



О внесении изменений и дополнений в приказ исполняющего обязанности Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 16 мая 2011 года № 279 "Об утверждении Инструкции по организации и обслуживанию воздушного движения"

Приказ и.о. Министра транспорта Республики Казахстан от 4 января 2024 года № 2. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 5 января 2024 года № 33886

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 дополнить подпунктом 55-1) следующего содержания:

"55-1) система визуального наблюдения – электрооптическая система, обеспечивающая электронное визуальное отображение движения и любой другой информации, необходимой для поддержания ситуационной осведомленности на аэродроме или в его окрестностях;"

пункт 15-1 изложить в следующей редакции:

"15-1. Связанные с безопасностью полетов, изменения в системе ОрВД, подлежат оценке поставщиком аэронавигационного обслуживания. Перечень таких изменений определяется в соответствии с пунктами 33 и 34 Правил сертификации и выдачи сертификата поставщика аэронавигационного обслуживания, а также сертификационных требований, предъявляемых к поставщикам аэронавигационного обслуживания, утвержденных приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 июня 2017 года № 384 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов под № 15468).

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

дополнить пунктом 15-2 следующего содержания:

15-2. При оценке безопасности полетов учитываются все факторы, которые считаются важными с точки зрения безопасности полетов, включая:

1) типы ВС и их летно-технические характеристики, включая навигационные возможности и характеристики ВС;

2) плотность и распределение воздушного движения;

3) сложность воздушного пространства, структуру маршрутов ОВД и классификацию воздушного пространства;

4) конфигурацию аэродрома, включая конфигурацию ВПП, их протяженность и конфигурацию рулежных дорожек;

5) тип связи "воздух – земля" и временные параметры ведения диалогов в процессе связи, включая возможность вмешательства диспетчера ОВД;

6) тип и возможности системы наблюдения, а также наличие систем, позволяющих диспетчеру ОВД осуществлять вспомогательные функции и функции предупреждения;

7) любые особые локальные или региональные метеорологические явления.";

пункт 17-24 изложить в следующей редакции:

"17-24. Организация потоков воздушного движения – деятельность по организации безопасных, упорядоченных и ускоренных потоков воздушного движения для обеспечения максимально возможного использования пропускной способности органов ОВД и соответствия объемов воздушного движения пропускной способности, заявленной соответствующим органом ОВД. Организация потоков воздушного движения осуществляется с учетом рекомендаций, приведенных в Doc 9971 ICAO "Руководство по совместной организации потоков воздушного движения.";

пункт 23 изложить в следующей редакции:

"23. Для целей ОВД организуются следующие диспетчерские пункты:

1) диспетчерский пункт руления (далее – ДПР);

2) стартовый диспетчерский пункт (далее – СДП);

3) диспетчерский пункт вышка (далее – ДПВ);

4) диспетчерский пункт круга (далее – ДПК);

5) диспетчерский пункт подхода (далее – ДПП);

6) местный диспетчерский пункт (далее – МДП);

7) районный диспетчерский пункт (центр) (далее – РДП (РДЦ)).

В дополнение к этим диспетчерским пунктам, когда это необходимо для полноценного выполнения возложенных функций, организуются вспомогательные диспетчерские пункты.

Для целей предполетного информационно-консультативного обслуживания экипажей ВС организуется диспетчерский пункт "Брифинг".

При малой интенсивности полетов разрешается осуществлять полное или частичное, временное или постоянное объединение диспетчерских пунктов (направлений, секторов) в единый диспетчерский пункт.";

пункт 26-1 изложить в следующей редакции:

"26-1. На диспетчерских пунктах (секторах) в зависимости от рабочей нагрузки дополнительно организуются рабочие места диспетчеров, выполняющих функции диспетчера-ассистента по планированию и координации.";

пункт 35 изложить в следующей редакции:

"35. Диспетчерские пункты ОВД размещаются в зданиях с учетом рекомендаций, приведенных в Doc 9426 ICAO "Руководство по планированию ОВД".

Для временного размещения на аэродромах, оперативного развертывания на временных площадках и в аварийных случаях используются мобильные ДПВ (мобильные центры управления полетами) (если для аварийных случаев не определены либо отсутствуют резервные помещения).";

пункт 172 изложить в следующей редакции:

"172. Минимальные интервалы горизонтального эшелонирования при полетах по ППП с использованием систем наблюдения ОВД устанавливаются:

1) при районном диспетчерском обслуживании – не менее 10 морских миль (5 морских миль, если в данном месте возможности радиолокационных систем, и/или систем ADS-B, и/или MLAT позволяют это сделать и проведена оценка безопасности полетов в соответствии с пунктом 15-1 Настоящей Инструкции);

2) при диспетчерском обслуживании подхода (аэродромном диспетчерском обслуживании) – не менее 5 морских миль (3 морских миль, если в данном месте возможности радиолокационных систем, и/или систем ADS-B, и/или MLAT позволяют это сделать и проведена оценка безопасности полетов в соответствии с пунктом 15-1 Настоящей Инструкции).";

дополнить пунктами 179-3, 179-4 и 179-5 следующего содержания:

"179-3. Минимальный временный интервал эшелонирования по ППП с использованием метода числа Маха при отсутствии радиолокационного контроля между ВС, следующими по одному маршруту на одном эшелоне (высоте), составляет 10 минут. Находящееся впереди ВС выдерживает скорость с истинным числом Маха, равным или превышающим число Маха, которое выдерживает следующее за ним ВС.

179-4. ВС, которым предписано использовать метод числа Маха, выдерживают истинное число Маха, установленное органом ОВД, и запрашивают разрешение органа ОВД на какое-либо изменение этой скорости. В случае, если необходимо срочно временно изменить число Маха (например, вследствие турбулентности), орган ОВД как можно раньше уведомляется о том, что такое изменение произведено.

179-5. Если летно-технические характеристики ВС не позволяют выдерживать последнее установленное число Маха при наборе высоты или снижении на маршруте, пилоты соответствующих ВС информируют об этом орган ОВД в момент запроса на набор высоты или снижение.";

пункты 207 и 208 изложить в следующей редакции:

"207. В соответствии с условиями, изложенными в пункте 208, разрешение экипажу ВС, выполняющего полет по ППП, на выполнение визуального захода на посадку запрашивается экипажем ВС или выдается диспетчером ОВД (при условии предварительного согласования диспетчера ОВД с экипажем ВС).

208. ВС, выполняющему полет по ППП, выдается разрешение на выполнение визуального захода на посадку при условии, что экипаж ВС имеет возможность поддерживать визуальный контакт с наземными ориентирами и:

1) сообщаемая нижняя граница облаков соответствует уровню, на котором начинается начальный участок захода на посадку ВС, получившего такое разрешение, или превышает этот уровень, или;

2) пилот сообщает, находясь на уровне, на котором начинается начальный участок захода на посадку, или в любой момент полета по схеме захода на посадку по приборам, что метеорологические условия позволяют выполнить визуальный заход на посадку и посадку.";

главу 15 дополнить параграфом 5-1 следующего содержания:

"Параграф 5-1. Векторение для визуального захода на посадку

208-1. Диспетчер ОВД осуществляет векторение ВС для выполнения визуального захода на посадку при условии, что сообщаемая нижняя граница облаков выше минимальной абсолютной высоты, установленной для векторения в секторе, и метеорологические условия позволяют выполнить визуальный заход на посадку и посадку.

208-2. Разрешение на выполнение визуального захода на посадку выдается только после того, как пилот доложил о том, что он видит аэродром или находящееся впереди ВС, после чего векторение прекращается.";

дополнить пунктом 249-1 следующего содержания:

"249-1. Метеорологический орган получает от органа ОВД значение ступени яркости огней светосистемы для пересчета видимости в дальности видимости на ВПП (RVR).";

пункт 284 изложить в следующей редакции:

"284. Диспетчер АДЦ (ДПРА) осуществляет контроль аэродромного движения посредством визуального наблюдения или с использованием системы наблюдения ОВД, при ее наличии.";

дополнить пунктами 284-1, 284-2 и 284-3 следующего содержания:

"284-1. При отсутствии систем наблюдения ОВД и невозможности обеспечения визуального наблюдения, контролируемого аэродромного движения с конкретного рабочего места диспетчера АДЦ (ДПРА), предусматриваются системы визуального наблюдения или вспомогательные диспетчерские пункты (рабочие места).

284-2. Для диспетчера вспомогательного диспетчерского пункта (рабочего места) устанавливается визуально контролируемая зона площади маневрирования аэродрома, в пределах которой диспетчер:

1) определяет отсутствие препятствий на летной полосе и по маршруту руления ВС (в пределах видимости), о чем информирует диспетчера АДЦ (ДПРА);

2) наблюдает за взлетом, посадкой, рулением ВС (в пределах видимости) и при обнаружении внешних признаков неисправности ВС немедленно докладывает об этом диспетчеру АДЦ (ДПРА).

284-3. При отсутствии возможности визуально или с помощью системы наблюдения, или с помощью системы визуального наблюдения, определить освобождение ВС ВПП, диспетчер АДЦ (ДПРА) требует от экипажа ВС доклада об освобождении ВПП. Доклад экипажа об освобождении ВПП означает, что ВС находится за пределами критических зон РМС.";

главу 16 дополнить параграфом 9-1 следующего содержания:

"Параграф 9-1. Использование системы визуального наблюдения при аэродромном диспетчерском обслуживании

296-1. Системы визуального наблюдения используются при предоставлении аэродромного диспетчерского обслуживания, если по условиям проведенной оценки безопасности полетов это необходимо для выполнения функций, перечисленных в параграфе 1 главы 16 настоящей Инструкции.

296-2. Используемые при предоставлении аэродромного диспетчерского обслуживания системы визуального наблюдения обладают надлежащим уровнем надежности, готовности и целостности. При определении уровня предоставляемого обслуживания с целью обеспечить недопущение снижения уровня безопасности предоставляемых услуг следует оценивать и учитывать вероятность отказов системы или существенного ухудшения ее характеристик, которые могут стать причиной полного или частичного нарушения обслуживания. В этом случае предусматриваются резервные диспетчерские пункты (при наличии) или орган ОВД руководствуется параграфами 5-1, 5-2, 5-3, 6 Главы 14 настоящей Инструкции.

296-3. Системы визуального наблюдения обладают способностью принимать, обрабатывать и отображать в интегрированной форме данные всех задействованных источников.";

пункт 306 изложить в следующей редакции:

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

1) ВПП занята;

2) код состояния поверхности ВПП неизвестен экипажу ВС;

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

4) ВС, выполнившее посадку, не освободило используемую ВПП;

- 5) безопасный интервал для вылетающего ВС не обеспечен;
- 6) на летной полосе имеются препятствия;
- 7) экипаж ВС 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 308 и 309 изложить в следующей редакции:

"308. Отсутствие препятствий на ВПП определяется:

- 1) визуальным осмотром (в пределах видимости), а на не просматриваемых участках при помощи системы визуального наблюдения (при наличии) или по докладу диспетчера с вспомогательного диспетчерского пункта (рабочего места) (при наличии);
- 2) наблюдением по индикатору локатора обзора летного поля (при наличии);
- 3) по докладам экипажей ВС об освобождении ВПП;
- 4) по докладам специалистов аэродромной службы при осмотре ВПП на не просматриваемых участках, в сложных метеоусловиях и ночью.

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

- 1) ВПП свободна;
- 2) код состояния поверхности ВПП известен экипажу ВС;
- 3) впереди взлетевшее ВС пересекло конец используемой ВПП или приступило к выполнению разворота (отворота), при этом учитываются минимальные интервалы продольного эшелонирования, основанные на турбулентности в следе;
- 4) ВС, выполнившее посадку, освободило используемую ВПП;
- 5) безопасный интервал для вылетающего ВС обеспечен;
- 6) препятствия на летной полосе отсутствуют;
- 7) 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);
- 8) экипажу ВС разрешено занять высоту круга или эшелон (высоту) указанный (-ую) в диспетчерском разрешении.

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

В целях уменьшения времени занятости ВПП допускается выдача разрешения экипажу ВС на занятие исполнительного старта и взлет с ходу. По получении такого разрешения ВС выруливает на ВПП и взлетает.";

пункт 311-1 изложить в следующей редакции:

311-1. Отсутствие препятствий на ВПП определяется:

- 1) визуальным осмотром (в пределах видимости), а на не просматриваемых участках при помощи системы визуального наблюдения (при наличии) или по докладу диспетчера с вспомогательного диспетчерского пункта (рабочего места) (при наличии);
- 2) наблюдением по индикатору локатора обзора летного поля (при наличии);
- 3) по докладам экипажей ВС об освобождении ВПП;
- 4) по докладам специалистов аэродромной службы при осмотре ВПП на не просматриваемых участках, в сложных метеоусловиях и ночью."

главу 16 дополнить параграфом 13 следующего содержания:

"Параграф 13. Функции диспетчерских пунктов, расположенных на стационарном вертодроме в море, с учетом особенностей

322-3. Диспетчеры ОВД предоставляют информацию и выдают разрешения находящимся на ОВД ВС для обеспечения безопасности и регулярности воздушного движения на вертодроме или в районе вертодрома в целях предотвращения столкновения(ий) между:

- 1) ВС, выполняющими полет в установленной зоне ответственности диспетчерского пункта, включая аэродромный круг;
- 2) выполняющими посадку и взлетающими ВС.

322-4. Диспетчер ОВД оповещает вертолетную команду (в том числе пожарную команду) и дежурное морское судно с целью проведения аварийно-спасательных работ в следующих случаях:

- 1) получения сообщения о предстоящей посадке ВС, терпящего бедствие;
- 2) авиационных происшествий;
- 3) инцидентов, если требуется эвакуация ВС;
- 4) по запросу экипажа ВС;
- 5) когда это считается необходимым для обеспечения безопасности полетов.

С этой целью диспетчер ОВД применяет следующие сигналы оповещения:

1) сигнал "Тревога" подается в случаях, когда авиационное происшествие произошло внезапно или до ожидаемой посадки ВС, терпящего бедствие, на данном вертодроме остается менее 30 минут. По этому сигналу все расчеты АСК со своим снаряжением прибывают к месту авиационного происшествия, указанному при оповещении;

2) сигнал "Готовность" подается в случае, когда до ожидаемой посадки на данном вертодроме ВС, терпящего бедствие, остается 30 минут и более.

322-5. В случае если диспетчер ОВД наблюдает или получил сообщение о нештатной конфигурации или состоянии ВС (невypущенные шасси или его частичный выпуск, необычная эмиссия дыма из какой-либо части ВС), он информирует об этом экипаж ВС.

На вертодромах, где визуальное наблюдение с диспетчерского пункта отличается от стандартного (не обеспечивается обзор полностью или частично), визуальное наблюдение производится дополнительным специалистом ОВД.

Место наблюдения определяется рядом с диспетчерским пунктом с обеспечением достаточного визуального обзора.

При этом специалист ОВД обеспечивается основными и резервными средствами радиосвязи с диспетчером ОВД и экипажем на рабочей частоте.

322-6. При получении доклада экипажа взлетевшего ВС, о предполагаемом получении повреждений ВС, проверяется рабочая поверхность вертодрома, и экипаж ВС информируется об отсутствии или о наличии на рабочей поверхности вертодрома каких-либо деталей ВС или останков птиц или животных.

322-7. Важная информация об условиях на вертодроме, не имеющем площадь маневрирования, включает следующую информацию о наличии:

1) строительных или ремонтных работах на рабочей поверхности (площадке) вертодрома, либо в непосредственной близости от нее;

2) снега, слякоти, льда, инея или воды на рабочей поверхности;

3) других временных опасностей, включая наличие препятствий, птиц в секторе захода на посадку в непосредственной близости от вертодрома;

4) отказа или неустойчивого функционирования части или всей светосигнальной системы вертодрома;

5) о выбросе газа и горячих потоков воздуха (турбин, генераторов и другое аналогичное оборудование);

6) любой другой информации, способствующей обеспечению безопасности полетов ВС.

Важная информация об условиях на вертодроме предоставляется каждому экипажу ВС, за исключением случаев, когда известно, что экипаж ВС уже получил эту информацию.

322-8. Диспетчер ОВД информирует экипажи ВС о воздушной обстановке и метеоусловиях, разрешает полет по установленным схемам, контролирует их соблюдение, обеспечивает расхождение ВС на интервалах не менее установленных.

При полетах по ПВП в сложных метеоусловиях обеспечивает безопасное расхождение ВС с использованием разведенных маршрутов.

322-9. Диспетчер ОВД при установлении связи с ВС, заходящим на посадку, сообщает условия захода на посадку, контролирует соблюдение установленной схемы снижения и захода на посадку, обеспечивает снижение для захода на посадку с соблюдением установленных интервалов эшелонирования.

322-10. Перед входом в круг полетов экипажу ВС, выполняющего полет по ПВП, предоставляется следующая информация:

1) направление круга полетов;

- 2) атмосферное давление вертодрома, приведенное к среднему уровню моря (QNH);
- 3) минимальная высота, установленная для входа в круг полетов;
- 4) направление ветра и скорость;
- 5) информация о воздушной обстановке).

322-11. При фактической погоде, соответствующей высоте нижней границы облаков 200 метров (650 футов) и ниже (при их общем количестве более 2-х октантов), видимости на вертодроме 2000 метров и менее, диспетчер ОВД при заходе на посадку каждого ВС, уточняет данные о высоте нижней границы облаков и метеорологической видимости по метеодисплею автоматической метеорологической станции КРАМС и передает экипажу ВС до начала выполнения разворота на предпосадочную прямую.

322-12. Диспетчер не дает разрешение на взлет, если:

- 1) в секторе взлѸта имеются препятствия;
- 2) экипаж ВС 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).

322-13. Отсутствие препятствий на вертодроме определяется:

- 1) визуальным осмотром (в пределах видимости);
- 2) по докладам специалистов по посадке вертолета при осмотре рабочей поверхности вертодрома.

322-14. При возникновении опасных явлений и условий погоды, диспетчер ОВД информирует об этом экипаж ВС. Окончательное решение о производстве взлета принимает командир ВС. Если командир ВС примет решение взлетать, диспетчер дает ему разрешение на взлет, которое означает, что:

- 1) сектор для взлѸта свободен от препятствий;
- 2) 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);
- 3) экипажу ВС разрешено занять высоту круга или высоту, указанную в диспетчерском разрешении.

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

322-15. Разрешение диспетчера ОВД на посадку означает, что:

- 1) воздушное пространство на пути снижения в секторе захода на посадку и вертодром свободны;
- 2) 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).

322-16. Диспетчер ОВД не разрешает посадку экипажу ВС и дает указание об уходе на второй круг, если:

1) в воздушном пространстве на пути снижения в секторе захода на посадку ВС имеются препятствия, угрожающие безопасности полета;

2) вертодром занят.

322-17. Диспетчер ОВД информирует экипаж ВС о:

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

2) опасных метеоявлений в секторе захода на посадку;

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

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

322-18. При возникновении опасных явлений и условий погоды, диспетчер ОВД информирует об этом экипаж ВС. Окончательное решение о производстве посадки принимает командир ВС. Если командир ВС примет решение произвести посадку, диспетчер ОВД выдает ему разрешение на посадку, которое означает, что:

1) воздушное пространство на пути снижения в секторе захода на посадку свободно от препятствий;

2) вертодром свободен.

Диспетчерское разрешение на посадку не является принуждением командира ВС к совершению посадки, окончательное решение о производстве посадки принимает командир ВС.

322-19. Светосигнальное оборудование вертодрома включается:

1) при ночных полетах – за 15 минут до захода солнца или расчетного времени прибытия ВС, при вылете – после запроса экипажа разрешения на запуск (буксировку) ВС;

2) в дневных условиях – при видимости 2000 метров и менее;

3) в других случаях – по указанию руководителя полетов или по требованию экипажа (пилота) ВС.

Светосигнальное оборудование выключается:

1) с восходом солнца;

2) в дневное время – при видимости более 2000 метров;

3) при ночных полетах – после выхода взлетевшего ВС из района вертодрома (диспетчерской зоны) или после выключения двигателей прибывшего ВС;

4) в других случаях - по указанию руководителя полетов (старшего диспетчера) при отсутствии прилетов (вылетов) ВС.

322-20. Работоспособность светосигнального оборудования вертодрома определяется диспетчером ОВД посредством системы автоматической индикации (контроля) отказов (при ее наличии).

При отсутствии системы автоматической индикации (контроля) отказов светосигнального оборудования вертодрома или в целях поддержания такой системы, диспетчер ОВД осуществляет визуальный контроль за огнями светосигнального оборудования в пределах видимости, а также использует информацию от экипажей ВС или результатов проверки светосигнального оборудования специалистом по посадке вертолета.";

пункт 344 изложить в следующей редакции:

"344. Обеспечиваемая системами наблюдения информация, отображаемая на индикаторе воздушной обстановки, используется при диспетчерском обслуживании воздушного движения для осуществления следующих функций:

1) обеспечение ОВД на основе наблюдения для эффективного использования воздушного пространства, сокращения задержек, предоставления прямых маршрутов и более оптимальных профилей полета, а также для повышения безопасности полетов;

2) обеспечение векторения вылетающих ВС в целях обеспечения эффективности и регулярности полетов и ускорения набора высоты до заданного эшелона полета;

3) обеспечение векторения ВС в целях разрешения возможных конфликтных ситуаций;

4) обеспечение векторения прибывающих ВС в целях обеспечения эффективности и регулярности полетов;

5) обеспечение векторения для оказания экипажам ВС содействия в самолетовождении;

6) обеспечение установленных интервалов эшелонирования и регулирование потока движения при отказе связи на борту ВС;

7) обеспечение контроля за траекторией полета ВС;

8) в целях обеспечения диспетчера, выполняющего функции диспетчера-ассистента по планированию и координации необходимой информацией.";

пункт 418 изложить в следующей редакции:

"418. Орган ОВД, отвечающий за аварийное оповещение в соответствии с пунктом 417 настоящей Инструкции:

1) кроме уведомления координационного центра поиска и спасания, уведомляет о введении аварийной стадии или стадий смежные органы ОВД (УВД);

2) используя имеющиеся средства, просит смежные органы ОВД (УВД) оказать помощь в получении информации о ВС, которое, как предполагается, находится в аварийном положении;

3) собирает информацию, накопленную на каждой аварийной стадии, и после проведения уточнений передает ее в координационный центр поиска и спасания;

4) при получении информации о нормализации обстановки на ВС или выходе этого ВС из района (зоны) ответственности объявляет об отмене аварийного положения."; в приложении 1:

в Методике определения пропускной способности диспетчерских пунктов (секторов) обслуживания воздушного движения:

пункт 13 изложить в следующей редакции:

"13. За типовой норматив пропускной способности ДП "Круга", "Старта", "Вышка" и "Руления" (а при объединении указанных ДП в один - ДП "Вышка") принимается значение пропускной способности ВПП (аэродрома). Пропускная способность ВПП рассчитывается в соответствии с Приложением 3 к Методике определения пропускной способности диспетчерских пунктов (секторов) обслуживания воздушного движения.

В случае, если значение пропускной способности ВПП (аэродрома) > 21, НПСтип (ДПК или ДПВ) = 21.";

дополнить приложением 3 согласно приложению к настоящему приказу.

2. Комитету гражданской авиации Министерства транспорта 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 транспорта Республики Казахстан.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на курирующего вице-министра Министерства транспорта Республики Казахстан.

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

исполняющий обязанности

*Министра транспорта
Республики Казахстан*

М. Калиакпаров

Приложение к приказу
исполняющий обязанности
Министра транспорта
Республики Казахстан
от 4 января 2024 года № 2
Приложение 3 к Методике
определения пропускной
способности диспетчерских
пунктов (секторов)
обслуживания воздушного
движения.

Расчет норматива пропускной способности взлетно-посадочной полосы

1. За типовой норматив пропускной способности ДПВ, при аэродромном диспетчерском обслуживании, принимается значение пропускной способности ВПП (Пвпп).

2. Настоящий расчет норматива пропускной способности ВПП основан на собранных органом ОВД статистических данных о времени занятости ВПП во время взлета и посадки ВС соответствующего типа.

3. За время занятости ВПП во время взлета принимается время от момента начала движения ВС с линии предварительного старта до момента пролета торца ВПП после взлета.

За время занятости ВПП во время посадки принимается время от момента пролета высоты принятия решения до момента освобождения ВПП после посадки.

4. При выполнении вычислений учитываются типы ВС регулярно (наиболее часто) выполняющие полеты на данном аэродроме.

5. Данные о времени занятости каждой ВПП при взлете и посадке вносятся в соответствующую таблицу:

Таблица 1

ДАННЫЕ О ВРЕМЕНИ ЗАНЯТОСТИ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЫ ПРИ ВЗЛЕТЕ (Твзл)					
ВПП(№)			ВПП(№)		
Дата	Тип ВС	Время (Твзл впп1)	Дата	Тип ВС	Время (Твзл впп2)

Таблица 2

ДАННЫЕ О ВРЕМЕНИ ЗАНЯТОСТИ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЫ ПРИ ПОСАДКЕ (Тпос)					
ВПП(№)			ВПП(№)		
Дата	Тип ВС	Время (Тпос впп1)	Дата	Тип ВС	Время (Тпос впп2)

6. Для оценки среднего арифметического времени занятости каждой ВПП при взлете и посадке, данные по типам ВС, полученные в таблицах 1 и 2, вносятся в Таблицы 3 и 4:

Таблица 3

СРЕДНЕЕ АРИФМЕТИЧЕСКОЕ ВРЕМЯ ЗАНЯТОСТИ ВПП ПРИ ВЗЛЕТЕ, ПО ТИПАМ ВС (Тср. взл)			
\sum Твзл впп1+Твзл впп2/ К-во ВС n-го типа	Тип ВС	К-во ВС n-го типа	Время (Твзл)

Таблица 4

СРЕДНЕЕ АРИФМЕТИЧЕСКОЕ ВРЕМЯ ЗАНЯТОСТИ ВПП ПРИ ПОСАДКЕ, ПО ТИПАМ ВС (Тср. пос)			
\sum Тпос впп1+Тпос впп2/ К-во ВС n-го типа	Тип ВС	К-во ВС n-го типа	Время (Тпос)

При заполнении Таблиц 3 и 4 (колонка Твзл/пос) берется суммарное время занятости ВПП при взлете и при посадке ВС n-го типа и делится на общее количество ВС данного типа.

7. Для получения среднего арифметического времени занятости ВПП при одной взлетно-посадочной операции (Тср.взл-пос) ВС n-го типа, данные о среднем арифметическом времени занятости ВПП при взлете (Тср. взл) и при посадке (Тср. пос) по каждому типу ВС, полученные в таблицах 3 и 4 вносятся в Таблицу 5:

Таблица 5

СРЕДНЕЕ АРИФМЕТИЧЕСКОЕ ВРЕМЯ ЗАНЯТОСТИ ВПП, ПО ТИПАМ ВС (Тср.взл-пос)		
Σ Твзл+Тпос/2	Тип ВС	Время (Тср.взл-пос)

8. Для оценки состава ВС определяется относительное количество полетов ВС по типам (%):

Таблица 6

ПРОЦЕНТНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ АЭРОДРОМА ПО ТИПАМ ВС		
К-во ВС n-го типа X 100 / Σ ВС	Тип ВС	N (%)
ВСЕГО		100%

9. Расчет среднего времени занятости взлетно-посадочной полосы (Тср.зан) по формуле:

$$\text{Тср.зан} = (\text{Тср.взл-пос1} * \text{N1} + \text{Тср.взл-пос2} * \text{N2} + \dots + \text{Тср.взл-пос n} * \text{Nn}) / 100$$

10. Значение пропускной способности ВПП (Пвпп) рассчитывается для одночасового периода, с учетом каждого порога, путем деления приведенного интервала, переведенного в секунды (3600 сек), на среднее время занятости ВПП (Тср.зан,) выраженное в секундах.

$$\text{Пвпп} = 3600 / \text{Тср.зан}$$

Расшифровка аббревиатур:

ВПП – взлетно-посадочная полоса;

ДПВ – диспетчерский пункт вышка;

ОВД – обслуживание воздушного движения;

ВС – воздушное судно.