- 2) состояние поверхности ВПП и эффективность торможения (коэффициент сцепления) или код состояния поверхности ВПП (при внедрении глобального формата сообщений данных о состоянии поверхности ВПП) неизвестны экипажу воздушного судна;
- 3) впереди взлетевшее воздушное судно не пересекло конец используемой ВПП или не приступило к выполнению разворота (отворота);
- 4) воздушное судно, выполнившее посадку, не освободило используемую ВПП;
- 5) другое воздушное судно взлетает или уходит на второй круг, или его местонахождение не обеспечивает установленных интервалов эшелонирования с учетом минимальных интервалов продольного эшелонирования, основанных на турбулентности в следе;
- 6) на летной полосе имеются препятствия;
- 7) экипаж воздушного судна не имеет информации о явлениях, угрожающих безопасности взлета (скоплениях птиц, опасных метеоявлениях, метеорологической видимости менее 600 метров в условиях сильных ливневых осадков, направлении и скорости ветра у земли с учетом его порывов).";

пункты 309, 310, 311, 312 и 313 изложить в следующей редакции:

"309. При возникновении опасных явлений и условий погоды, диспетчер АДЦ (ДПРА) информирует об этом экипаж воздушного судна. Окончательное решение о производстве взлета принимает командир воздушного судна. Если командир воздушного судна примет решение взлетать, диспетчер дает ему разрешение на взлет, которое означает, что:

- 1) ВПП свободна;

2) состояние поверхности ВПП и эффективность торможения (коэффициент сцепления) или код состояния поверхности ВПП (при внедрении глобального формата сообщений данных о состоянии поверхности ВПП) известны экипажу ВС;

3) впереди взлетевшее воздушное судно пересекло конец используемой ВПП или приступило к выполнению разворота (отворота), при этом учитываются минимальные интервалы продольного эшелонирования, основанные на турбулентности в следе;

4) воздушное судно, выполнившее посадку, освободило используемую ВПП;

5) препятствия на летной полосе отсутствуют;

6) экипаж ВС имеет информацию о явлениях, угрожающих безопасности полета (скоплениях птиц, опасных метеоявлениях, метеорологической видимости менее 600 метров в условиях сильных ливневых осадков, направлении и скорости ветра у земли с учетом его порывов);

7) экипажу ВС разрешено занять высоту круга или эшелон (высоту) указанный (-ую) в диспетчерском разрешении.

Диспетчерское разрешение на взлет не является принуждением командира воздушного судна к его совершению, окончательное решение о производстве взлета принимает командир воздушного судна.

В целях уменьшения времени занятости ВПП воздушному судну допускается выдача разрешения на занятие исполнительного старта и взлет с ходу. По получении такого разрешения воздушное судно вырубивает на ВПП и взлетает.

310. Разрешение диспетчера АДЦ (ДПРА) на посадку означает, что:

1) состояние поверхности ВПП и эффективность торможения (коэффициент сцепления) или код состояния поверхности ВПП (при внедрении глобального формата сообщений данных о состоянии поверхности ВПП) известны экипажу ВС;

2) предшествующее воздушное судно, выполнившее посадку, освободило используемую ВПП;

3) воздушное пространство на пути снижения и летная полоса свободна;

4) впереди взлетевшее воздушное судно пересекло конец используемой ВПП или приступило к выполнению разворота (отворота);

5) экипаж ВС имеет информацию о явлениях, угрожающих безопасности полета (скоплениях птиц, опасных метеоявлениях, метеорологической видимости менее 1000 метров в условиях сильных ливневых осадков, направлении и скорости ветра у земли с учетом его порывов).

При этом учитываются минимальные интервалы продольного эшелонирования, основанные на турбулентности в следе.

311. Диспетчер АДЦ (ДПРА) запрещает посадку экипажу воздушного судна и дает указание об уходе на второй круг, если:

1) в воздушном пространстве на пути воздушного судна имеются препятствия, угрожающие безопасности полета;

2) на предпосадочной прямой возникла угроза нарушения установленного интервала эшелонирования между воздушными судами, при этом учитываются минимальные интервалы продольного эшелонирования, основанные на турбулентности в следе;

3) летная полоса занята;

4) находящееся на исполнительном старте воздушное судно после получения разрешения на взлет не начало разбег, а заходящее на посадку воздушное судно находится на предпосадочной прямой на удалении 4 километра (2 м.мили) при наличии системы наблюдения ОВД.

312. Диспетчер АДЦ (ДПРА) информирует экипаж ВС о:

1) всех изменениях видимости на ВПП (видимости) от 2000 метров и менее и высоте нижней границы облаков (вертикальной видимости) от 200 метров (650 футов) и ниже;

2) опасных метеоявлениях на предпосадочной прямой;

3) сильных ливневых осадках с метеорологической дальностью видимости менее 1000 метров;

4) изменение направления и скорости ветра у земли с учетом порывов.

313. При возникновении опасных явлений и условий погоды, диспетчер АДЦ (ДПРА) информирует об этом экипаж воздушного судна. Окончательное решение о производстве посадки принимает командир воздушного судна. Если командир воздушного судна примет решение произвести посадку, диспетчер АДЦ (ДПРА) выдает ему разрешение на посадку, которое означает, что:

1) воздушное пространство на пути снижения и летная полоса свободны;

2) на предпосадочной прямой отсутствует угроза нарушения установленных интервалов эшелонирования между воздушными судами;

3) впереди взлетевшее воздушное судно пересекло конец используемой ВПП или приступило к выполнению разворота (отворота);

4) состояние поверхности ВПП и эффективность торможения (коэффициент сцепления) или код состояния поверхности ВПП (при внедрении глобального формата сообщений данных о состоянии поверхности ВПП) известны экипажу ВС.

Диспетчерское разрешение на посадку не является принуждением командира воздушного судна к совершению посадки, окончательное решение о производстве посадки принимает командир воздушного судна.";

пункт 316 изложить в следующей редакции:

"316. При выдаче указания воздушному судну, выполняющему заход на посадку, выполнить маневр посадки и (или) послепосадочного пробега, учитывается тип воздушного судна, длина ВПП, месторасположение РД для освобождения ВПП,

коэффициент сцепления (эффективность торможения) на ВПП и РД (код состояния поверхности ВПП при внедрении глобального формата сообщений данных о состоянии поверхности ВПП), а также метеорологические условия.";

пункт 378 изложить в следующей редакции:

"378. При векторении, для вывода воздушного судна на средство обеспечения конечного этапа захода на посадку, выполняются следующие действия:

1) диспетчер опознает воздушное судно и информирует об этом экипаж воздушного судна;

2) диспетчер сообщает экипажу воздушного судна схему захода на посадку, а также магнитный путевой угол посадки (маркированный номер ВПП);

3) диспетчер информирует экипаж воздушного судна о начале и цели векторения;

4) диспетчер задает курс или серию курсов и выводит воздушное судно под углом не более 45° (оптимальное значение – 30°) на предпосадочную прямую как минимум за 4 километра (2 морские мили) до точки входа в глиссаду (FAF, FAP) для стабилизации воздушного судна на линии посадочного курса в горизонтальном полете. Значения курсов следования назначаются трехзначными цифрами;

5) диспетчер информирует экипаж воздушного судна о его местоположении по крайней мере один раз до его выхода на предпосадочную прямую;

6) одновременно с назначением курса выхода на линию пути конечного этапа захода на посадку дается разрешение на выполнение захода на посадку и команда доложить:

"захват" курсового маяка при заходе по РМС (ILS), курсовому маяку (LOC, LOC/DME);

выход на линию пути конечного этапа захода на посадку (заход по RNAV);

выход на предпосадочную прямую (заход NDB, VOR/DME);

7) получив разрешение на выполнение захода на посадку экипаж воздушного судна возобновляет самостоятельную навигацию в соответствии с опубликованной схемой захода на посадку выполняет разворот на посадочный курс без вмешательства диспетчера используя данные посадочных систем.";

пункт 394 изложить в следующей редакции:

"394. Органы ОВД передают специальные донесения с бортов воздушных судов другим соответствующим воздушным судам, связанному с ними метеорологическому органу (за исключением информации об условиях, связанных с фактической эффективностью торможения на ВПП) и другим соответствующим органам ОВД.

Передача диспетчером органа ОВД специального донесения с борта воздушного судна на борт других воздушных судов прекращается после выпуска органом метеорологического слежения информации SIGMET и (или) AIRMET, составленных на основе этого донесения. Информация SIGMET и AIRMET передается на борт воздушных судов в течение всего периода их действия.";

пункты 402 и 402-1 исключить;

пункты 405, 406 и 407 изложить в следующей редакции:

"405. Радиовещательные передачи ATIS, содержащие информацию как для прибывающих, так и вылетающих воздушных судов, включают следующие элементы информации в указанном порядке:

- 1) название аэродрома;
- 2) буквенный индекс;
- 3) время наблюдения;
- 4) тип предполагаемого захода на посадку;
- 5) используемая (-ые) ВПП;

6) состояние поверхности ВПП и эффективность торможения (коэффициент сцепления) или код состояния поверхности ВПП, вид загрязнения, глубина загрязнения, зона загрязнения в процентах для каждой трети ВПП, дополнительная информация о состоянии поверхности ВПП, РД и перрона при наличии данной информации (при внедрении глобального формата сообщений данных о состоянии поверхности ВПП);

7) задержка в зоне ожидания (при необходимости);

8) эшелон перехода;

9) другая важная оперативная информация;

10) направление (в градусах относительно магнитного меридиана) и скорость приземного ветра, в том числе значительные изменения и, если имеются датчики приземного ветра, установленные на конкретных участках используемой(ых) ВПП, и

эта информация требуется эксплуатантами, указание ВПП и ее участка, к которому информация относится;

11) видимость и дальность видимости на ВПП (когда видимость или дальность видимости на ВПП составляет менее 2000 метров);

12) текущая погода;

13) облачность ниже 1500 м (5000 фут) или ниже наибольшей минимальной абсолютной высоты в секторе, в зависимости от того, какое значение больше;

кучево-дождевая облачность; если небо затенено – вертикальная видимость, когда такие данные имеются;

14) температура воздуха;

15) температура точки росы;

16) данные для установки высотомера;

17) любая имеющаяся информация об особых метеорологических явлениях в зонах захода на посадку, взлета и набора высоты, включая сдвиг ветра, и информацию о недавних явлениях погоды, влияющих на производство полетов;

18) прогноз на посадку типа "тренд";

19) особые указания ATIS.

406. Радиовещательные передачи ATIS, содержащие информацию только для прибывающих воздушных судов, включают в себя следующие элементы информации в указанном порядке:

- 1) название аэродрома;
- 2) буквенный индекс;
- 3) время наблюдения;
- 4) тип предполагаемого захода на посадку;
- 5) используемая (-ые) ВПП;

6) состояние поверхности ВПП и эффективность торможения (коэффициент сцепления) или код состояния поверхности ВПП, вид загрязнения, глубина загрязнения, зона загрязнения в процентах для каждой трети ВПП, дополнительная информация о состоянии поверхности ВПП, РД и перрона при наличии данной информации (при внедрении глобального формата сообщений данных о состоянии поверхности ВПП);

- 7) задержка в зоне ожидания (при необходимости);
- 8) эшелон перехода;
- 9) другая важная оперативная информация;

10) направление (в градусах относительно магнитного меридиана) и скорость приземного ветра, в том числе значительные изменения, и, если имеются датчики приземного ветра, установленные на конкретных участках используемой(ых) ВПП, и эта информация требуется эксплуатантами, указание ВПП и ее участка, к которому информация относится;

11) видимость и дальность видимости на ВПП (когда видимость или дальность видимости на ВПП составляет менее 2000 метров);

12) текущая погода;

13) облачность ниже 1500 м (5000 фут) или ниже наибольшей минимальной абсолютной высоты в секторе, в зависимости от того, какое значение больше; кучево-дождевая облачность; если небо затенено – вертикальная видимость, когда такие данные имеются;

- 14) температура воздуха;
- 15) температура точки росы;
- 16) данные для установки высотомера;

17) любая имеющаяся информация об особых метеорологических явлениях в зонах захода на посадку включая сдвиг ветра, и информация о недавних явлениях погоды, влияющих на производство полетов;

- 18) прогноз на посадку типа "тренд";
- 19) особые указания ATIS.

407. Радиовещательные передачи ATIS, содержащие информацию только для вылетающих воздушных судов, включают в себя следующие элементы информации в указанном порядке:

- 1) название аэродрома;
- 2) буквенный индекс;
- 3) время наблюдения;
- 4) используемая (-ые) ВПП;

5) состояние поверхности ВПП и эффективность торможения (коэффициент сцепления) или код состояния поверхности ВПП, вид загрязнения, глубина загрязнения, зона загрязнения в процентах для каждой трети ВПП, дополнительная информация о состоянии поверхности ВПП, РД и перрона при наличии данной информации (при внедрении глобального формата сообщений данных о состоянии поверхности ВПП);

- б) другая важная оперативная информация;

7) направление (в градусах относительно магнитного меридиана) и скорость приземного ветра, в том числе значительные изменения, и, если имеются датчики приземного ветра, установленные на конкретных участках используемой(ых) ВПП, и эта информация требуется эксплуатантами, указание ВПП и ее участка, к которому информация относится;

8) видимость и дальность видимости на ВПП (когда видимость или дальность видимости на ВПП составляет менее 2000 метров;

- 9) текущая погода;

10) облачность ниже 1500 м (5000 фут) или ниже наибольшей минимальной абсолютной высоты в секторе, в зависимости от того, какое значение больше; кучево-дождевая облачность; если небо затенено – вертикальная видимость, когда такие данные имеются;

- 11) температура воздуха;
- 12) температура точки росы;
- 13) данные для установки высотомеров;

14) любая имеющаяся информация об особых метеорологических явлениях в зоне набора высоты, включая сдвиг ветра;

- 15) прогноз на посадку типа "тренд";
- 16) особые указания ATIS.";

приложение 1-1 к настоящей Инструкции изложить в редакции согласно приложению 1 к настоящему приказу;

приложение 2 приложения 3 к настоящей Инструкции изложить в редакции согласно приложению 2 к настоящему приказу.

2. 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) 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
Республики Казахстан*

Б. Атамкулов

Приложение 1 к приказу
Министра индустрии
и инфраструктурного развития
Республики Казахстан
от 2 сентября 2021 года № 473
Приложение 1-1
к Инструкции по организации
и обслуживанию воздушного
движения

Контрольный перечень оборудования рабочих мест органов ОВД (диспетчерских пунктов аэродромного диспетчерского центра (диспетчерских пунктов района аэродрома/ вертодрома), районного диспетчерского центра (районных диспетчерских пунктов), органов полетно-информационного обслуживания)

	Вид оборудования	Д П Брифинг	ДПР	СДП	ДПВ	ДПК	ДПП	МДП (ЦПИ)	РДП	Мобильный (передвижной) ДПВ	ДПВ (на стационарном вертодроме в море)
1	Пульт диспетчера	-	+	+	+	+	+	+	+	+	+
2	Органы управления основной и резервной радиостанциями	-	+	+	+	+	+	+	+	+6	+
3	Органы управления радиостанцией аварийного канала	-	+	+	+	+	+	+	+	+	+
4	Аппаратура отображения воздушной обстановки	-	-	-	+4	+	+	+1	+	+1	+1
5	Аппаратура отображения информации РЛС ОЛП (АС УНД)	-	+2	+2	+2	-	-	-	-	-	-
6	Индикатор АРП или отображение пеленгационной информации на аппаратуре отображения воздушной обстановки	-	-	-	+1	+	+	+1	+1	+1	+1
7	Орган управления радиостанциями внутриаэродромной связи	-	+	+	+	-	-	-	-	+	+
8	Аппаратура громкоговорящей и/или телефонной связи	+	+	+	+	+	+	+	+	+1	+
9		-	-	-	+	+1	+1	-	-		+

	Органы управления каналом передачи команд через ДПРМ (ПРС или VOR) при наличии оборудования										-			
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	-	-	-	-	-	
		Световая	ССО взлета и посадки	-	-	-	+	-	-	-	-	-	-	+1
			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		-	-	-	+1	-	-	-	-	-	+		
14	Средства отображения метеоинформации		+1	+1	+5	+4,5	+5	+5	+1	+1	-	+		
15	Часы		+	+	+	+	+	+	+	+	+1	+		
16	Точка входа в сеть AFTN		+	+1	+1	+	+1	+1	+	+	+	+1		
Орган ЦПИ (AFIS)										Автомобиль специального назначения				
+1										-				
+										+6				
+										+				

2. Автомобиль специального назначения – автомобиль, используемый в целях поисково-спасательных работ, и в других случаях при необходимости оперативного развертывания средств ОВЧ радиосвязи.

3. При совмещении выполнения нескольких функций одним диспетчером, оборудование концентрируется на одном рабочем месте в соответствии с данным перечнем.

4. ДПВ (на стационарном вертодроме в море) – ДПВ, расположенный на стационарном вертодроме морской установки или находящемся на строении, или поверхности искусственного острова в море.

Приложение 2 к приказу
Министра индустрии и
инфраструктурного развития
Республики Казахстан
от 2 сентября 2021 года № 473

Приложение 2
к Методике применения
кодов вторичной обзорной
радиолокации
при обслуживании
воздушного движения
в воздушном пространстве
Республики Казахстан

Приложения 3
к Инструкции по организации и
обслуживанию воздушного
движения

Серия 06 (коды 0601 – 0677); серия 34 (коды 3401 – 3477)

№ п/п	Аэродром вылета	Коды	№ п/п	Аэродром вылета	Коды
1	Нур-Султан	0601-0627	9	Шымкент	3430-3437
2	Караганда	0630-0637	10	Актобе	3440-3447
3	Павлодар	0640-0645	11	Атырау	3450-3457
4	Усть-Каменогорск	0650-0657	12	Актау	3460-3467
5	Костанай	0660-0667	13	Уральск	3470-3473
6	Жезказган	0670-0673	14	Кызылорда	3474, 3475
7	Семей	0674-0677	15	Тараз	3476, 3477
8	Алматы	3401-3427	16	Туркестан	0646, 0647