

Утверждены

постановлением
Правительства
Республики Казахстан
№ 712 от 17 июля 2003 г.

Основные правила полетов в воздушном пространстве Республики Казахстан

Глава 1. Общие положения

1. Основные правила полетов в воздушном пространстве Республики Казахстан (далее – ОПП ВП РК) разработаны в соответствии с требованиями: Закона Республики Казахстан от 15 декабря 2001 года «О государственном регулировании гражданской авиации», Указа Президента Республики Казахстан, имеющего силу закона, от 20 декабря 1995 года «Об использовании воздушного пространства и деятельности авиации Республики Казахстан»; Положения об использовании воздушного пространства Республики Казахстан, утвержденного постановлением Правительства Республики Казахстан от 28.02.1997 года, № 285; Положения о Комитете гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 18 апреля 2000 года, а также на основании Международных стандартов и Рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (далее – ИКАО) в области производства полетов и обслуживания воздушного движения, изложенных в Приложениях к Конвенции ИКАО.

ОПП ВП РК являются нормативным правовым актом в деятельности авиации Республики Казахстан, регламентирующим основные правила, организацию, обеспечение и выполнение полетов, а также управление воздушным движением над территорией Республики Казахстан.

Основные правила полетов включают в себя правила полетов по приборам, правила визуальных полетов, правила установки высотомеров, правила вертикального, продольного и бокового эшелонирования в контролируемом воздушном пространстве и правила визуального захода на посадку.

Основные правила полетов распространяются на воздушные суда, имеющие национальные и регистрационные знаки Республики Казахстан, независимо от их местонахождения, при условии, что эти правила не противоречат правилам, установленным государством, осуществляющим юрисдикцию над пролетаемой территорией.

Государственный надзор за обеспечением безопасности полетов гражданских и экспериментальных воздушных судов осуществляет уполномоченный орган гражданской авиации.

Основные правила полетов в воздушном пространстве Республики Казахстан распространяются на гражданскую (независимо от форм собственности), экспериментальную и государственную авиацию Республики Казахстан.

ОПП ВП РК являются обязательными для выполнения всеми лицами, имеющими воздушные суда и соответствующие службы, участвующие в организации, обеспечении и выполнении полетов.

Каждый случай нарушения правил полетов подлежит обязательному расследованию в установленном законодательством порядке. За нарушение требований ОПП ВП РК виновные лица привлекаются к административной и к уголовной ответственности в соответствии с законодательными актами Республики Казахстан.

При организации и выполнении полетов, связанных с поиском и спасением людей или в случаях стихийных бедствий, и иных чрезвычайных ситуациях, руководители организаций гражданской авиации имеют право отступать от установленных правил, изложенных в ОПП ВП РК, а также от соблюдения норм летного и рабочего времени экипажей воздушных судов, предварительно получив согласие от членов экипажа и проинформировав органы обслуживания воздушного движения (далее – ОВД), в зоне ответственности, которых будут выполняться полеты по поиску и спасению людей, с уведомлением уполномоченных органов государственного надзора за безопасностью полетов Республики Казахстан.

Экипажи воздушных судов (далее - ВС) и персонал диспетчерских органов ОВД при отказах радиосвязи, при возникновении непредвиденных обстоятельств в полете, а также при перехвате гражданских воздушных судов, действуют в соответствии с требованиями указанными в Приложении 2 настоящих Правил.

Требования, относящиеся к публикации государствами минимальных абсолютных высот полета и критериев, используемых при их установлении, содержатся в добавлении 1 к Приложению 15 ИКАО. Критерии пролета препятствий содержатся в части VI тома II PANS-OPS (документ 8168).

Управление воздушным судном, как в полете, так и на рабочей площадке аэродрома осуществляется в соответствии с общими правилами, а в полете, кроме того, в соответствии с правилами визуальных полетов или правилами полетов по приборам.

2. Основные определения и термины, используемые в настоящих Правилах:

Абсолютная высота - расстояние по вертикали от среднего уровня моря (MSL), до уровня точки или объекта, принятого за точку.

Абсолютная/относительная высота принятия решения (DA/DH) - 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 безопасность посадки. Относительная высота принятия решения (далее - VPR) отсчитывается от превышения порога взлетно-посадочной полосы (далее - ВПП).

Абсолютная/относительная высота пролета препятствий (OCA/OCH) - минимальная абсолютная или минимальная относительная высота над превышением соответствующего порога ВПП или в соответствующих случаях над превышением аэродрома, используемая для обеспечения соблюдения соответствующих критериев пролета препятствия. Высота пролета препятствий отсчитывается от превышения порога ВПП или, в случае неточных заходов на посадку, от превышения аэродрома или превышения порога ВПП, если его превышение более чем на 2 метра меньше превышения аэродрома. Высота пролета препятствий для визуального захода на посадку отсчитывается от превышения аэродрома.

Аварийная обстановка (стадия) - состояние, означающее при различных обстоятельствах стадию неопределенности, стадию тревоги или стадию бедствия.

Аварийное оповещение - вид обслуживания воздушного движения, предоставляемый с целью уведомления соответствующих служб и организаций о воздушных судах, нуждающихся в помощи поисково-спасательных служб и оказания необходимого содействия этим службам и организациям.

Аварийный фактор - любое условие, явление или обстоятельство, которое может привести к авиационному происшествию.

Авиационные работы – специализированные операции, выполняемые средствами авиации в отдельных отраслях хозяйства в целях обеспечения технологических и производственных процессов заказчиков (в сельском хозяйстве, строительстве, обслуживания экспедиций), а также для проведения экспериментальных и научно-исследовательских работ, санитарных и природоохранных мероприятий, оказания медицинской помощи населению, ликвидации последствий стихийных бедствий, аварий и катастроф.

Авионика (бортовое электронное оборудование) - любое электронное устройство, включая его электрическую часть, предназначенное для использования на борту воздушного судна, в том числе радиооборудование, системы автоматического управления полетом и приборное оборудование.

Атмосферное давление на аэродроме - значение атмосферного давления в миллиметрах ртутного столба (мм.рт.ст.), в миллибарах (мбар) или гектопаскалях (гПа) на уровне порога ВПП.

Аэродром (вертодром, гидроаэродром) – земельный или водный участок, специально подготовленный и оборудованный для обеспечения взлета, посадки, руления, стоянки и обслуживания воздушных судов.

Аэродромное движение - все движение на площади маневрирования аэродрома, а также полеты всех воздушных судов в районе

аэродрома.

Воздушное судно считается выполняющим полеты в районе аэродрома: когда оно входит в аэродромный круг полетов, выходит из него или находится в его пределах.

Аэродром временный - аэродром, предназначенный для обеспечения полетов воздушных судов в определенный период года и не имеющий стационарных сооружений и оборудования, но подлежащий учету и регистрации в установленном порядке.

Аэродром горный - аэродром, расположенный на местности с пересеченным рельефом и относительными превышениями 500 м и более в радиусе 25 км от контрольной точки аэродрома (далее-КТА), а также аэродром, расположенный на высоте 1000 м. и более над уровнем моря.

Аэродром категорированный - аэродром, оборудованный средствами связи и радиосветотехническими средствами, обеспечивающими заход на посадку и посадку по минимумам категорий I, II, III А, III В и III С.

Аэродром классифицированный - аэродром класса А, Б, В, Г, Д или Е.

Аэродром назначения - аэродром, указанный в плане полета или в задании на полет как аэродром намеченной посадки.

Аэродром совместного базирования - гражданские и военные аэродромы, на которых базируются воздушные суда, относящиеся к государственной, гражданской и экспериментальной авиации.

Аэродром совместного использования - военные аэродромы, на которые выполняются полеты по расписанию движения воздушных судов гражданской авиации без права базирования на этих аэродромах.

Аэродром запасной - аэродром, на который может следовать воздушное судно в том случае, когда становится невозможно или нежелательно следовать, или производить посадку на аэродроме назначения.

К запасным относятся следующие аэродромы:

аэродром запасной при взлете - аэродром, на котором воздушное судно может произвести посадку, если в этом появится необходимость вскоре после взлета и не представляется возможным использовать аэродром вылета;

аэродром запасной на маршруте - аэродром, на котором воздушное судно сможет произвести посадку в том случае, если во время полета по маршруту оно оказалось в экстремальной или аварийной обстановке;

аэродром запасной для пункта назначения - запасной аэродром, на который может следовать воздушное судно, если невозможно или нецелесообразно производить посадку на аэродроме назначенной посадки;

аэродром, с которого вылетает воздушное судно, также может быть запасным аэродромом на маршруте или запасным аэродромом пункта назначения для данного воздушного судна.

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.

Аэронавигационная информация - сведения, включающие характеристики фактического состояния аэродромов, порядка маневрирования в районе аэродрома, воздушных трасс и их оборудования радио электротехническими средствами.

Аэронавигационный запас топлива - резерв топлива сверх расчетного количества для полета от аэродрома вылета до аэродрома назначения, необходимый на случай изменения плана полета, вызванного направлением на запасный аэродром, отклонением от утвержденного маршрута, усилением встречного ветра и другими обстоятельствами.

Аэростат - летательный аппарат легче воздуха (окружающей среды), подъемная сила которого создается за счет газа в его оболочке, плотность которого меньше, чем плотность воздуха. Аэростаты подразделяются на:

1) управляемые (дирижабль);

2) неуправляемые (свободного полета) с оболочкой в форме шара (стратостаты, радиозонды, шары-пилоты, шары-прыгуны, спасательные шары);

3) привязные (змейковые).

Аэроузел - близко расположенные аэродромы, организация и выполнение полетов на которых, а также обслуживание воздушного движения, требуют специального согласования и координирования.

Барометрическая высота - это высота полета относительно изобарической поверхности атмосферного давления, установленного на шкале барометрического высотомера.

Безопасная высота - минимально допустимая высота полета, гарантирующая воздушное судно от столкновения с земной (водной) поверхностью или с препятствиями на ней.

Беспилотный неуправляемый аэростат - беспилотное воздушное судно легче воздуха, без силовой установки, находящееся в свободном полете.

Болтанка - беспорядочные перемещения воздушного судна при полетах в турбулентной атмосфере. Умеренная болтанка - при приросте перегрузки до + 1,0 g Сильная болтанка от +1,0 g и более. В посадочной конфигурации - умеренная болтанка до +0,4g, сильная болтанка более +0,4g.

Бортовое оборудование - предметы, за исключением бортовых припасов и съемных запасных частей, предназначенные для использования на борту воздушного судна во время полета, в том числе средства первой помощи и аварийно-спасательное оборудование.

Бортовое пилотажно-навигационное оборудование - совокупность измерительных, вычислительных, управляющих систем и устройств, а также систем отображения информации на борту воздушного судна, предназначенных для обеспечения ручного, автоматизированного, полуавтоматического и автоматического самолетовождения (вертолетовождения) от взлета до посадки и выдачи информации экипажу.

Бортовой самописец - любой самопишущий прибор, устанавливаемый на борту воздушного судна в целях сохранения информации о параметрах эксплуатации экипажем воздушного судна на земле и в полете при проведении расследования авиационных событий, а также для контроля над профессиональной подготовкой членов экипажа воздушного судна.

Взлетно-посадочная полоса (ВПП) - определенный прямоугольный участок летной полосы сухопутного аэродрома, подготовленный для посадки и взлета воздушных судов.

Взлет самолета - движение самолета от точки начала разбега до набора высоты 10м с достижением безопасной скорости (V₂).

Взлетная дистанция - расстояние по горизонтали, проходимое самолетом от точки старта до точки на высоте 10м относительно порога ВПП в точке отрыва и достижением безопасной скорости (V₂).

Видимость - обусловленная атмосферными условиями и выражаемая в единицах расстояния возможность видеть и опознавать заметные неосвещенные объекты днем и заметные освещенные объекты ночью.

Видимость вертикальная - минимальное расстояние от поверхности земли до уровня, с которого вертикально вниз видны объекты на земной поверхности.

Видимость на ВПП (дальность видимости на ВПП) - расстояние, в пределах которого пилот из кабины воздушного судна, находящегося на осевой линии ВПП, может видеть маркировочные знаки на поверхности ВПП или огни, ограничивающие ВПП или обозначающие осевую линию.

Видимость у земли - видимость на аэродроме, сообщаемая уполномоченным наблюдателем (метеонаблюдателем).

Визуальные метеорологические условия - метеорологические условия, выраженные в величинах дальности расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков соответствующие установленным минимумам или превышающие их.

Визуальный полет - полет, выполняемый в условиях, когда пространственное положение воздушного судна и его местонахождение определяется пилотом визуально по естественному горизонту и земным ориентирам.

Визуальный полет (ночной) - полет, выполняемый ночью в условиях, когда пространственное положение воздушного судна и его местонахождение определяются пилотом визуально по естественному горизонту и земным световым ориентирам с одновременным контролем по приборам.

Векторение (радиолокационное наведение) - обеспечение навигационного наведения воздушных судов посредством указания

определенных курсов на основе использования данных радиолокатора.

Воздушная обстановка - одновременное взаимное расположение в вертикальной и горизонтальной плоскостях воздушных судов и других объектов в определенном районе воздушного пространства (на воздушных трассах и маршрутах вне их, в районе аэродрома, в районе авиационных работ).

Воздушная трасса – воздушное пространство в виде коридора, предназначенное для полетов воздушных судов и контролируемое аэронавигационными устройствами системы управления воздушным движением.

Воздушное движение - все воздушные суда, находящиеся в полете или движущиеся по площади маневрирования аэродрома.

Воздушное пространство обслуживания воздушного движения (далее ОВД) - воздушное пространство определенных размеров с буквенным обозначением

(A–G), в пределах которого могут выполняться конкретные виды полетов, и для которого определены ОВД и правила полетов.

Воздушный шар - неуправляемый аэростат со сферической оболочкой, находящийся в свободном полете или в закоренном состоянии.

Время полета воздушного судна (летное время) - время, исчисляемое с момента перевода двигателей (двигателя) на взлетный режим с целью взлета или отрыва от земли для дальнейшего разгона скорости, до окончания пробега при посадке или момента перевода двигателей (двигателя) на малый газ после при вертикальной посадке.

Вынужденная посадка - посадка на аэродроме или вне аэродрома по причинам, не позволяющим выполнить полет согласно плану.

Высота перехода - установленная в районе аэродрома относительная/абсолютная высота для перевода шкалы давления барометрического высотомера на значение давления 760мм рт.ст.(1013,2 мбр) при наборе заданного эшелона.

Высота нижней границы облаков - расстояние по вертикали между поверхностью суши (воды) и нижней границей самого низкого слоя облаков, находящихся ниже 6000 м. и закрывающих более половины неба. В случае, когда нижнюю границу облаков определить невозможно, следует применять значение вертикальной видимости.

Высота полета - расстояние по вертикали от определенного уровня до воздушного судна. В зависимости от уровня начала отсчета различают высоты: истинную, относительную и абсолютную.

Высота полета истинная - расстояние по вертикали от воздушного судна до точки на земной или водной поверхности, выраженное в метрах (футах), над которой находится воздушное судно в данный момент времени.

Высота полета относительная - расстояние по вертикали от уровня порога ВПП, уровня аэродрома, наивысшей точки рельефа до воздушного судна.

Высота прерванного визуального захода (VDP) - указанная в схеме визуального захода на посадку высота, на которой должен быть начат маневр ухода на второй круг, если положение воздушного судна в пространстве или параметры его движения не обеспечивают безопасной посадки.

Данная высота во всех случаях не может быть ниже минимальной высоты ухода на второй круг, установленной руководством по летной эксплуатации (далее-РЛЭ) для данного типа воздушного судна.

Глиссада - профиль снижения воздушного судна, установленный для вертикального наведения на конечном этапе захода на посадку.

Граница действия разрешения - рубеж (пункт, точка), до которого действительно диспетчерское разрешение, выдаваемое воздушному судну.

Геопункт передачи донесения - определенный географический ориентир, относительно которого может быть сообщено место положения воздушного судна.

Дельтаплан, планер - воздушное судно тяжелее воздуха, не приводимое в движение силовой установкой, подъемная сила которого создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающимися неподвижными в данных условиях полета.

Дирижабль - управляемый аэростат, приводимый в движение силовой установкой.

Диспетчерская зона - контролируемое воздушное пространство, простирающееся вверх от земной поверхности до установленной верхней границы.

Диспетчерский район - контролируемое воздушное пространство, простирающееся вверх от установленной над земной поверхностью границы.

Диспетчерское разрешение - разрешение, выдаваемое диспетчером экипажу воздушного судна, действовать в соответствии с условиями, установленными органом диспетчерского обслуживания.

Диспетчерская рекомендация - рекомендация экипажу по принятию мер, касающихся выполнения полета, используемая по усмотрению экипажа.

Диспетчерское обслуживание воздушного движения - обслуживание, предоставляемое в целях:

- 1) предотвращения столкновений между воздушными судами и воздушных судов с препятствиями на площади маневрирования;
- 2) ускорения и регулирования воздушного движения.

Диспетчерское указание - директивные указания органа обслуживания воздушного движения, предписывающие пилоту выполнять конкретные действия в конкретной ситуации.

Зависимые заходы на посадку - одновременные заходы на посадку на параллельные или почти параллельные оборудованные ВПП в тех случаях, когда установлены минимумы радиолокационного эшелонирования воздушных судов, находящихся на продолжении осевых линий соседних ВПП.

Задание на полет - документ установленной формы, содержащий необходимые сведения об экипаже, воздушном судне, определяющий маршрут и цель полета (полетов).

Запретная зона - воздушное пространство установленных размеров над территорией или территориальными водами государства, в пределах которого полеты воздушных судов запрещены.

Заявка на полет (предварительный план полета) - документ установленной формы, подаваемый в установленное время в соответствующий орган ОВД и содержащий необходимые сведения для обеспечения полета.

Заход на посадку (самолета) - этап полета с высоты начала перехода полетной конфигурации в конфигурацию захода на посадку до высоты 15м (9м, для самолетов со скоростью захода на посадку менее 200 км/час) над уровнем ВПП.

Заход на посадку по кругу - дополнение к схеме захода на посадку по приборам, предусматривающее выполнение визуального полета по кругу над аэродромом перед посадкой.

Заход на посадку по правилам визуальных полетов (далее-ПВП) - этап визуального полета, выполняемый с соблюдением правил визуальных полетов и при установленных минимумах визуальных полетов.

Заход на посадку по правилам полетов по приборам (далее-ППП) - заход, выполняемый по правилам полетов по приборам, по установленной схеме, с использованием радионавигационных средств.

Зона аэродромного движения - воздушное пространство определенных размеров вокруг и над аэродромом, установленное для обеспечения безопасности аэродромного движения.

Зона взлета и посадки - воздушное пространство от уровня аэродрома до установленной высоты второго эшелона включительно в границах, обеспечивающих маневрирование воздушных судов при взлете и заходе на посадку.

Зона нормальных полетов (NOZ) - коридор воздушного пространства, расположенный по обе стороны продолжения осевой линии ВПП, общая ширина которой равняется удвоенному расстоянию от продолжения осевой линии ВПП до ближайшей границы промежуточной защитной зоны. Как правило, маневры воздушных судов в зоне нормальных полетов выполняется без вмешательства диспетчера. Длиной зоны нормальных полетов считается расстояние от порога ВПП до точки, в которой воздушное судно выходит на продолжение осевой линии ВПП.

Зона ограничения полетов - воздушное пространство установленных размеров над территорией или территориальными водами государства, в пределах которого полеты воздушных судов ограничены определенными условиями.

Зона ожидания - воздушное пространство определенных размеров, установленное, как правило, над радионавигационной точкой

(далее-РНТ) района аэродрома (аэроузла) для ожидания воздушными судами очереди подхода к аэродромной зоне и/или захода на посадку.

Зональная навигация (RNAV) - метод навигации, позволяющий воздушным судам выполнять полет по любой желаемой траектории в пределах зоны действия радиомаячных навигационных средств или в пределах, определяемых возможностями автономных средств, или их комбинации.

Извещение NOTAM - извещение, содержащее информацию о введении в строй или изменению любого аэронавигационного оборудования (или, регламента его работы), обслуживания и правил полетов; или, информация об опасности, своевременное предупреждение, о котором имеет важное значение для безопасности полетов.

Информация о движении - информация, исходящая от органа ОВД для предупреждения пилота о других известных или наблюдаемых воздушных судах, которые могут находиться вблизи его местоположения или намеченного маршрута полета, и помогающая пилоту предотвратить опасное сближение или столкновение.

Командир воздушного судна или старший в экипаже - имеющий специальность пилота (летчика), а также подготовленность и опыт, необходимые для руководства экипажем ВС, самостоятельного пилотирования и управления воздушным судном данного типа.

Контрольная точка аэродрома - условная точка на летном поле аэродрома, определяющая географическое местоположение аэродрома.

Контрольный пункт (ориентир) - определенный географический ориентир, относительно которого может быть определено или сообщено местонахождение воздушного судна.

Конечный этап захода на посадку - та часть схемы захода на посадку по приборам, которая начинается в установленной контрольной точке (или точке) конечного этапа захода на посадку, или при отсутствии такой точки:

- 1) в конце последнего участка стандартного разворота, разворота на посадочную прямую или разворота на линию пути приближения в схеме типа "ипподром", если таковая предусмотрена;
- 2) в точке выхода на посадочную линию пути в схеме захода на посадку; и заканчивается в точке района аэродрома, из которой может быть выполнена посадка или начат уход на второй круг.

Консультативное воздушное пространство - воздушное пространство определенных размеров или установленный маршрут, в пределах которого обеспечивается консультативное обслуживание воздушного движения.

Консультативное обслуживание воздушного движения - консультация и необходимая информация, представляемые уполномоченным органом пилотам для безопасного выполнения полетов или движения воздушных судов и обеспечивается:

- 1) консультативным обслуживанием полета по маршруту (наблюдением за полетом);
 - 2) консультативным обслуживанием аэропорта (предоставлением информации, прибывающим и убывающим воздушным судам).
- Информация является консультативной по характеру и не основывается на разрешении службы ОВД (УВД);
- 3) консультативным радиолокационным обслуживанием (обеспечение консультацией на основе радиолокационных наблюдений).

Консультативный маршрут - маршрут, в пределах района полетной информации, на котором обеспечивается консультативное обслуживание воздушного движения.

Контролируемый аэродром - аэродром, на котором обеспечивается диспетчерское обслуживание аэродромного движения.

Контролируемое воздушное пространство - воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого предоставляется диспетчерское обслуживание полетов по ППП и полетов по ПВП в соответствии с классификацией воздушного пространства.

Контролируемый полет - любой полет воздушного судна, который выполняется при наличии диспетчерского разрешения и обеспечивается диспетчерским обслуживанием (ОВД).

Концевая зона безопасности - зона, расположенная симметрично по обе стороны от продолжения осевой линии ВПП и примыкающая к концу полосы, предназначенная для уменьшения риска повреждения самолета при приземлении с недолетом до ВПП или при выкатывании за пределы ВПП.

Концевая полоса торможения - специально подготовленный прямоугольный участок земной поверхности в концевой зоне безопасности, предназначенный для остановки воздушного судна в случае прерванного взлета.

Крейсерский эшелон - эшелон, выдерживаемый в течение значительной части полета.

Летное поле - часть аэродрома, на которой расположены одна или несколько летных полос, рулежные дорожки, перроны и площадки специального назначения.

Летная полоса - участок летного поля аэродрома, включающий ВПП, концевую зону безопасности (далее - КЗБ) и концевую полосу торможения (далее - КПТ) (если они предусмотрены), и который предназначен для:

- 1) обеспечения взлета и посадки воздушных судов;
- 2) уменьшения риска повреждения воздушных судов, выкатившихся за пределы ВПП;
- 3) обеспечения безопасности воздушных судов, пролетающих над ней во время взлета или посадки.

Линия пути - проекция траектории полета воздушного судна на поверхность земли, направление которой в любой ее точки обычно выражается в градусах угла, отсчитываемого от северного направления (истинного, магнитного или условного) меридианов.

Маркер - объект, устанавливаемый над уровнем земли для обозначения препятствия или границы (рубежа).

Маркированный рубез - рубез (точка) в воздушном пространстве в вертикальной плоскости перпендикулярная воздушной трассе (маршруту полета, коридору), местоположение которой определяется по угломерно-дальномерной системе, радионавигационной точке (далее - РНТ) или местом установки отдельной приводной радиостанции (далее - ОПРС) или маркерного маяка.

Маршрут ОВД - установленный маршрут, который предназначен для направления потоков движения воздушных судов в целях обеспечения обслуживания воздушного движения. Используется для обозначения в соответствующих случаях воздушной трассы, консультативного маршрута, контролируемого или неконтролируемого маршрута, маршрута прибытия или вылета.

Местность горная - местность с пересеченным рельефом и относительными превышениями 500м и более в радиусе 25 км, а также местность с превышением над уровнем моря 2000м и более.

Местность холмистая - местность с относительным превышением рельефа от 200 до 500м в радиусе 25км.

Местность равнинная - местность с относительными превышениями рельефа до 200м в радиусе 25км.

Метеоконсультация - обсуждение с метеорологом фактических и/или ожидаемых метеорологических условий, связанных с выполнением полета; обсуждение включает ответы на вопросы.

Минимальная абсолютная (MDA)/относительная высота снижения (MDH) - указанная в схеме неточного захода на посадку или в схеме визуального захода на посадку по кругу абсолютная/относительная высота, ниже которой снижение не может производиться без визуального

контакта с ориентирами. Высота отсчитывается от превышения аэродрома или превышения порога ВПП, если его превышение более чем на 2 метра меньше превышения аэродрома.

Минимальная абсолютная высота полета в зоне - наименьшая абсолютная высота, которая подлежит использованию в приборных метеорологических условиях (далее - ПМУ), обеспечивающая минимальный вертикальный запас 300м или в горной местности 600м над всеми препятствиями в указанной зоне, округленной (в большую сторону) до ближайших 30 метров, в центре которой расположено радионавигационное средство.

Минимальная абсолютная высота полета в секторе - наименьшая абсолютная высота, которая может быть использована в аварийных стадиях, и которая будет обеспечивать минимальный запас высоты 300м над всеми объектами, находящимися в секторе круга радиусом 50 км, в центре которого расположено радионавигационное средство.

Минимум аэродрома - минимально допустимые значения видимости, видимости на ВПП, высоты нижней границы облаков и вертикальной видимости (или высоты принятия решения - ВПР), при которых на данном аэродроме разрешается выполнять взлет и посадку воздушного судна данного типа.

Минимум вида авиационных работ - минимально допустимые значения видимости и высоты нижней границы облаков, при которых разрешается выполнение вида авиационных работ с применением правил полетов, установленных для данного вида работ.

Минимум воздушного судна - минимально допустимые значения видимости на ВПП и высоты нижней границы облаков, вертикальной видимости (или ВПР), позволяющие безопасно производить взлет и посадку на воздушном судне данного типа.

Минимум командира воздушного судна, минимум члена экипажа воздушного судна - минимально допустимые значения видимости, видимости на ВПП и высоты нижней границы облаков (или ВПР), при которых пилоту разрешается выполнять взлет, посадку или полет по маршруту ПВП на воздушном судне данного типа.

Набор высоты в крейсерском режиме - пилотирование самолета в крейсерском режиме, обеспечивающие прирост абсолютной высоты по мере уменьшения массы самолета.

Начальный участок захода на посадку - участок схемы захода на посадку по приборам между контрольной точкой начального этапа захода на посадку и контрольной точкой промежуточного этапа захода на посадку или, в соответствующих случаях, контрольной точкой (или точками) конечного этапа захода на посадку.

Независимые параллельные вылеты - одновременные вылеты с параллельных или почти параллельных оборудованных ВПП.

Независимые параллельные заходы на посадку - одновременные заходы на посадку на параллельные или почти параллельные оборудованные ВПП в тех случаях, когда не установлены минимумы радиолокационного эшелонирования воздушных судов, находящихся на продолжении осевых линий смежных ВПП.

Необорудованная взлетно-посадочная полоса - ВПП, предназначенная для воздушных судов, выполняющих визуальный заход на посадку.

Необходимый визуальный контакт с ориентирами - означает видимость части визуальных средств или зоны захода на посадку в течение времени, достаточного для оценки пилотом местоположения воздушного судна и скорости его изменения по отношению к номинальной траектории полета.

Неконтролируемое воздушное пространство - часть воздушного пространства, которая не определена как континентальный район контроля, район контроля, зона контроля, аэродромный район контроля или переходной район, в котором служба ОВД не имеет полномочий и не несет ответственности за осуществление контроля за движением воздушного судна.

Неточные заходы на посадку и посадки - заход на посадку и посадка по приборам без использования наведения по глиссаде, формируемой с помощью электронных средств.

Оборудованная взлетно-посадочная полоса - один из ниже перечисленных типов ВПП:

1) ВПП, оборудованная для захода по неточной системе захода на посадку и визуальными средствами и каким-либо видом не визуальных средств, обеспечивающими, по крайней мере, наведение воздушного судна в направлении захода на посадку с прямой.

2) ВПП, оборудованная для точного захода на посадку по категории I ИКАО. ВПП, оборудованная системой ILS и визуальными средствами, предназначенными для захода на посадку по минимуму I категории ИКАО.

3) ВПП, оборудованная для точного захода на посадку по категории II ИКАО. ВПП, оборудованная системой ILS и визуальными средствами, предназначенными для захода на посадку по минимуму II категории ИКАО.

4) ВПП, оборудованная для точного захода на посадку по категории III ИКАО. ВПП, оборудованная системой ILS, действующей до и вдоль всей поверхности ВПП и предназначенной по минимуму III категории ИКАО и предназначенной для:

III А., для захода на посадку и посадки при дальности видимости не менее 200м (без ограничения по ВПР) с использованием визуальных средств на заключительном этапе приземления.

III В., для захода на посадку и посадки при дальности видимости не менее 50м (без ограничения по ВПР) с использованием визуальных средств при рулении.

III С., для посадки и руления по приборам.

Обледенение - отложение льда на различных частях воздушного судна. В зависимости от интенсивности подразделяется на:

слабое – при отложении льда на передней кромке крыла до 0,5 мм/мин;

умеренное – при отложении льда на передней кромке крыла от 0,5мм/мин. до 1мм/мин;

сильное - при отложении льда на передней кромке крыла более 1мм/мин.

Обслуживание воздушного движения - общий термин, означающий в соответствующих случаях полетно-информационное обслуживание, аварийное оповещение, консультативное обслуживание воздушного движения, диспетчерское обслуживание воздушного движения (районное диспетчерское обслуживание, диспетчерское обслуживание подхода или аэродромное диспетчерское обслуживание).

Ограничения по скорости ветра - предельно допустимые значения продольной и боковой составляющих скорости ветра, в зависимости от метеоусловий и состояния ВПП, позволяющие безопасно производить взлет и посадку на воздушном судне данного типа, а также предельно допустимое значение скорости ветра, при котором разрешается выполнение авиационных работ данного вида.

Опасное сближение - непреднамеренное и непредусмотренное заданием на полет сближение воздушных судов между собой или с другими материальными объектами на интервалы менее половины установленных настоящими правилами, в результате, которого возникает опасность их столкновения.

Ограничения и режимы выполнения полетов - установленный порядок выполнения полетов воздушных судов в отдельных районах (зонах) воздушного пространства Республики Казахстан.

Особый случай - ситуация, возникающая в результате внезапного отказа авиационной техники или попадания воздушного судна в условия, требующие от экипажа выполнения нестандартных действий для обеспечения безопасности воздушного судна и пассажиров.

Опасная зона - воздушное пространство установленных размеров, в пределах которого в определенные периоды времени может осуществляться деятельность, представляющая опасность для полетов воздушных судов.

Орган диспетчерского обслуживания воздушного движения; орган управления воздушным движением - диспетчерские пункты ОВД, а также ведомственные командные и диспетчерские пункты, выполняющие в пределах своей компетенции функции планирования, координирования и обслуживания воздушного движения в установленных для них зонах и районах.

Переходный слой - воздушное пространство между высотой перехода и эшелонном перехода. Полеты ВС в режиме горизонтального полета в переходном слое запрещаются.

План полета – документ установленной формы, содержащий определенные сведения о намеченном полете или части полета воздушного судна, представляемый органам обслуживания (управления) воздушным движением.

Площадь маневрирования - часть аэродрома, исключая перрон, предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов.

Полетное время - время работы экипажа (члена экипажа), исчисляемое с момента начала запуска двигателя (двигателей) с целью взлета и до момента выключения последнего двигателя после заруливания на стоянку (перрон). Также время, которое экипаж (член экипажа) затрачивает на работу с использованием комплексного тренажера самолета (далее - КТС) непосредственно в кабине тренажера.

Полетно-информационное обслуживание воздушного движения - обслуживание, обеспечиваемое в целях выдачи консультации и информации полезной для безопасного и эффективного выполнения полетов; предоставляется при всех видах ОВД.

Порог ВПП - начало участка ВПП, который может использоваться для посадки воздушных судов.

Посадочная дистанция (потребная) - потребное расстояние по горизонтали, необходимое для посадки и полной остановки ВС, начиная от точки, расположенной на высоте 10,7м над посадочной поверхностью.

Посадочный минимум категории I - точный заход на посадку и посадка по приборам с высотой принятия решения не менее 60м. и либо видимостью на ВПП не менее 800м., либо при дальности видимости не менее 550м.;

Посадочный минимум категории II - точный заход на посадку и посадка по приборам с высотой принятия решения менее 60 м., но не менее 30м. и либо при дальности видимости на ВПП 400м., либо при дальности видимости на ВПП не менее 350м.;

Посадочный минимум категории III A - точный заход на посадку и посадка по приборам с высотой принятия решения менее 30м. или без ограничения по высоте принятия решения; при дальности видимости на ВПП не менее 200м.;

Посадочный минимум категории III B - точный заход на посадку и посадка по приборам до ВПП менее 15м. либо без ограничения по высоте принятия решения и дальности видимости на ВПП менее 200м. но не менее 50м.

Посадочный минимум категории III C - точный заход на посадку и посадка по приборам без ограничения по высоте принятия решения и дальности видимости на ВПП.

Потеря ориентировки - обстановка, при которой пилот (экипаж) не может определить свое местонахождение с точностью, необходимой для продолжения заданного полета.

Почти параллельные ВПП - непересекающиеся ВПП, угол схождения/расхождения продолженных осевых линий которых составляет 15 градусов или менее.

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.

Правила полетов по приборам (далее - ППП) - правила, предусматривающие выполнение полетов по пилотажно-навигационным приборам, при обязательном контроле со стороны органов ОВД и обеспечение ими установленных интервалов эшелонирования между воздушными судами.

Правила визуального захода на посадку - правила, регулирующие процедуры захода на посадку при полете по ППП, когда схема захода на посадку по приборам частично или полностью не соблюдается и заход выполняется по визуальным наземным ориентирам.

Превышение аэродрома - абсолютная высота наивысшей точки ВПП (самой высокой точки посадочной площади).

Превышение порога ВПП - превышение поверхности порога ВПП над уровнем моря.

Предполагаемое время захода на посадку - время, когда по расчетам органа ОВД прибывающее воздушное судно покинет после задержки пункт ожидания для завершения захода на посадку. Фактическое время выхода из пункта ожидания зависит от диспетчерского разрешения на выполнение захода на посадку.

Приборные метеорологические условия - метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков и определенные инструментальным способом.

Предпосадочная прямая - заключительная часть схемы захода на посадку от точки выхода из четвертого разворота до точки приземления.

Промежуточная защитная зона - при независимых параллельных заходах на посадку – это коридор воздушного пространства определенных размеров, который расположен по центру между продолженными осевыми линиями двух ВПП и при входе воздушного судна в который, необходимо вмешательство диспетчера для управления маневром любого, подвергающегося угрозе воздушного судна, выполняющего заход на посадку на смежную ВПП.

Длина промежуточной защитной зоны определяется от ближнего порога ВПП до точки, в которой интервал вертикального эшелонирования в 300м. или продольного в 5-10км., между воздушными судами, находящимися на продолжении осевых линий двух ВПП, уменьшается.

Значение промежуточной защитной зоны заключается в том, что в случае выхода одного из воздушных судов, одновременно заходящих на параллельные ВПП, в промежуточную защитную зону, необходимо вмешательство диспетчера для обеспечения эшелонирования.

Промежуточный участок захода на посадку - участок схемы захода на посадку по приборам, между контрольной точкой промежуточного этапа захода на посадку и контрольной точкой (или точкой) конечного этапа захода на посадку, или между концом обратной схемы, схемы типа “ипподром” или линии пути, прокладываемой методом счисления и контрольной точкой (или точкой) конечного этапа захода на посадку.

Пункт обязательных донесений - географическая точка (ориентир), радионавигационная точка (РНТ) на воздушной трассе, маршруте, коридоре, о пролете которой пилот обязан сообщить диспетчеру органа ОВД.

Пункт ожидания - определенное место, опознаваемое с помощью визуальных или иных средств, вблизи которого остается совершающее полет воздушное судно в соответствии с диспетчерскими разрешениями.

Радиовещание - передача информации, касающейся аэронавигации, которая не адресуется конкретной станции (или станциям).

Радиолокационный контроль - использование радиолокатора в целях предоставления воздушным судам информации и сообщений, касающихся значительных отклонений от номинальной траектории полета.

Радиолокационное эшелонирование - эшелонирование воздушных судов, осуществляемое на основе данных об их местоположении, полученных от радиолокационных источников.

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 противоположными.

Раздельные параллельные операции - одновременное использование параллельных или почти параллельных оборудованных ВПП, при котором одна ВПП используется исключительно для заходов на посадку, а другая ВПП используется исключительно для взлетов.

Район аэродрома - воздушное пространство над аэродромом и прилегающей к нему местностью в установленных границах в горизонтальной и вертикальной плоскостях.

Район (зона) поисково-спасательного обеспечения - район (зона), в границах которого осуществляется поисково-спасательное обеспечение полетов.

Район поисково-спасательных работ - район, в границах которого осуществляется поиск и спасение экипажа и пассажиров воздушного судна, терпящего (потерпевшего) бедствие.

Располагаемая дистанция разбега - длина ВПП, которая объявляется располагаемой и пригодной для разбега самолета, совершающего взлет.

Располагаемая дистанция взлета - сумма располагаемой дистанции разбега и длины свободной зоны, если она предусмотрена.

Располагаемая дистанция прерванного взлета - сумма располагаемой дистанции разбега и длины концевой полосы торможения, если она предусмотрена.

Располагаемая посадочная дистанция - длина ВПП, которая объявляется располагаемой и пригодной для пробегам самолета после

посадки.

Расчетное время прибытия - расчетное время выхода воздушного судна на дальнюю приводную радиостанцию (далее - ДПРМ) или отдельную приводную радиостанцию (далее - ОИРС) аэродрома (КТА при отсутствии радиосредств).

Режим полета воздушного судна - параметры полета воздушного судна на различных его этапах.

Рубеж ухода (возврата) - рубеж, рассчитанный пилотом так, чтобы в случае ухода с него на запасной аэродром количество топлива на борту, после прибытия на запасной аэродром, было бы не менее чем на 30 мин полета на высоте круга.

Рубеж передачи управления - установленный рубеж, на котором непосредственное обслуживание воздушным движением и ответственность за обеспечение диспетчерского обслуживания воздушного судна передается от одного диспетчерского органа другому.

Самолет - воздушное судно тяжелее воздуха, приводимое в движение силовой установкой, подъемная сила которого в полете создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета.

Свободная зона - находящийся под контролем служб аэропорта прямоугольный участок земной или водной поверхности, примыкающий к концу располагаемой дистанции разбега, выбранный или подготовленный в качестве участка, пригодного для набора высоты самолетом после отрыва до установленного значения.

Сверхлегкие летательные аппараты - воздушные суда (с взлетной массой до 2700 кг), а также аэростаты, мотодельтапланы, дельтапланы, парaplаны.

Сигнал бедствия (сообщение об аварийном состоянии в полете) - международный кодовый сигнал (SOS – 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.

Сигнал срочности (BBB – телеграфный, "PAN" – радиотелефонный) - международный сигнал, передаваемый в случаях возможной опасности для воздушного судна и находящихся на нем пассажиров и экипажа.

Скорость принятия решения - наибольшая скорость разбега самолета, при которой в случае отказа критического двигателя возможно как безопасное прекращение, так и безопасное продолжение взлета.

Сложные метеоусловия - условия, при которых метеорологическая видимость составляет 2000 м и менее и (или) высота нижней границы облаков 200 м и ниже при их общем количестве более 2-х октантов.

Слот - установленное расписанием или назначенное экипажу воздушного судна, время прибытия в аэропорт назначения и/или время отправления из аэропорта вылета.

Соответствующий уполномоченный орган ОВД - назначенный государством соответствующий уполномоченный орган, на который возлагается ответственность за обеспечение обслуживания воздушного движения в пределах данного воздушного пространства.

Специальный полет по ПВП - полет по ПВП, выполнение которого органом ОВД маршрут вылета воздушных судов по ППП для обеспечения метеорологических условиях, чем визуальные метеоусловия, разрешено органом ОВД.

Стандарт ИКАО – требования, предусматриваемые документами ИКАО к физическим характеристикам, конфигурации, летным и техническим характеристикам, материальной части, персоналу и правилам в области деятельности гражданской авиации.

Стандартный маршрут вылета по приборам (SID) - спланированный органом ОВД маршрут вылета воздушных судов по ППП для обеспечения выхода из аэродромной зоны по стандартной траектории и перехода к соответствующей структуре маршрутов.

Стандартный маршрут прибытия по приборам (STAR) - спланированный органом ОВД маршрут прибытия воздушных судов по ППП для обеспечения перехода от структуры полета по маршруту к точке или к пункту, от которого может быть выполнен заход на посадку по одной из стандартных схем.

Стандартный разворот - маневр, при котором выполняется отворот в сторону от линии заданного пути с последующим разворотом в противоположном направлении, с тем, чтобы воздушное судно вышло на ту же линию заданного пути и следовало по ней в обратном направлении.

Стандартный разворот считается «левым» или «правым» в зависимости от направления первоначального отворота.

Стандартные развороты могут выполняться в горизонтальном полете или на снижении, в зависимости от конкретных условий захода на посадку по приборам.

Смешанные операции - одновременное выполнение заходов на посадку, взлетов и посадок ВС на параллельных или почти параллельных ВПП.

Схема захода на посадку по приборам - 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 при уходе на 2-й круг.

Схема полета в зоне ожидания - заранее определенный маневр, позволяющий воздушному судну оставаться в пределах определенного воздушного пространства в ожидании последующего разрешения.

Схема типа «ипподром» - схема, позволяющая воздушному судну уменьшить абсолютную высоту на начальном участке захода на посадку и/или вывести воздушное судно на линию пути приближения, когда вход в обратную схему не может быть выполнен.

Схема точного захода на посадку - схема захода на посадку по приборам с использованием информации о курсе и глиссаде, выдаваемой системой посадки.

Точные заходы на посадку и посадки - заход на посадку и посадка по приборам с использованием точного наведения по азимуту и глиссаде при минимумах, определяемых категорией захода на посадку и посадки.

Уполномоченный орган - орган государственного управления, осуществляющий в пределах своей компетенции реализацию государственной политики в области гражданской авиации, государственный контроль и надзор, координацию и регулирование деятельности гражданской и экспериментальной авиации и использование воздушного пространства Республики Казахстан.

Циркуляр аэронавигационной информации (далее - АИК) - уведомление, содержащее информацию, которая не требует выпуска НОТАМ или включения ее в сборник аэронавигационной информации (далее - АИП), но которая касается вопросов безопасности полетов или аэронавигационных, технических, административных и юридических вопросов.

Член летного экипажа - имеющий лётное свидетельство член экипажа, на которого возложены обязанности, связанные с управлением воздушным судном в течение полетного времени.

Член экипажа - лицо, назначенное эксплуатантом для выполнения определенных обязанностей на борту воздушного судна в течение полетного времени.

Эксплуатант - юридическое или физическое лицо, занимающееся эксплуатацией воздушных судов или предлагающее свои услуги в этой области.

Эксплуатационные минимумы аэродрома - ограничение использования аэродрома для взлета или посадки, которые обычно выражаются в величинах видимости или дальности видимости на ВПП, абсолютной/относительной высоты принятия решения (ВПР) или минимальной абсолютной/относительной высоты снижения и параметров облачности.

Эшелон перехода - установленный эшелон для перевода шкалы давления барометрического высотомера с давления 760 мм рт.ст.(1013,2 мбар) на давление аэродрома или минимальное давление, приведенное к уровню моря. Эшелон перехода является нижний безопасный эшелон полета на аэродроме (аэроузле, части района ОВД).

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

3. Воздушные суда авиации Республики Казахстан в зависимости от принадлежности подразделяются на государственные, гражданские и экспериментальные воздушные суда.

4. Воздушные суда могут быть управляемые и неуправляемые. Управляемые воздушные суда подразделяются на пилотируемые и беспилотные.

К пилотируемым относятся воздушные суда управляемые в полете пилотом (летчиком) или экипажем воздушного судна.

К беспилотным воздушным судам относятся беспилотные самолеты, автоматические аэростаты и другие воздушные суда, управляемые с наземных (воздушных) пунктов управления.

К неуправляемым воздушным судам относятся свободные и привязные аэростаты, шары-зонды, радиозонды.

5. На каждое воздушное судно должен быть нанесен присвоенный ему государственный и/или регистрационный опознавательный знак (бортовой номер) и, кроме того:

1) дополнительные знаки, наносимые на воздушные суда, не должны затруднять визуальное распознавание государственных и регистрационных знаков;

2) дополнительные знаки для военных воздушных судов и специальные наименования для гражданских воздушных судов устанавливаются соответственно командующим Силами воздушной обороны Вооруженных сил Республики Казахстан и эксплуатантом (по согласованию с уполномоченным органом) и наносятся на воздушные суда таким образом, чтобы не затруднять распознавание государственных опознавательных знаков.

6. Полеты воздушных судов без действующего свидетельства о регистрации и сертификата летной годности, а также без государственно-регистрационных опознавательных знаков, или со знаками не установленного образца – запрещаются, за исключением воздушных судов, проходящих заводские, сертификационные испытания, а также при перегонке воздушного судна, полученного от продавца воздушного судна, при наличии на борту приемо-сдаточного акта, экспортного сертификата летной годности и задания на полет.

7. На гражданском воздушном судне должны находиться следующие судовые документы:

1) копия Свидетельства эксплуатанта;

2) копия страховых полисов;

3) свидетельство о государственной регистрации воздушного судна;

4) сертификат летной годности;

5) бортовые журналы (боржурнал самолета, вертолета, санитарный бортовой журнал самолета, вертолета);

6) лицензия на бортовые радиостанции;

7) Руководство по летной эксплуатации;

8) Руководство по производству полётов эксплуатанта, разработанное в соответствии с Добавлением 2 Приложения № 6 к Конвенции о международной гражданской авиации.

9) аэронавигационные и другие документы, предусмотренные требованиями ИКАО и необходимые для выполнения полетов.

8. Разрешение на бортовые радиостанции может оформляться в свидетельстве о государственной регистрации воздушного судна (сертификате летной годности воздушного судна) в виде записи телефонного и телеграфного позывных сигналов, присвоенных воздушному судну.

9. Во время каждого полета на борту воздушного судна должна находиться следующая информация (документы или их копии и формы связанные с выполнением полетов):

1) задание на полет;

2) флайт – план;

3) соответствующая аэронавигационная информация (NOTAM);

4) соответствующая метеорологическая информация;

5) извещение о специальных грузах, включая опасные грузы (при их наличии);

6) действующие карты и схемы и другие документы или соответствующие сведения, охватывающие весь предполагаемый маршрут (рейсы) полета с учетом любых изменений плана полета, которые реально могут возникнуть, генеральная декларация (при необходимости), пассажирский манифест, грузовой манифест, центровочная ведомость (график);

7) формы донесений: «Авиационное происшествие», «Инцидент», «Опасное сближение»;

8) страховой полис страхования воздушного судна;

9) лицензия на виды авиационных работ (копия);

10) сертификат о дезинсекции (при необходимости);

11) контрольные карты проверок (входят в состав Руководства по летной эксплуатации ВС);

12) документы по аэронавигации (сборник аэронавигационной информации, штурманский бортовой журнал или предварительный расчет полета);

13) копии паспортов и градуировочных характеристик бортовых устройств регистрации полетной информации;

14) справки о наработке воздушного судна и двигателей;

15) сборник рекомендаций для экипажа по действиям в особых случаях полета (QRH);

16) каталог наиболее встречающихся отказов и повреждений, их классификация с целью поиска и устранения;

17) требования на заправку горюче-смазочными материалами;

18) Для воздушных судов западного производства - перечень допустимых отказов оборудования (MEL);

19) любая иная документация, которая может потребоваться для иностранного государства, имеющего отношение к данному полету.

10. В зависимости от максимальной (сертифицированной) взлетной массы, оснащения оборудования воздушные суда могут подразделяться на классы:

Таблица 1

Класс	Максимальная взлетная масса, в тоннах.	
	Самолеты	вертолеты
1	75 и более	10 и более
2	от 30 до 75	от 5 до 10
3	от 10 до 30	от 2 до 5
4	от 2,25 до 10	до 2
5	до 2,250	

11. По дальности полета воздушные суда подразделяются на:

1) магистральные дальние - 6000 км и более;

2) магистральные средние - от 2500 до 6000 км;

3) магистральные ближние - от 1000 до 2500 км;

4) самолеты с дальностью полета до 1000км.

12. По категориям турбулентности в следе и в соответствии с максимальной сертифицированной взлетной массой воздушные суда подразделяются на:

1) тяжелые (H) – все типы воздушных судов массой – 136 тонн или более;

В отношении воздушных судов, имеющих категорию турбулентности, свойственной тяжелым воздушным судам, при первичном установлении радиотелефонной связи между такими воздушными судами и органом ОВД перед вылетом или прибытием, к позывному воздушного судна добавляется слово “тяжелый”.

2) средние (M) - типы воздушных судов массой – менее 136, но более 7 тонн;

3) легкие (L) - типы воздушных судов массой от 2700 кг до 7 тонн;

4) класс "сверхлегких самолетов" (взлетная масса не более 2700 кг), включает в себя моторные летательные аппараты с неподвижными гибкими или жесткими крыльями с балансирным или аэродинамическим управлением.

13. Все воздушные суда, на которых производятся ночные полеты, должны иметь специальное оборудование для таких полетов.

14. Воздушные суда должны быть оборудованы аппаратурой для регистрации параметров полета и работы авиационной техники.

15. Для расчета минимумов и аэродромных схем воздушного движения используется классификация воздушных судов по категориям ИКАО, основанная на определении скорости в 1,3 раза превышающей скорость сваливания, при максимально сертифицированной посадочной массе (классифицированной скорости):

Таблица 2

Класс воздушного судна	Минимальная посадочная скорость, км/ч
A	Менее 169
B	169-223
C	224-260
D	261-306
E	307-390

Глава 3. Экипаж воздушного судна

16. Экипаж воздушного судна состоит из командира, пилота (пилотов), других лиц летного состава и обслуживающего персонала. Состав экипажа определяется в зависимости от типа и назначения воздушного судна, а также целей и условий его эксплуатации при выполнении полетов и определяется разработчиком и заказчиком. Минимальный состав экипажа из числа лиц летного состава указывается в Руководстве по летной эксплуатации воздушного судна данного типа. Полет воздушного судна при неполном составе экипажа запрещается.

17. В состав экипажа воздушных судов внесенных в Государственный реестр Республики Казахстан могут входить только граждане Республики Казахстан, за исключением полетов на воздушном судне, арендованном у другого государства с экипажем или при подготовке к самостоятельным полетам летного состава эксплуатанта Республики Казахстан. В отдельных случаях использование иностранного экипажа может производиться по решению уполномоченного органа.

18. Экипаж воздушного судна, управление которым в полете обеспечивается одним пилотом и не требует на борту других членов экипажа, состоит из командира воздушного судна.

19. В состав экипажа и в задание на полет, в необходимых случаях, могут дополнительно включаться другие лица. Перечень таких лиц, их права, обязанности и ответственность во время нахождения на борту воздушного судна определяются законодательством в сфере гражданской авиации, в государственной авиации – полномочным органом Министерства обороны Республики Казахстан.

20. К членам летного экипажа относятся лица, имеющие действующее свидетельство летного состава, а также подготовку и опыт, необходимые для управления воздушным судном данного типа и его оборудованием: пилоты, штурманы, бортинженеры, бортмеханики и бортрадисты.

21. К обслуживающему персоналу относятся члены экипажа, не выполняющие обязанности, связанные с управлением воздушного судна и его оборудованием во время полета: бортпроводники, бортоператоры и другие специалисты в зависимости от назначения воздушного судна и цели полета.

22. Лицам авиационного персонала, в том числе летному составу, может присваиваться класс в зависимости от уровня подготовки и опыта работы и выдается соответствующий сертификат (свидетельство).

23. Лица, входящие в состав экипажа, независимо от занимаемой должности и опыта работы обязаны пройти специальную подготовку и проверку готовности к полету, согласно требованиям нормативных правовых актов, регламентирующих организацию летной работы.

24. Командир воздушного судна руководит деятельностью экипажа, обеспечивает дисциплину и порядок на воздушном судне, соблюдение правил полетов и эксплуатации воздушного судна, а также принимает меры к обеспечению безопасности находящихся на борту людей, сохранности воздушного судна, груза и имущества. Распоряжения командира воздушного судна обязательны для исполнения всеми лицами, находящимися на борту воздушного судна.

25. Должностное лицо по специальности пилот, включенное в задание на полет (полетный лист) в качестве проверяющего командира воздушного судна, является старшим в экипаже и несет ответственность за безопасность полета.

26. В случаях, когда действия командира воздушного судна не могут обеспечить безопасности полета, проверяющий, имеющий специальность пилота (летчика) либо 2-й пилот, обязан взять на себя выполнение функций командира воздушного судна.

27. Лицам, находящимся на воздушном судне в качестве пассажиров, в том числе представителям заказчика, запрещается вмешиваться в действия экипажа и требовать от него изменения утвержденного задания на полет и (или) порядка выполнения полета.

28. В состав экипажа, выполняющего транспортный полет, разрешается включать не более одного проверяющего, инструктора и одного стажера из лиц летного состава. Сотрудники авиационных органов по надзору за безопасностью полетов имеют право быть включенными в состав экипажа в надлежащих случаях и в порядке, установленном уполномоченным органом.

29. Инструктор, занимающийся подготовкой к самостоятельным полетам членов экипажа ВС или «провозкой» их по воздушной трассе не является проверяющим.

30. Командир воздушного судна:

1) принимает окончательное решение о вылете, продолжении полета и посадке воздушного судна, а также о прекращении полета и/или возвращении в пункт вылета, на запасной аэродром или о выполнении вынужденной посадки, когда продолжение полета небезопасно по условиям полета, состоянию здоровья членов экипажа и пассажиров, состоянию авиационной техники или другим причинам;

2) отступает от плана полета и задания на полет, изменяет режим полета (по возможности, соблюдая правила полетов) в случаях явной угрозы безопасности полета и/или в целях спасения жизни людей, находящихся на борту воздушного судна, с немедленным докладом о своих действиях органу ОВД;

3) принимает решения и действует самостоятельно в соответствии со сложившейся обстановкой независимо от указаний органа ОВД

(пункта управления полетами) в случаях, когда такие указания создают явную угрозу безопасности полета;

4) требует от всех лиц, находящихся на борту воздушного судна, безоговорочного выполнения правил, связанных с обеспечением безопасности полета, а также отдает соответствующие распоряжения в пределах своей компетенции любому лицу, находящемуся на борту воздушного судна;

5) принимает все необходимые меры к лицам, которые своими действиями создают непосредственную угрозу безопасности полета и не подчиняются его распоряжениям, а также удаляет таких лиц с борта воздушного судна в ближайшем пункте посадки, а в случаях совершения деяния, содержащего признаки преступления, передает их соответствующим компетентным органам;

6) окончательно определяет необходимое количество топлива для заправки воздушного судна;

7) сливает в полете топливо, сбрасывает груз, багаж и почту, если это необходимо для обеспечения безопасности полета и посадки воздушного судна;

8) выполняет посадку при погоде ниже установленного минимума в случаях, не позволяющих продолжать полет до другого аэродрома (малый остаток топлива, состояние авиационной техники);

9) выполняет уход на второй круг, исходя из условий и обстоятельств, вызвавших принятие такого решения или, в случае угрозы безопасности полета, маневр по уходу на второй круг выполнять с любой высоты независимо от минимально допустимой безопасной высоты, которая определена в Руководстве по летной эксплуатации воздушного судна или в инструкции по производству полетов на аэродроме;

10) производит проверку и делает выводы об уровне техники пилотирования второго пилота, допущенного к выполнению взлета и посадки.

31. В целях обеспечения сохранности воздушного судна потерпевшего бедствие, командир воздушного судна заключает от имени эксплуатанта воздушного судна соглашения о транспортировке судна, багажа, груза, почты и принимать другие, вызываемые обстоятельствами, необходимые меры.

32. Командиру воздушного судна необходимо:

1) владеть техникой пилотирования и самолетовождения на соответствующем уровне подготовленности, необходимом для обеспечения безопасного выполнения полета;

2) знать уровень профессиональной подготовленности членов экипажа и принимать меры по повышению летной подготовки;

3) организовывать работу членов экипажа на земле и в полете, соблюдать условия предполетного отдыха и контролировать режим работы и отдыха членов экипажа при выполнении задания на полет;

4) уметь правильно оценивать аэронавигационную и метеорологическую обстановку при принятии решения на вылет и в полете;

5) в полном объеме готовиться к полету и контролировать предполетную подготовку экипажа;

6) неукоснительно соблюдать установленный порядок выполнения полетного задания и выполнять указания органов ОВД, за исключением случаев, указанных в пункте 36 подпунктов 2) и 3);

7) вести наблюдение за воздушной, метеорологической и орни-тологической обстановкой как визуально, так и с помощью бортовых радиолокационных средств; в случае обнаружения других воздушных судов в непосредственной близости и/или на одной высоте (эшелоне) полета, опасных метеоявлений, крупных птиц или птичьих стай, принимать все возможные меры для обеспечения безопасного продолжения полета с немедленным сообщением органу ОВД (пункту управления полетами);

8) лично убедиться, что самолет технически годен к выполнению полета, на борту воздушного судна находятся установленные бортовые (судовые) документы;

9) контролировать состояние и готовность воздушного судна, правильность его загрузки, распределение и надежное закрепление груза;

10) знать и соблюдать правила ведения радиосвязи и фразеологию радиообмена;

11) принимать необходимые меры по обеспечению безопасности полетов и сохранности воздушного судна, находящихся на его борту пассажиров, грузов, специального оборудования и полетной бортовой документации;

12) если воздушному судну, находящемуся в полете, грозит опасность или, если судно терпит, либо потерпело бедствие, командир (пилот) обязан принять все меры к сохранению жизни и здоровья людей. В случае вынужденной посадки командир воздушного судна руководит действиями всех лиц, находившихся на борту судна, до передачи своих полномочий компетентным органам. Все члены экипажа обязаны принимать участие в спасении людей и оказании помощи;

13) при получении сигнала бедствия оказывать посильную помощь обнаруженным воздушным, морским и речным судам, терпящим или потерпевшим бедствие, а также людям, попавшим в опасную (экстремальную) ситуацию с немедленным сообщением органам ОВД о месте и характере бедствия или угрожающей опасности, об оказываемой или необходимой возможной помощи;

14) осматривать воздушное судно после посадки и остановки двигателя (двигателей) на стоянке, если другой порядок не определен утверждённой технологией работы экипажа воздушных судов данного типа;

15) проводить разбор полета (полетов) в экипаже;

16) знать и соблюдать правила пожарной безопасности, в случае возникновения пожара умело использовать имеющиеся на борту средства пожаротушения.

33. Командир воздушного судна обеспечивает:

1) выполнение требований настоящих правил, РЛЭ воздушного судна и других нормативных правовых актов в части, его касающейся;

2) подготовку членов экипажа к выполнению полетного задания (плана полета);

3) соответствие фактического количества пассажиров на борту судна количеству, указанному в перевозочных документах или по докладу бортпроводника при наличии его в составе экипажа;

4) безопасный исход каждого полета и выполнение задания на полет независимо от того, пилотирует ли он воздушное судно лично или передал управление второму пилоту (летчику);

5) соблюдение установленного режима полета и точность самолето-вождения;

6) своевременное внесение в бортовой журнал замечаний об обнаруженных неисправностях на воздушном судне, об отклонениях в работе бортовых систем, а также за соответствие указанного в бортовом журнале остатка топлива его фактическому наличию на борту при передаче воздушного судна после прилета.

Глава 4. Классификация полетов

34. Полеты воздушных судов в воздушном пространстве Республики Казахстан классифицируются в зависимости от назначения, правил и условий пилотирования/ самолетовождения, района (места) выполнения, высоты, физико-географических условий и времени суток.

35. По назначению полеты подразделяются на:

1) транспортные - для перевозки пассажиров, грузов, почты и багажа;

2) полеты по выполнению авиационных работ, а также для оказания медицинской помощи населению;

3) учебные - для обучения курсантов и слушателей авиационных (летных) учебных заведений;

4) тренировочные - для тренировки и проверки квалификации летного (инструкторского) состава;

5) исследовательские - для проведения научных исследований в области авиационной техники, управления движением воздушных судов органами ОВД, в интересах науки, какого-либо министерства;

6) испытательные (контрольно-испытательные) - для испытания воздушных судов или установленных на них двигателей и оборудования;

7) облеты наземных радиотехнических средств (далее -РТС) для проверки и настройки радиотехнических средств локации, навигации

и связи, наземных посадочных систем;

8) облеты воздушных судов (контрольные облеты ВС) - для проверки в полете работы систем и агрегатов воздушного судна, которые не могут быть проверены на земле;

9) перегоночные: для перегона воздушных судов в ремонт (из ремонта), к новому месту базирования или работы;

10) демонстрационные: для показа новой авиационной техники и достижений авиации на авиасалонах-выставках;

11) поисковые и аварийно-спасательные: для проведения поиска летательных аппаратов, морских и речных судов, терпящих или потерпевших бедствие, для оказания помощи экипажам и пассажирам этих судов, а также населению в случаях стихийных бедствий или иных чрезвычайных ситуаций.

36. По правилам выполнения полеты подразделяются на:

1) визуальные: полеты по правилам визуальных полетов (ПВП);

2) по приборам: полеты по правилам приборных полетов (ППП).

По району (месту) выполнения полеты подразделяются на:

1) аэродромные (аэроузловые) в районе аэродрома (аэроузла);

2) трассовые - по воздушным трассам и внутренним воздушным линиям;

3) площадные - в зонах выполнения авиационных работ;

4) маршрутно-трассовые, выполняемые по установленному маршруту и воздушной трассе в одном полете на протяжении одного (всего) полета;

5) маршрутные- по маршрутам вне трасс и внутренних воздушных линий.

37. По высоте выполнения полеты подразделяются:

1) на предельно малых высотах - до 200м (включительно) над рельефом местности или водной поверхностью;

2) на малых высотах - выше 200м и до 1000м (включительно) над рельефом местности или водной поверхностью;

3) на средних высотах - выше 1000м и до 6000м (включительно) от уровня моря;

4) на больших высотах - выше 6000м и до 12000м (включительно) от уровня моря;

5) в стратосфере - выше 12000м от уровня моря.

38. По физико-географическим условиям полеты подразделяются:

1) над равниной и холмистой местностью;

2) над горной местностью;

3) над пустынной (безориентирной) местностью или водной поверхностью океана;

4) в полярных районах Северного и Южного полушарий;

39. По времени суток полеты подразделяются на:

1) дневные, выполняемые в период между восходом и заходом солнца;

2) ночные, выполняемые в период между заходом и восходом солнца;

3) смешанные при выполнении которых в период от взлета до посадки воздушного судна происходит переход от дневного полета к ночному или наоборот;

4) с пересечением 4 часовых поясов и более.

Глава 5. Метеорологические минимумы

40. Для обеспечения безопасности полетов устанавливаются следующие метеорологические минимумы:

1) аэродрома;

2) воздушного судна;

3) командира воздушного судна;

4) вида авиационных работ.

41. Для обеспечения эффективности и безопасности полетов в сложных метеорологических условиях могут устанавливаться пониженные категори-рованные минимумы точных заходов на посадку и посадок:

1) категория I. Точный заход на посадку и посадка по приборам с высотой принятия решения не менее 60м. и метеорологической видимости не менее 800м., либо при дальности видимости на ВПП 800м. и менее, но не менее 550м.;

2) категория II. Точный заход на посадку и посадка по приборам с высотой принятия решения менее 60 м., но не менее 30м. и при дальности видимости на ВПП 400м. и менее, но не менее 350м.;

3) категория III А. Точный заход на посадку и посадка по приборам с высотой принятия решения менее 30м. или без ограничения по высоте принятия решения; при дальности видимости на ВПП не менее 200м.;

4) категория III В. Точный заход на посадку и посадка по приборам с высотой принятия решения менее 15м. или без ограничения по высоте принятия решения; при дальности видимости на ВПП менее 200м., но не менее 50м.;

5) категория III С. Точный заход на посадку и посадка по приборам без ограничений по высоте принятия решения и дальности видимости на ВПП.

42. Понижение минимума категории I по дальности видимости на ВПП менее 800м, но не менее 550м; минимума категории II по дальности видимости на ВПП менее 400м, но не менее 350м, предусматривается только при наличии на аэродроме ВПП, специально оборудованной для точных заходов на посадку и посадок, а также соответствующего радионавигационного, электросветотехнического оборудования летной полосы и возможности проведения точных инструментальных измерений дальности видимости на ВПП.

43. Если ВПР и дальность видимости на ВПП подпадают под равные категории, то категория, к которой следует относить данный заход на посадку, может определяться либо ВПР, либо дальностью видимости на ВПП. Заход на посадку и посадка будут считаться выполненными по категории с более низкими минимумами.

44. Для аэродромов, воздушных судов, командиров воздушных судов, видов авиационных работ могут устанавливаться ограничения по скорости ветра.

45. В каждом конкретном случае при принятии решения для взлета, посадки, полета по маршруту или по району авиационных работ минимум определяется, исходя из наивысшего из минимумов - аэродрома, воздушного судна, командира воздушного судна или вида авиационных работ.

Глава 6. Воздушные трассы и установленные маршруты

46. Полеты воздушных судов в воздушном пространстве Республики Казахстан выполняются по воздушным трассам местных воздушных линий, по установленным маршрутам и вне их.

Направление и ширина воздушных трасс и установленных маршрутов, а также эшелоны (высоты) полетов устанавливаются с соблюдением требований безопасности полетов и иных, установленных законодательством в сфере гражданской авиации, требований.

47. Воздушные трассы (внутренние и международные) и установленные маршруты могут быть допущены к эксплуатации лишь после того, как будет установлено, что они удовлетворяют требованиям безопасности полетов воздушных судов, отвечают установленным нормам и правилам оборудования и эксплуатации.

48. Воздушные трассы включаются в специальный Перечень воздушных трасс Республики Казахстан, где для каждой трассы устанавливаются эшелоны, выделенные для полетов, и ширина трассы. Ширина воздушной трассы устанавливается в соответствии Приложением 11 к Конвенции международной гражданской авиации в пределах от 10 км до 25 км в зависимости от наличия навигационного оборудования.

49. Ширина установленных маршрутов на местных воздушных линиях, для полетов легких воздушных судов по ПВП, а также для полетов ниже нижнего эшелона, устанавливается, как правило, не более 4 км, с учетом рельефа местности и искусственных препятствий на ней.

50. Оборудование воздушных трасс необходимыми средствами навигации и радиолокационного контроля для управления воздушным движением осуществляется уполномоченным органом в области государственного регулирования гражданской авиации.

Глава 7. Аэродромы

51. Аэродромы гражданской авиации подразделяются:

1) по видам поверхности взлетно-посадочных полос (ВПП):

на аэродромы с искусственным покрытием (ИВПП), грунтовые (ГВПП), гидроаэродромы, снежные и ледовые;

2) в зависимости от их использования: на постоянные и временные аэродромы, дневного и круглосуточного действия;

3) по назначению: на трассовые аэродромы, заводские, учебные и для выполнения авиационных работ;

4) по расположению: на базовые, промежуточные, вылета, назначения и запасные;

5) по высоте над уровнем моря и характеристике рельефа: на горные и равнинные;

6) по допуску к эксплуатации по минимумам для посадки:

на категоризированные и некатегоризированные.

52. В зависимости от размеров ВПП и несущей способности покрытий аэродромы подразделяются на классы: А, Б, В, Г, Д и Е.

53. На классифицированных аэродромах (класса А-Е) должна быть

подготовлена запасная ГВПП, постоянно содержащаяся в эксплуатационной готовности для взлета и посадки воздушных судов.

При наличии на аэродроме двух и более ИВПП, а также, если аэродром, имеющий ИВПП, расположен в стесненных условиях (сложный рельеф местности) для аварийной посадки воздушного судна может быть использована БПБ, подготовленная как ГВПП.

54. Аэродромы, имеющие взлетно-посадочные полосы размером менее чем аэродромы класса Е, относятся к неклассифицированным аэродромам.

55. Для эпизодических, сезонных полетов, кроме аэродромов могут использоваться посадочные площадки, размеры которых обеспечивают безопасный взлет и посадку воздушного судна соответствующего типа.

56. Гражданские аэродромы, кроме временных аэродромов, аэродромов для обеспечения авиационных работ и посадочных площадок, подлежат регистрации в Государственном реестре гражданских аэродромов Республики Казахстан.

57. Гражданские аэродромы используются в качестве запасных аэродромов для воздушных судов независимо от их ведомственной принадлежности. Аэродромы, находящиеся в ведении других министерств, ведомств и организаций, могут выделяться в качестве запасных для воздушных судов независимо от ведомственной принадлежности по согласованию и решению руководства этих министерств.

58. Для каждого аэродрома и посадочной площадки разрабатывается инструкция по производству полетов, в которой определяется порядок выполнения полетов на данном аэродроме (посадочной площадке) с учетом местной особенности его эксплуатации и действующих ограничений.

Полеты на аэродроме, не имеющем утвержденной инструкции по производству полетов, запрещаются.

Инструкция по производству полетов в районе аэродрома подлежат периодической проверке на соответствие требованиям по обеспечению безопасности полетов. Проверка производится в процессе продления действующих свидетельств о регистрации и годности аэродромов к эксплуатации, но не реже чем через 5 лет.

59. Сведения, необходимые экипажам воздушных судов для выполнения полетов в районе аэродрома или аэроузла, публикуются в документах аэронавигационной информации.

Глава 8. Обеспечение полетов

60. Обеспечение полетов организуется и осуществляется в соответствии с требованиями нормативных правовых актов в сфере авиации и включает:

1) оперативное управление производственной деятельностью;

2) обеспечение аэронавигационной информацией;

3) метеорологическое обеспечение;

4) штурманское обеспечение;

5) инженерно-авиационное обеспечение;

6) аэродромное обеспечение;

7) электросветотехническое обеспечение;

8) радиотехническое обеспечение;

9) экологическое обеспечение;

10) коммерческое обеспечение;

11) орнитологическое обеспечение;

12) медицинское обеспечение;

13) режимно-охранное обеспечение;

14) аварийное и поисково-спасательное обеспечение.

61. Оперативное управление производственной деятельностью при обеспечении полетов предусматривает:

1) сбор, обработку и хранение информации о ходе выполнения суточных планов полетов;

- 2) оперативный контроль над обеспечением и выполнением суточного плана перевозок, регулярностью отправок, предотвращение сбойных ситуаций, связанных с задержками и переносами рейсов;
- 3) анализ недостатков и нарушений технологических графиков подготовки воздушных судов к вылету, обслуживания воздушных судов после прибытия;
- 4) оперативное руководство, регулирование и координирование производственной деятельности структурных подразделений организации гражданской авиации, аэропорта, авиакомпании в целях обеспечения эффективности, безопасности и регулярности полетов;
- 5) устранение недостатков в обеспечении авиационных перевозок и применение передовых технологий в обслуживании пассажиров.
62. Обеспечение аэронавигационной информацией при подготовке и выполнении полетов предусматривает предоставление аэронавигационной информации в отношении средств и служб, действующих на территории Республики Казахстан:
- 1) правила входа в воздушное пространство и транзита;
 - 2) данные аэродромов (вертодромов);
 - 3) данные навигационных средств;
 - 4) данные по связи и виды обслуживания воздушного движения, а также связанные с ними процедуры и правила.
63. Материалы, которые должны представляться, публикуются в виде объединенного пакета аэронавигационной информации:
- 1) сборник аэронавигационной информации Республики Казахстан (AIP);
 - 2) дополнения к AIP;
 - 3) NOTAM (листы предупреждений и бюллетеней предполетной информации);
 - 4) циркуляр аэронавигационной информации (AIC);
 - 5) контрольные перечни и сводки.
64. Обеспечением аэронавигационной информацией занимается служба аэронавигационной информации РК (далее САИ РК), которая собирает и рассылает информацию, требуемую для обеспечения безопасности и эффективности воздушного движения.
65. Экипажи ВС должны иметь на борту документы аэронавигационной информации (сборники радионавигационных кодов (РНК) которые находятся в рабочем состоянии с внесенными последними поправками на день вылета.
66. Выполнение полета без документов аэронавигационной информации запрещается.
67. Служба аэронавигационной информации РК работает в соответствии с требованиями Приложений 15 к Конвенции международной гражданской авиации.
68. Метеорологическое обеспечение полетов заключается в своевременном предоставлении эксплуатантам, органам обслуживания воздушного движения и другим авиационным потребителям качественной метеорологической информации необходимой для выполнения полетов или функциональных обязанностей. Метеорологическое обеспечение проводится в соответствии с Приложением 3 к Конвенции международной гражданской авиации.
69. Непосредственное метеорологическое обеспечение полетов осуществляется аэродромными метеорологическими органами (далее- АМЦ, АМСГ), а в случае отсутствия таких органов на аэродроме – соответствующими авиационными специалистами, прошедшими специальную подготовку и допущенными к такому обеспечению.
70. Официальными данными о фактической погоде на аэродроме, на основании которых принимается решение на вылет, взлет и посадку воздушных судов являются данные наблюдений, полученные от оперативных органов АМЦ (АМСГ), метеонаблюдателей, а на аэродромах, где отсутствуют такие органы, сведения о фактической погоде могут передавать должностные лица, имеющие соответствующую подготовку. Для каждого конкретного аэродрома метеорологическое обеспечение полетов детализируется Инструкцией по метеорологическому обеспечению полетов на аэродроме.
71. Экипажи воздушных судов обеспечиваются метеорологической информацией перед вылетом и в полете. Метеорологическая информация должна соответствовать времени, высоте и маршруту (району) полета. В период предполетной метеорологической подготовки (кроме "брифинговой") экипажи воздушных судов обеспечиваются:
- 1) устной метеорологической консультацией;
 - 2) данными о фактической погоде и прогнозами погоды по аэродромам вылета, посадки и запасным;
 - 3) прогнозами и штормовыми предупреждениями по маршрутам и районам полетов и информацией SIGMET (информация о наличии или ожидаемых метеоявлениях по маршруту полета);
 - 4) прогнозами ветра, температуры по высотам и прогнозами особых явлений погоды;
 - 5) данными метео-радиолокатора и фотографиями со спутников.
72. Вылеты экипажей воздушных судов по прогнозам основных и запасных аэродромов, срок действия которых меньше расчетного времени прилета, с учетом дополнительного времени 30 минут, запрещаются.
73. Сведения о фактических метеословениях, полученные от экипажей воздушных судов в процессе взлета, полета по маршруту и после посадки, используются авиационными подразделениями (АМЦ, АМСГ) в оперативной работе.
74. Если данные о высоте нижней границы облаков и/или дальности видимости по сообщению экипажа воздушного судна, заходящего на посадку, отличаются от официальных данных, полученных от АМЦ (АМСГ) в результате приборных измерений, в этом случае метеонаблюдатель (по указанию руководителя полетов или диспетчера ОВД) обязан выполнить контрольные измерения высоты облаков и/или дальности видимости (вертикальной видимости), которые являются визуальными.
75. Экипажи воздушных судов, находящиеся в полете обеспечиваются метеорологической информацией через диспетчерские органы ОВД, радиовещательные передачи (ATIS, VOLMET), через ВЧ и ОВЧ радиоканалы, а также органами метеорологического слежения в системе гражданской авиации.
76. При отсутствии на аэродроме авиационных метеорологических органов Казавиамета, в сложных метеорологических условиях для определения возможности производства полетов по ПВП по решению руководителя авиационного (летного) подразделения может быть произведена разведка погоды на воздушном судне без пассажиров на борту, с привлечением в состав экипажа метеоспециалиста, оформленного в установленном порядке в задании на полет.
77. Органы обслуживания воздушного движения и другие авиационные пользователи обеспечиваются метеоинформацией в соответствии действующими на территории Республики Казахстан другими нормативными документами.
78. Полеты в опасных метеорологических условиях выполняются в строгом соответствии с действующими нормативными документами.
- Метеорологическое обеспечение производится в соответствии Приложением 3 ИКАО.
79. Штурманское обеспечение полетов предусматривает:
- 1) разработку и введение в практику методических документов, регламентирующих подготовку и выполнение полетов в соответствии с правилами самолетовождения и навигации;
 - 2) штурманскую подготовку летного состава и должностных лиц, связанных с обеспечением и обслуживанием движения воздушных судов;
 - 3) организацию своевременного доведения до экипажей аэронавигационной информации, необходимой для выполнения полета, а также сведений о вводимых ограничениях полетов;
 - 4) разработку схем маневрирования воздушных судов в районе аэродрома (аэроузла), для захода на посадку и выхода из района аэродрома;
 - 5) разработку и установление метеоминимумов аэродрома для взлета и посадки воздушных судов, включая минимумы для визуальных полетов;
 - 6) консультации экипажей воздушных судов по выбору наиболее выгоднейших эшелонов и маршрутов полета в зависимости от метеорологической и/или воздушной обстановки;
 - 7) участие в разработке схем рационального и эффективного расположения (размещения) наземных радиотехнических средств навигации

и посадочных систем в районе аэродрома и на маршрутах;

8) осуществление контроля над работой бортовых и наземных навигационных средств, за точностью самолетовождения и обслуживания самолетовождения.

9) Получение и загрузку обновлённых баз данных в бортовые навигационные компьютеры, контроль за их сроками действия.

10) Внесение поправок в сборники навигационной информации и контроль их ведения.

80. Инженерно-авиационное обеспечение полетов включает:

1) содержание авиационных судов в исправном состоянии в соответствии с установленными нормативами;

2) анализ причин отказов и неисправностей авиационной техники, внедрение мероприятий по их предупреждению;

3) контроль за соблюдением правил технической эксплуатации воздушных судов авиационным персоналом и инженерно-техническим составом авиационных наземных служб;

4) планирование самолетооборота, технического обслуживания и специальных осмотров воздушных судов, текущего и капитального ремонта воздушных судов и двигателей;

5) проведение авиационно-технической подготовки, совершенствование технических знаний и практических навыков авиационного персонала по вопросам технической эксплуатации авиационной техники и оборудования.

81. При выполнении полетов воздушных судов на аэродромы и посадочные площадки, где отсутствует инженерно-технический состав, экипаж воздушного судна выполняет осмотр воздушного судна в объеме, установленном РЛЭ. Результаты осмотра и работы, выполненные при устранении неисправностей, записываются в бортовой журнал.

В случае нахождения на аэродроме лиц инженерно-технического состава, не имеющих допуска к техническому обслуживанию воздушного судна данного типа, подготовка к вылету организуется ими под руководством и контролем экипажа.

82. Воздушное судно может быть выпущено в полет, в том числе и до базового аэропорта, с отказом или неисправностью, если они не влияют на безопасность полета и предусмотрены специальным перечнем (РЛЭ воздушных судов или MEL). Решение о возможности перегонки многодвигательного воздушного судна с одним отказавшим двигателем к месту его замены (если такая перегонка предусмотрена РЛЭ ВС) принимает уполномоченный орган. Окончательное решение на выполнение полета принимает командир воздушного судна.

83. На борту воздушного судна должны находиться формуляры планера, двигателей, паспорта агрегатов в случаях:

1) перегонки воздушного судна для передачи другому эксплуатанту или для выполнения периодических видов технического обслуживания;

2) перегонки на ремонт, на переоборудование или доработку, возвращение к месту постоянного базирования;

3) перегонки для выполнения авиационных специальных работ вне места базирования и возвращения к месту постоянного базирования.

84. Аэродромное обеспечение полетов включает комплекс мероприятий по поддержанию летных полей аэродромов в постоянной эксплуатационной готовности, в том числе:

1) подготовку летного поля аэродрома и зон радиомаячных систем посадки к выполнению полетов;

2) содержание летного поля и проведение ремонтных работ в летний период;

3) зимнее содержание летного поля;

4) другие работы в соответствии с требованиями нормативных документов, регламентирующих порядок аэродромного обеспечения и Приложения 14 к Конвенции о международной гражданской авиации.

85. Ответственность за подготовку летного поля к полетам, контроль за его состоянием и своевременным ремонтом, определение коэффициента сцепления, а также за принятие решения о пригодности аэродрома, доведение информации до органов ОВД и Бюро аэронавигационной информации (далее - БАИ), о прекращении, возобновлении или ограничении прилетов и вылетов ВС в зависимости от состояния аэродрома несет аэродромная служба. Продолжительность очистки аэродромных покрытий от осадков не должна превышать нормы, установленных НАС ГА РК.

86. Все машины, выполняющие работы на летном поле, должны быть оборудованы искрогасителями, первичными средствами пожаротушения, средствами буксировки, радиосредствами, обеспечивающими двухстороннюю радиосвязь с руководителем полетов (диспетчером). Машина ответственного лица службы, производящей работы, дополнительно оборудуется радиостанцией для прослушивания радиообмена «экипаж-диспетчер». В целях обеспечения безопасности полетов весь спецтранспорт и механизмы, работающие на летном поле, должны быть оборудованы габаритными и проблесковыми огнями, включенными независимо от времени суток.

Информация о времени окончания работ на летной полосе является основанием для вылета ВС из других аэропортов с расчетом прилета на данный аэродром не ранее указанного времени окончания работ.

При значениях коэффициента сцепления на ВПП менее рекомендованного РЛЭ для ВС данного типа взлеты и посадки ВС запрещаются.

87. Электросветотехническое обеспечение полетов предусматривает:

1) содержание электросветотехнических средств летного поля аэродрома в исправном состоянии;

2) проведение ежедневного технического обслуживания светосигнального оборудования и летного контроля экипажами воздушных судов;

3) планирование использования электросветотехнических средств, их технического обслуживания, ремонта или замены;

4) учет и анализ отказов и неисправностей электросветотехнических средств, разработку и проведение мероприятий по повышению их надежности;

5) обеспечение надежного резервирования в случае отказа электро-светотехнических средств.

88. Светосигнальное оборудование аэродрома должно быть включено:

1) при ночных полетах - за 15 мин. до захода солнца или расчетного времени прибытия (вылета) воздушных судов;

2) в дневных условиях - при видимости 2000м и менее;

3) в других случаях - по указанию руководителя полетов или по требованию экипажа.

89. Светосигнальное оборудование должно быть выключено:

1) с восходом солнца;

2) в дневное время - при видимости более 2000м.;

3) в других случаях - по указанию руководителя полетов при отсутствии прилетов (вылетов) воздушных судов в течение 30 мин. и более.

90. Радиотехническое обеспечение полетов предусматривает:

1) обеспечение органов ОВД необходимыми РТС, средствами связи и контроля за движением воздушных судов;

2) содержание средств радиотехнического обеспечения полетов и средств связи в исправном состоянии;

3) планирование использования РТС и средств связи с перерывом на техническое обслуживание и/или ремонт;

4) учет и анализ отказов и неисправностей РТС, средств связи; разработку и проведение мероприятий по повышению надежности работы этих средств;

5) подготовку и допуск инженерно-технического состава баз эксплуатации радиотехнического оборудования и связи (далее - ЭРТОС) к технической эксплуатации РТС.

91. Для радиотехнического обеспечения полетов используются автоматизированные системы УВД, трассовые и аэродромные радиолокаторы, радиотехнические системы навигации, радиомаячные системы посадки, оборудование системы посадки (далее - ОСП), радиопеленгаторы, средства воздушной и наземной электросвязи. Использование средств РТО и связи для обеспечения полетов разрешается после их государственной регистрации и оформления допуска к эксплуатации в соответствии с требованиями нормативных документов.

92. РТС обеспечения полетов включаются по указанию руководителя полетов (диспетчера ОВД):

1) средства района аэродрома (ОРЛ-А, VOR/DME, РСБН, БПРМ, ДПРМ) - за 30 мин. до расчетного времени посадки (пролета)

воздушного судна;

2) системы посадки (РМС, ОСП) - за 30 мин. до расчетного времени посадки.

В случае изменения рабочего курса посадки руководитель смены службы ЭРТОС обязан доложить руководителю полетов о готовности РТС к работе с другим курсом посадки.

93. РТС обеспечения полетов выключаются по указанию руководителя полетов (диспетчера) по окончании руления прибывшего на аэродром воздушного судна, а также по окончании связи с диспетчером «Подхода» экипажа, вылетевшего ВС и при отсутствии прилетов/вылетов других ВС.

94. Рабочие места диспетчеров аэродромной зоны («Круг», «Посадка», «Вышка», КДП) должны быть оборудованы автоматической звуковой и световой сигнализацией об отказах объектов систем посадки (РМС, ОСП). О неисправностях и отказах РТС руководитель смены службы ЭРТОС обязан немедленно сообщить руководителю полетов (диспетчеру) для передачи экипажам воздушных судов.

95. Радиотелефонный обмен между диспетчерами ОВД (руководителями полетов) и экипажами воздушных судов, переговоры взаимодействующих должностных лиц диспетчерских пунктов ОВД, а также информация, передаваемая по радиоканалам метеовещания, подлежит обязательной регистрации на аппаратуре автоматической звукозаписи. Материалы звукозаписи и видеозаписи (при наличии аппаратуры видеозаписи радиолокационной информации воздушной обстановки) должны храниться не менее 5 суток.

96. РТС обеспечения полетов и воздушной электросвязи ОВЧ-диапазона периодически должны проходить летные проверки на соответствие их эксплуатационных параметров действующим нормам. Ежемесячные проверки качества работы РТС обеспечения полетов в аэропортах по указанию руководителя полетов (старшего диспетчера службы ОВД) осуществляются экипажами, выполняющими полеты.

Результаты проверки командир воздушного судна обязан записать в журнал отзывов командиров воздушных судов о работе посадочного и навигационного оборудования аэропортов, в котором отмечаются принятые по замечаниям меры.

97. Выключение РТС обеспечения полетов для технического обслуживания и ремонта (реконструкции) производится в соответствии с наставлением по САИ.

Должностные лица службы ЭРТОС должны сделать запись о временном выключении РТС обеспечения полетов в специальный журнал, находящийся в службе аэронавигационной информации и информировать службу ОВД. Руководитель полетов (диспетчер) должен представить инженерно-техническому составу службы ЭРТОС время (в светлое время суток) для выполнения оперативного технического обслуживания, требующего кратковременного (до 1 часа) выключения РТС обеспечения полетов. Запрещается использование РТС, на которых не выполнены работы по оперативному техническому обслуживанию.

98. Метрологическое обеспечение полетов включает в себя метро-логическую проверку всего радиотехнического, связанного, аэронавигационного наземного и бортового оборудования. Метрологическая проверка и ремонт контрольно-измерительной аппаратуры и оборудования производится специализированной Базовой проверочно-ремонтной метрологической лабораторией (далее - БПРМЛ).

99. Экологическое обеспечение полетов представляет собой комплекс мероприятий по охране окружающей среды в зоне аэродрома и на прилегающей к нему территории. Экологическое обеспечение полетов предусматривает проведение мероприятий по охране окружающей среды при проектировании и строительстве аэропортов, аэродромов, отдельных объектов от промышленных выбросов в атмосферу и загрязнения сточных вод, охрану от воздействия сверхвысоких частот излучения; мероприятия по охране санитарной зоны при аэродромной территории населенных пунктов от шумового воздействия и эмиссии авиадвигателей при взлете и посадке воздушных судов.

100. Коммерческое обеспечение полетов включает обеспечение службой организации перевозок выполнения комплекса технологических процедур, направленных на использование максимальной коммерческой загрузки (грузоподъемности) воздушных судов без нарушения установленных норм и правил безопасности перевозок, на высоком уровне культуры обслуживания пассажиров и грузовых перевозок.

101. Технологические процедуры коммерческого обеспечения полетов службой организации перевозок включают:

- 1) расчет и комплектование коммерческой загрузки воздушных судов;
- 2) расчет центровки и предельной (общей) загрузки воздушных судов;
- 3) соблюдение установленного порядка оформления пассажиров, багажа грузов и почты;
- 4) контроль загрузки (выгрузки) воздушных судов в соответствии с центровочным графиком;
- 5) обеспечение безопасного подъезда спецтранспорта и средств механизации к воздушным судам и отъезда от них;
- 6) оформление перевозочной и сопроводительной документации;
- 7) оформление и досмотр пассажиров, багажа и ручной клади, контроль за перевозкой опасных грузов.

102. К посадке в воздушное судно допускаются пассажиры, прошедшие регистрацию и досмотр. Багаж пассажиров, не явившихся на посадку, подлежит снятию с борта воздушного судна. Вылет воздушного судна с багажом пассажиров, не явившихся на посадку, запрещается.

103. Диспетчер службы организации перевозок или командир воздушного судна имеют право изменить место, предоставленное пассажиру в салоне воздушного судна, если это необходимо для обеспечения безопасности и/или допустимых центровок.

104. Количество пассажиров на борту воздушного судна должно соответствовать количеству кресел, оборудованных привязными ремнями, но не выше установленных норм по предельной загрузке для данного типа воздушного судна.

105. На аэродромах не имеющих службы организации перевозок, коммерческое обеспечение полета (полетов) возлагается на командира воздушного судна (летчика).

106. Орнитологическое обеспечение полетов направлено на предотвращение столкновений воздушных судов с птицами и предусматривает доведение до экипажей своевременного предупреждения о возникновении орнитологической опасности на аэродромах (в районе аэродрома), на маршрутах и в районе полетов, а также проведение комплекса мероприятий по активному отпугиванию птиц (птичьих стай) и недопущению их скопления в секторах взлета и захода на посадку.

107. Медицинское обеспечение полетов представляет систему мероприятий, направленных на сохранение здоровья, повышение работоспособности авиационного персонала и специалистов, связанных с выполнением и обеспечением полетов.

108. Лица летного состава по состоянию своего здоровья должны соответствовать установленным медицинским требованиям. Пригодность к летной работе по состоянию здоровья определяется врачебно-летными экспертными комиссиями. Допускать к полетам летный состав с истекшим сроком действия медицинского заключения о годности к летной работе запрещается.

109. Ни одно лицо не пилотирует воздушное судно и не выполняет обязанности члена экипажа, находясь под воздействием спиртных напитков, наркотиков или лекарственных средств, ограничивающих способности выполнения этими лицами своих обязанностей.

110. Члены экипажа и диспетчеры ОВД, не прошедшие предполетный (предсменный), регулярный медицинский осмотр, а также уклоняющиеся от прохождения медицинского контроля перед вылетом (перед заступлением на дежурство) к выполнению полета (управлению движением воздушных судов) не допускаются. Данный пункт не распространяется на иностранные экипажи.

111. Члены экипажа и диспетчеры ОВД, в случае установления у них состояния алкогольного опьянения или остаточных явлений алкогольного опьянения к выполнению своих служебных обязанностей не допускаются и привлекаются к ответственности в установленном порядке.

112. Воздушные суда должны быть оснащены бортовыми и аварийными аптечками. Члены экипажа должны уметь оказывать первую медицинскую помощь.

При вылете с внебазового аэропорта командир воздушного судна на основании устного заявления членов экипажа о готовности их к полету делает соответствующую запись в задании на полет в аэропортах, где прохождение медицинского осмотра невозможно по каким-либо причинам.

113. Режимно-охранное обеспечение заключается в обеспечении сохранности воздушных судов, безопасности членов экипажей и пассажиров, проведение мероприятий по предупреждению и пресечению актов незаконного вмешательства в деятельность авиации, а также предусматривает:

- 1) досмотр пассажиров, багажа и ручной клади;

- 2) специальный осмотр воздушных судов и охрану авиационной техники;
- 3) организация пропускного и внутриобъектового режимов в аэропортах;

4) ограждение аэродромов и объектов на территории аэродрома, исключая возможность бесконтрольного проникновения посторонних лиц, транспортных средств и животных;

5) осмотр летной полосы в СМУ днем, ночью проводится по разрешению диспетчера ОВД перед взлетом и посадкой воздушных судов.

114. Аварийное и поисково-спасательное обеспечение полетов осуществляется Единой авиационно-спасательной службой Республики Казахстан (далее - ЕАПСС РК).

ЕАПСС РК предназначена для организации и осуществления поиска и спасания экипажей и пассажиров воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие. Поиска и эвакуации космонавтов и спускаемых аппаратов космических объектов после посадки. Оказание помощи в аварийных ситуациях членам экипажей и пассажирам судов, личному составу кораблей в акваториях морей и внутренних водоемов, а также для выполнения работ при авариях и катастрофах, стихийных и экологических бедствиях по заданиям Агентства по чрезвычайным ситуациям Республики Казахстан.

115. Основными нормативными правовыми актами, определяющими организацию и проведение мероприятий по поиску и спасанию, являются:

- 1) инструкция по организации поисково-спасательного обеспечения полетов авиации на территории Республики Казахстан;
- 2) инструкция по взаимодействию спасательных служб, подразделений, сил и средств министерств и государственных комитетов Республики Казахстан.

116. На территории Республики Казахстан устанавливаются районы поиска и спасения.

Границы районов определяются "Инструкцией по организации поисково-спасательного обеспечения полетов на территории Республики Казахстан".

Непосредственная организация поисково-спасательного обеспечения полетов воздушных судов всех министерств, государственных комитетов, видов Вооруженных Сил, авиакомпаний Республики Казахстан осуществляется соответственно командирами и руководителями, организующими полеты.

117. Поиск и спасание экипажей и пассажиров воздушных судов, терпящих бедствие на море и внутренних водоёмах, осуществляется в соответствии с инструкцией, указанной в пункте 116.

Глава 9. Задачи обслуживания воздушного движения

118. Обслуживание воздушного движения в воздушном пространстве Республики Казахстан организуется в соответствии с требованиями настоящих Правил и нормативных правовых актов Республики Казахстан, регламентирующих функционирование системы ОВД, а также положениями Приложений к Конвенции о международной гражданской авиации "Международные Стандарты и Рекомендуемая практика обслуживания воздушного движения", охватывает вопросы установления воздушного пространства, соответствующих органов и служб, необходимых для обеспечения безопасного, упорядоченного и быстрого потока воздушного движения, а также обеспечения производства полетов на международных воздушных трассах в одинаковых условиях, созданных для повышения безопасности и эффективности полетов воздушных судов.

119. Задачами обслуживания воздушного движения являются:

- 1) предотвращение столкновений между воздушными судами;
- 2) предотвращение столкновений воздушных судов, находящихся на площади маневрирования аэродрома с препятствиями на этой площади;
- 3) ускорение и поддержание упорядоченного потока воздушного движения;
- 4) предоставление консультаций и информации, необходимых для обеспечения безопасного и эффективного производства полетов;
- 5) уведомление соответствующих организаций о воздушных судах, нуждающихся в помощи аварийных и поисково-спасательных служб и оказания таким организациям необходимого содействия.

120. Задачи диспетчерского обслуживания воздушного движения не включают предотвращение столкновения с землей. В связи с этим, предписываемые в настоящем документе правила не освобождают пилота от ответственности за принятие мер к тому, чтобы любые разрешения, выданные диспетчерскими органами, обеспечивали безопасность в этом отношении, за исключением тех случаев, когда осуществляется радиолокационное наведение (векторение) воздушного судна, выполняющего полет по ППП.

121. Для успешного решения задач ОВД в районах с высокой интенсивностью полетов используются районные и аэродромные (азроузловые) автоматизированные системы управления воздушным движением (далее - АС УВД).

122. Организация и регулирование потоков воздушного движения осуществляется в районах, оснащенных АС УВД и в Главном центре планирования воздушного движения (ГЦ ПВД).

Глава 10. Классификация воздушного пространства

123. Классификация воздушного пространства производится в зависимости от вида обслуживания воздушного движения, правил полетов (ППП, ПВП), необходимости наличия диспетчерского разрешения на полет, эшелонирования воздушных судов между собой, требований по радиосвязи, ограничений по скорости полета воздушных судов и соответствующих метеоусловий.

124. Воздушное пространство ОВД классифицируется и обозначается следующим образом:

Класс А. Разрешаются только полеты по ППП, все воздушные суда подлежат диспетчерскому обслуживанию и эшелонируются.

Класс В. Разрешаются только полеты по ППП и ПВП, все воздушные суда подлежат диспетчерскому обслуживанию и эшелонируются.

Класс С. Разрешаются полеты по ППП и ПВП, все воздушные суда подлежат диспетчерскому обслуживанию; воздушные суда, выполняющие полеты по ППП эшелонируются относительно других воздушных судов, выполняющих полеты по ППП и ПВП. Воздушные суда, выполняющие полеты по ПВП, эшелонируются относительно воздушных судов, выполняющих полеты по ППП, и получают информацию о движении в отношении других воздушных судов, выполняющих полеты по ПВП.

Класс D. Разрешаются полеты по ППП и ПВП; все воздушные суда подлежат диспетчерскому обслуживанию; воздушные суда, выполняющие полеты по ППП, эшелонируются относительно других воздушных судов, выполняющих полеты по ППП, и получают информацию о движении в отношении воздушных судов, выполняющих полеты по ПВП; воздушные суда, выполняющие полеты по ПВП получают информацию о движении в отношении всех других воздушных судов;

Класс Е. Разрешаются полеты по ППП и ПВП; воздушные суда, выполняющие полеты по ППП подлежат диспетчерскому обслуживанию и эшелонируются относительно других воздушных судов, выполняющих полеты по ППП. Все воздушные суда получают, по мере возможности, информацию о движении.

Класс F. Разрешаются полеты по ППП и ПВП; всем воздушным судам, выполняющие полеты по ППП, предоставляется консультативное обслуживание воздушного движения и по запросу всем воздушным судам предоставляется полетно-информационное обслуживание.

Класс G. Разрешаются полеты по ППП и ПВП и по запросу предоставляется полетно-информационное обслуживание.

Воздушное пространство Республики Казахстан классифицировано в следующем порядке:

- 1) Верхнее воздушное пространство от высоты 6100м. и выше относится к классу А.
- 2) Нижнее воздушное пространство с эшелона 6000м. и ниже до эшелона 1200м. относится к классу С.
- 3) Нижнее воздушное пространство районов аэродромов, где организовано диспетчерское обслуживание относится к классу С.

4) Нижнее воздушное пространство с эшелона 900м и ниже , где не организовано диспетчерское обслуживание относится к классу G.

5) В отдельных случаях верхняя граница воздушного пространства класса G может назначаться выше эшелона 1200м.

Воздушное пространство класса G является неконтролируемым воздушным пространством. Полеты в этом воздушном пространстве производятся по Правилам визуальных полетов в соответствии таблице №3 и без связи.

В неконтролируемом воздушном пространстве диспетчерское разрешение не требуется. Организация оповещения для поиска и спасения в соответствующий орган возлагается на авиакомпанию и владельцев летательных аппаратов.

Информация о классификации воздушного Республики Казахстан изложена в нормативных документах, утвержденных уполномоченным органом по согласованию с соответствующим органом Министерства обороны РК.

125. Неконтролируемое воздушное пространство устанавливается по вертикали ниже безопасного эшелона на 300 метров (900F) по горизонтали, за пределами районов аэродромов, аэроузлов и других зон с особым режимом полётов.

Полёты в неконтролируемом воздушном пространстве выполняются только по ПВП по диспетчерскому, полётно-информационному, консультативному обслуживанию.

126. Требования, предъявляемые к полетам в пределах воздушного пространства каждого класса, соответствуют требованиям, указанным в таблице Приложения 5 настоящих Правил.

Глава 11. Порядок организации обслуживания

воздушного движения

127. Организация обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве Республики Казахстан устанавливается уполномоченным органом в области государственного регулирования гражданской авиации. Информация по организации обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве Республики Казахстан изложена в Инструкции по производству полетов в районе аэродрома (Аэронавигационном паспорте аэропорта). На основе этих данных служба САИ РК готовит к публикации в AIP RK соответствующую информацию, необходимую для пользования таким обслуживанием.

128. Разграничение воздушного пространства в котором должно обеспечиваться обслуживание воздушного движения связывается с характером структуры маршрутов, плотностью воздушного движения, типами воздушных судов и потребностью в эффективном обслуживании.

129. Организация обслуживания воздушного движения сопредельным государством осуществляется на основе согласительных процедур взаимодействия приграничных РОВД.

130. Органы ОВД организуют и осуществляют тесное взаимодействие с военными органами, ответственными за осуществление деятельности, которая может затрагивать безопасность полетов воздушных судов.

Между органами ОВД и соответствующими военными органами достигается договоренность в отношении незамедлительного обмена информацией, относящейся к безопасному и беспрепятственному производству полетов воздушных судов.

131. Отдельные полеты военных воздушных судов неизбежно влекут за собой несоблюдение правил воздушного движения, поэтому в целях безопасности полетов, соответствующим военным органам заранее направляется уведомление в органы ОВД гражданской авиации о проведении таких полетов.

132. Орган ОВД соглашается на сокращение минимумов эшелонирования, вызываемых необходимостью, обусловленной действиями военных органов и другими чрезвычайными обстоятельствами, только в том случае, когда получен конкретный письменный запрос от уполномоченного органа, обладающего юрисдикцией над соответствующими воздушными судами, и сокращенные минимумы в таком случае будут применяться только в отношении этих воздушных судов.

Соответствующий орган ОВД должен выпускать в установленной письменной форме инструкции, в полной мере отражающие эти сокращенные минимумы эшелонирования.

Глава 12. Виды обслуживания воздушного движения

133. Обслуживание воздушного движения состоит из следующих трех видов обслуживания в соответствии с требованиями Приложений 2, 11 к Конвенции о международной гражданской авиации и DOC.4444 ИКАО:

1) диспетчерское обслуживание воздушного движения (управление воздушным движением), предназначенное для решения задач 1, 2 и 3 пункта 120 настоящих ОПП ВП РК, которое в свою очередь подразделяется на следующие три части:

районное диспетчерское обслуживание - обеспечение диспетчерского обслуживания контролируемых полетов;

диспетчерское обслуживание подхода - обеспечение диспетчерского обслуживания частей контролируемых полетов, которые связаны с прилетом и вылетом воздушных судов;

аэродромное диспетчерское обслуживание - обеспечение диспетчерского обслуживания аэродромного движения, кроме частей полетов, указанных выше.

2) полетно-информационное обслуживание, которое предназначено для решения задачи 4 в пункте 120;

3) служба аварийного оповещения, которая предназначена для решения

задачи 5 в пункте 120.

134. Обслуживание воздушного движения обеспечивается органами, которые создаются и распределяются следующим образом:

1) службы аэронавигационной информации и брифинг, для обеспечения полетно-консультативного информационного обслуживания;

2) служба аварийного оповещения в пределах районов полетной информации;

3) диспетчерские районы, для обеспечения диспетчерского обслуживания воздушного движения на воздушных трассах, маршрутах УВД (таблица 3);

4) диспетчерские зоны; для обеспечения диспетчерского обслуживания в тех частях воздушного пространства, которые не входят в диспетчерские районы, а также для обслуживания прибывающих и вылетающих воздушных судов, или находящихся в зоне ожидания.

135. Диспетчерское обслуживание в районе аэродрома обеспечивается диспетчерским пунктом районного аэродрома, который предоставляет информацию и выдает разрешения находящимся под его управлением воздушным судам для обеспечения безопасного, упорядоченного и быстрого потока воздушного движения на аэродроме или вблизи аэродрома (в зоне взлета и посадки) в целях предотвращения столкновений между:

1) воздушными судами, выполняющими полет по аэродромному кругу движения вокруг аэродрома;

2) воздушными судами, движущимися по площади маневрирования;

3) выполняющими посадку и взлетающими воздушными судами;

4) воздушными судами и транспортными средствами, движущимися по площади маневрирования;

5) воздушными судами на площади маневрирования и находящимися на этой площади препятствиями.

Обеспечение предусмотренного обслуживания на перроне может быть поручено аэродромному диспетчерскому пункту или отдельному органу.

136. Диспетчерские пункты районов аэродрома отвечают также за оповещение служб безопасности полетов и незамедлительно сообщают о любом отказе или неполадках в работе любого механизма, огня или другого устройства, установленного на аэродроме для регулирования аэродромного движения и ориентировки пилотов воздушных судов.

137. Движение лиц или транспортных средств, включая буксируемые воздушные суда, на площади маневрирования аэродрома управляется диспетчерским пунктом РА с тем, чтобы избежать возникновения опасности для них или для воздушных судов, выполняющих посадку, руление или взлет.

138. Контролируемый полет в любое время находится под управлением только одного диспетчерского пункта. Ответственность за управление движением всех воздушных судов, выполняющих полет в конкретной части воздушного пространства, возлагается на один диспетчерский пункт.

139. Выдача органами управления воздушным движением диспетчерских разрешений рассматривается как предоставление воздушному судну полномочий предпринимать действия только в отношении того, что касается известного воздушного движения.

140. Диспетчерские разрешения основываются исключительно на требованиях к обеспечению диспетчерского ОВД и содержат в себе:

1) опознавательный индекс воздушного судна, указанный в плане полета;

2) границы действия разрешения;

3) маршрут полета;

4) эшелон полета для всего маршрута или его части;

5) любые необходимые указания и информация по другим вопросам (маневрирование при заходе на посадку или вылете, по введению времени истечения срока действия разрешения).

141. В диспетчерских разрешениях для вылетающих воздушных судов могут указываться направление взлета и сторона разворота после взлета, если она отличается от опубликованной в документах аэронавигационной информации (АНИ), линия пути, по которой необходимо следовать до выхода на нужный курс; эшелон, который необходимо выдерживать перед набором высоты до заданного эшелона; время, пункт и/или вертикальная скорость при изменении эшелона, а также любой другой необходимый маневр, исходя из соображений безопасности полетов.

142. Разрешения выдаются с учетом известных условий движения, которые влияют на безопасность полетов воздушных судов. К таким условиям движения относятся не только находящиеся в воздухе и на площади маневрирования воздушные суда, движение которых управляется, но также и любое движение наземных транспортных средств или другие препятствия, не размещенные постоянно на используемой площади маневрирования.

143. Если диспетчерское разрешение не удовлетворяет командира (пилота) воздушного судна, он может доложить диспетчеру ОВД и если это практически возможно, получить измененное диспетчерское разрешение.

144. Измененные диспетчерские разрешения органов ОВД связаны только с условиями движения и метеословиями на аэродроме и не освобождают пилота, от какой либо ответственности в связи с возможным нарушением применяемых правил и положений.

145. Функции диспетчерских пунктов и соответствующие процедуры диспетчерского ОВД в воздушном пространстве Республики Казахстан устанавливаются нормативными документами, регламентирующими деятельность персонала органов ОВД, которые обязательны для изучения и выполнения летными экипажами.

Глава 13. Организация работы службы ОВД

146. Работа службы ОВД организуется по сменам. Смены возглавляются начальниками смен. Смены районных диспетчерских центров (РОВД), и аэродромного диспетчерского центра (далее - АДЦ) - соответственно руководителями полётов центра (далее - РПЦ) или района ОВД (РПР) и аэродромного (аэроузлового) диспетчерского центра (РП АДЦ) или старшим диспетчером района аэродрома.

Старшим - является руководитель полётов РПЦ (РПР). Работа каждой смены должна быть организована при полном составе специалистов на всех диспетчерских пунктах.

147. Руководителю полётов (старшему диспетчеру) подчиняются в оперативном отношении начальники дежурных смен соответствующих объектов и служб, обеспечивающих полёты и ОВД (ЭРТОС, ЭСТОП, метеорологической, штурманской, аэродромной, аварийно-спасательной) по вопросам, связанным с обеспечением безопасности полётов.

148. Руководитель полётов (старший диспетчер) аэродрома является главным должностным лицом, который разрешает и запрещает выпуск и приём на аэродроме воздушных судов. Его решения обязательны для всех служб, обеспечивающих полёты.

149. Руководитель полётов (старший диспетчер) аэродрома обязан:

1) лично разрешать, приостанавливать, запрещать работы на ВПП, и на площади маневрирования аэродрома;

2) контролировать освобождение летной полосы от технических и других средств не позднее чем за 5 мин до расчетного (уточненного) времени посадки, а также непосредственно перед взлётом воздушного судна;

3) запрещать выполнение работ на ВПП в случаях отсутствия или потери связи между диспетчером стартового диспетчерского пункта (далее - СДП) (Вышка) и руководителем бригады аэродромной службы;

4) запрещать выезд на ВПП для производства всех видов работ техническим средствам, светосигнальное оборудование которых не соответствует требованиям НАС ГА РК, а также без сопровождения спецмашиной ответственного лица службы, проводящей работы.

150. Руководителю полётов (старший диспетчер) имеет право:

1) принимать решение о начале, ограничении, прекращении и возобновлении полётов;

2) отдавать распоряжения, связанные с выполнением суточного плана воздушного движения и обеспечением безопасности при ОВД, начальникам дежурных смен служб, обеспечивающих полёты;

3) отстранять от исполнения служебных обязанностей должностных лиц, не обеспечивающих безопасность полётов, а также запрещать вылет экипажей воздушных судов при отсутствии в суточном плане полетов;

4) приостанавливать выполнение задания на полёт в случае нарушения экипажем требований безопасности полётов.

151. Руководитель полётов (старший диспетчер) несет ответственность:

1) за принимаемые решения о начале, ограничении или прекращении полётов;

2) за обеспечение безопасности и регулярности полётов воздушных судов при ОВД;

3) за качественное проведение инструктажа и разбора, организацию и результаты работы смены службы движения.

152. Обязанности, права и ответственность специалистов службы ОВД определяются настоящими Правилами, технологиями работы и должностными инструкциями.

153. Все указания диспетчера являются обязательными для экипажей воздушных судов, за исключением случаев, когда при явной угрозе безопасности полётов командир воздушного судна может отступить от плана полёта и указаний диспетчера с немедленным докладом о своих действиях.

Глава 14. Организация воздушного пространства.

154. В целях установления определённого порядка выполнения полётов и обеспечения безопасности движения воздушных судов воздушное пространство Республики Казахстан по вертикали делится на верхнее и нижнее.

155. Граница между верхним и нижним воздушным пространством устанавливается на высоте 6100 м от уровня, соответствующего атмосферному давлению 760 мм рт. ст. (1013,2 мб.). В отдельных случаях, в зависимости от местных условий, по согласованию и разрешению уполномоченного авиационного органа граница между верхним и нижним, воздушным пространством может быть установлена на другой высоте.

156. Для осуществления функций ОВД воздушное пространство Республики Казахстан делится на районы ОВД.

157. Район обслуживания воздушного движения - воздушное пространство в установленных границах, в котором осуществляется диспетчерское обслуживание воздушного движения по воздушным трассам и местным воздушным линиям (далее-МВЛ), а также по установленным маршрутам осуществляемое районным диспетчерским центром или РОВД.

158. Району ОВД в оперативном отношении подчиняются службы ОВД аэропортов, входящих в данный район ОВД.

159. В состав районов ОВД расположенных в непосредственной близости от морской государственной границы Республики Казахстан, может быть включено, в установленном порядке, воздушное пространство над прилегающей к границе акваторией моря.

160. В районы ОВД входят районы местных диспетчерских пунктов (далее - МДП), а также районы аэродромов и аэроузлов.

161. Районы МДП организуются для обслуживания воздушного движения и обеспечения полётов на МВЛ и постоянных маршрутах полётов воздушных судов в нижнем воздушном пространстве.

Диапазон высот полётов по МВЛ в районе МДП устанавливается перечнем МВЛ РК.

162. Близко расположенные аэродромы в целях координации полётов на них объединяются в аэроузлы.

163. В районах аэродромов (аэроузлов) устанавливаются воздушные коридоры входа и выхода, зоны взлёта и посадки, ожидания и другие зоны.

164. Зона взлёта и посадки для каждого аэродрома устанавливается с учётом летно-технических данных воздушных судов, выполняющих полёты на данном аэродроме, и по своим размерам должна обеспечивать возможность радиолокационного контроля, безопасного выполнения установленного маневра для набора высоты после взлёта и для снижения при заходе на посадку.

Верхняя граница зоны взлёта и посадки устанавливается, как правило, по второму эшелону зоны ожидания.

165. Воздушное пространство районов ОВД и районов аэродромов (аэроузлов) гражданской авиации может быть разделено на секторы (направления) как в плане, так и по высоте.

166. Размеры и границы зон, районов ОВД, районов МДП, районов аэродромов (аэроузлов) секторов (направлений) ОВД диспетчерских пунктов, размещение и количество воздушных коридоров, зон ожидания, схемы движения воздушных судов в районах аэродромов устанавливаются с учётом требований надёжности и непрерывности связи с воздушными судами и радиотехнического контроля за воздушным движением, летно-технических данных эксплуатируемых воздушных судов, а также обеспечения безопасности и экономичности полётов.

167. Элементы структуры воздушного пространства разрабатываются, устанавливаются и изменяются в соответствии с международными документами ИКАО и другими нормативными актами.

Глава 15. Планирование и обеспечение воздушного движения

168. Планирование воздушного движения осуществляется с учётом потребностей в использовании воздушного пространства различными ведомствами, пропускной способности воздушных трасс, МВЛ, органов ОВД и аэродромов, запретов и ограничений, а также факторов, влияющих на безопасность полётов.

169. Планирование, координирование и обеспечение суточного плана осуществляет Главный центр планирования воздушного движения (далее -ГЦ ПВД). Структура, функции ГЦ ПВД, права и обязанности их должностных лиц определяются Положением о Главном центре, технологиями работы и должностными инструкциями.

170. Планирование и организацию потоков воздушного движения на воздушных трассах, МВЛ, установленных маршрутах и в районах авиационных работ, полётов вне трасс и МВЛ определяется Инструкцией по применению Положения об использовании воздушного пространства Республики Казахстан.

171. Контроль за выполнением суточного плана полетов осуществляется ГЦ ПВД совместно с РОВД и АДП (брифинг) аэродромов.

172. В аэропортах суточные планы воздушного движения составляют АДП на основании расписаний движения воздушных судов, заявок на полёты от эксплуатантов, представляемых в АДП (брифинг), планов прилётов и вылетов, поступающих из других аэропортов, и сведений о состоянии и готовности аэродромов к приёму и обслуживанию воздушных судов.

173. Обеспечение воздушного движения заключается в оформлении и подаче органами службы ОВД предварительного плана (заявки) на выполнение предстоящего полёта в органы, контролирующие и разрешающие полёты в закреплённом за ними воздушном пространстве, получении и подаче сообщений о разрешении полётов, а также принятии оперативных мер по обеспечению безопасности и регулярности движения воздушных судов. Диспетчерское обеспечение воздушного движения осуществляется в установленном порядке.

Глава 16. Органы (пункты) диспетчерского обслуживания воздушного движения

174. В районе ОВД - районный диспетчерский центр или район ОВД. Район ОВД обслуживает воздушным движением на воздушных трассах.

175. На местных воздушных линиях (в пределах района МДП) - местные диспетчерские пункты (далее - МДП).

176. В районах аэродромов (аэроузлов), как правило, организуются:

1) в воздушных коридорах, зонах подхода и ожидания, районах аэродромов (аэроузлов) - аэродромные (аэроузловые) диспетчерские пункты подхода (далее - ДПП);

2) в зоне взлёта и посадки - диспетчерские пункты круга (далее-ДПК), посадки (далее - ПДП), старта (далее - СДП) и «Вышка»;

3) в районах аэродромов МВЛ - стартовые и командно-диспетчерские пункты МВЛ (СДП МВЛ, КДП МВЛ);

4) на площади маневрирования аэродрома - диспетчерские пункты руления (далее - ДПР).

В зависимости от интенсивности воздушного движения диспетчерские пункты подхода, круга, посадки, старта и руления могут быть объединены в диспетчерский пункт «Вышка».

В крупных аэродромах организуются аэродромные диспетчерские центры (АДЦ), где вышеуказанные диспетчерские пункты могут быть разделены. Состав диспетчерских пунктов определяется инструкцией по производству полетов на аэродроме.

177. На аэродромах совместного базирования - объединённые группы (ОГ УВД) с единых командно-диспетчерского и стартового командного пунктов (КДП, СКП). Порядок организации ОВД определяется инструкцией по производству полётов в районе аэродрома.

178. На учебных аэродромах лётных училищ гражданской авиации командно-диспетчерские пункты службы движения учебных заведений гражданской авиации.

179. Передача обслуживания воздушного движения между органами ОВД осуществляется на установленных рубежах. Рубежи передачи ОВД устанавливаются, как правило, на границах районов ОВД (секторов направлений) РОВД (диспетчерских пунктов), над характерными ориентирами в пределах зон РЛК; указываются в инструкциях по производству полётов, на картах и схемах диспетчерских пунктов и в технологиях работы диспетчеров.

Глава 17. Рубежи передачи обслуживания движением воздушных судов

180. При вылете:

- 1) между диспетчерским пунктом руления (далее - ДПР) и СДП - предварительный старт;
- 2) между СДП и диспетчерским пунктом круга (далее - ДПК) - высоты, установленная инструкцией по производству полётов;
- 3) между ДПК и диспетчерским пунктом подхода (далее - ДПП) - высота второго эшелона зоны ожидания или рубеж на установленном расстоянии от аэродрома (граница зоны взлёта и посадки);
- 4) между ДПП и МДП - нижний безопасный эшелон в пределах района аэродрома (зоны подхода);
- 5) между ДПК и МДП - рубеж на установленном расстоянии от границы аэродрома, как правило, граница зоны взлета и посадки (далее - ЗВП);
- 6) между ДПП и РОВД - граница района аэродрома по расстоянию или высоте, как правило, верхний эшелон нижнего ВП;
- 7) между РОВД и МДП - как правило, эшелон 2400 м в пределах района УВД и определяется перечнем МВЛ и перечнем ВТ Республики Казахстан.

Эшелон 2400м. является верхним эшелон МВЛ.

181. При прилёте:

- 1) между РОВД и МДП - как правило, эшелон 2700 м в пределах района УВД и определяется перечнем МВЛ и перечнем ВТ РК.
- Эшелон 2700м. является нижним эшелон РОВД;
- 2) между РОВД и ДПП - граница района аэродрома по расстоянию или высоте, как правило, верхний эшелон нижнего ВП;
 - 3) между МДП и ДПП - нижний безопасный эшелон в пределах района аэродрома (зоны подхода);
 - 4) между ДПП и ДПК - высота второго эшелона зоны ожидания или рубеж на установленном расстоянии от аэродрома (граница зоны взлёта и посадки);
 - 5) между ДПК и СДП при визуальном заходе на посадку - точка начала визуального захода на посадку;
 - 6) между ДПК и ПДП - в районе 4-го разворота, на установленном расстоянии и азимуте от аэродрома;
 - 7) между ПДП и СДП - момент визуального обнаружения воздушного судна диспетчером СДП после пролета БПРМ;
 - 8) между СДП и ДПР - момент освобождения воздушным судном ВПП.

При объединении диспетчерских пунктов подхода, круга, посадки, старта и руления в ДП «Вышка» рубежи приема-передачи не устанавливаются. Непосредственное ОВД осуществляет диспетчер «Вышки». Аналогично при объединении пунктов МДП и РОВД, такое объединение допускается и определяется должностной инструкцией и технологиями работы для ОВД.

182. Обслуживание воздушного движения начинается на рубеже передачи ОВД при входе воздушного судна на согласованном эшелоне (высоте) в закреплённое за диспетчерским пунктом воздушное пространство и заканчивается при выходе его из этого пространства в момент пролёта рубежа передачи ОВД и приёма на управление смежным органом (диспетчером) ОВД.

183. Порядок ОВД на воздушных трассах, МВЛ, установленных маршрутах, в районах авиационных работ и аэродромов ГА определяется инструкциями по производству полётов и технологиями работы, разрабатываемыми для каждого направления РОВД (диспетчерского пункта) с учётом местных условий полётов и особенностей ОВД.

184. Диспетчеры обязаны обслуживать движение воздушных судов с соблюдением установленных интервалов эшелонирования.

При наличии радиолокационного контроля они обязаны сообщать экипажам воздушных судов о выходе за пределы установленной ширины воздушных трасс, МВЛ, коридоров, маршрутов и схем набора высоты, снижения и захода на посадку.

185. Получив сообщение о возникновении особого случая в полёте, диспетчер обязан определить местонахождение воздушного судна и информировать об этом поисково-спасательную службу, доложить о случившемся и о принятых мерах в соответствии со схемой оповещения, обеспечить необходимые условия для безопасного полёта воздушного судна, строго соблюдать правила радиосвязи с экипажами воздушных судов, находящимися под его управлением, исключив радиосвязь, не относящийся к данной ситуации.

186. После принятия командиром воздушного судна решения о следовании на выбранный запасной аэродром диспетчер обязан:

- 1) сообщить экипажу о готовности запасного аэродрома к приёму воздушного судна;
- 2) согласовать с соответствующими органами ОВД маршрут и эшелон (высоту) полёта, сообщить их экипажу;
- 3) сообщить командиру воздушного судна по его запросу маршрут, эшелон (высоту) полёта, погоду по трассе и другие данные;
- 4) передать диспетчеру смежного диспетчерского пункта необходимые данные о воздушном судне, направленном на запасной аэродром;

5) осуществлять контроль за движением воздушного судна до момента передачи ОВД диспетчеру смежного диспетчерского пункта.

По требованию командира воздушного судна полёт на запасной аэродром обеспечивается с оптимальным профилем и при необходимости по кратчайшему расстоянию. При отсутствии автоматической передачи или по запросу экипажа диспетчер обязан сообщить экипажу сведения о фактической и прогнозируемой погоде на запасном аэродроме.

Глава 18. Обслуживание воздушного движения в районе аэродрома (аэроузла)

187. Диспетчер ДПР разрешает буксировку, запуск двигателей и руление воздушного судна на предварительный старт по запросу экипажа при наличии в суточном плане полетов или поданного флайт-плана (далее ФПЛ), указывает номер ВПП взлёта, маршрут и условия руления.

При наличии автоматической передачи информации в районе аэродрома (АТIS) номер ВПП взлёта не указывается.

188. Перед запуском двигателя (двигателей) диспетчер ДПР выдает экипажу ВС диспетчерское разрешение, что включает в себя:

- 1) позывной ВС;
- 2) разрешение следовать на аэродром назначения;
- 3) маршрут выхода из района аэродрома или № SIDA;
- 4) эшелон до которого разрешен набор;
- 5) код индивидуального опознавания (SQUAWK).

Диспетчер ДПР (Вышка) не указывает сторону 1-го разворота, если она не отличается от опубликованной в документах АНИ.

Диспетчер ДПР (Вышка) обязан получить подтверждение принятой информации от экипажа ВС.

189. Диспетчер СДП дает разрешение на выруливание воздушного судна на исполнительный старт (или выруливание и взлёт без остановки на исполнительном старте) по запросу экипажа и согласованию с диспетчерами посадки и круга, сообщает экипажу условия взлёта; порядок выполнения маневра выхода и порядок бесступенчатого набора высоты (в случае его применения).

При наличии автоматической передачи информации в районе аэродрома (ATIS) условия взлёта не указываются.

190. Разрешение на взлёт воздушного судна диспетчер СДП дает по докладу экипажа о готовности к взлёту.

Разрешение диспетчера на взлёт воздушного судна означает, что:

- 1) ВПП свободна, и состояние ВПП известно экипажу ВС;
- 2) безопасный интервал для вылетающего воздушного судна обеспечен;
- 3) препятствия на лётной полосе отсутствуют;

4) экипаж имеет информацию о явлениях, угрожающих безопасности полёта (скоплениях птиц, опасных метеорологических условиях, метеорологической видимости менее 600 м в условиях сильных ливневых осадков, превышении установленных ограничений по скорости ветра у земли с учётом его направления и состояния поверхности ВПП, фактической погоде ниже минимума аэродрома);

5) экипажу разрешено занять высоту круга или эшелон, указанный в диспетчерском разрешении.

При одновременных полётах с несколькими ВПП диспетчер до-полнительного СДП разрешает взлёты воздушных судов только по согласованию с диспетчером основного СДП.

191. Разрешение на взлёт воздушного судна и информация диспетчеру посадки "ВПП свободна" диспетчером СДП может выдаваться только при достоверной информации об отсутствии на лётной полосе препятствий.

Отсутствие препятствий на лётной полосе определяется её визуальным осмотром диспетчером СДП, по докладам экипажей об освобождении ВПП, а на не просматриваемых участках, в сложных метеорологических условиях и ночью — специалистом аэродромной службы с использованием специального автомобиля, имеющего исправное радиосветотехническое оборудование.

192. При необходимости выполнения ремонтных и других работ на ВПП (лётной полосе) во время приёма и выпуска воздушных судов диспетчер СДП (Вышки) обязан:

1) давать разрешение на выезд технических и других средств на ВПП (лётную полосу) только по разрешению руководителя полётов (далее-РП) или старшего диспетчера при наличии на этих средствах и на автомобиле руководителя работ установленного и исправного радиосветотехнического оборудования и устойчивой двусторонней связи с ним;

2) информировать РП (старшего диспетчера) и диспетчера посадки (или Вышки) о начале, перерывах и окончании работ на ВПП (лётной полосе);

3) не реже чем через каждые 15 мин контролировать наличие и устойчивость радиосвязи с руководителем работ;

4) немедленно докладывать РП (старшего диспетчера) о прекращении связи с руководителем работ на ВПП и недостатках в работе светосигнального оборудования технических средств, находящихся на ВПП (лётной полосе);

5) давать команду на освобождение лётной полосы от технических и других средств и контролировать выполнение этой команды не позднее, чем за 5 минут до расчетного (уточненного) времени посадки, а также непосредственно перед взлётом воздушного судна.

193. Диспетчеру СДП (Вышки) запрещается давать экипажу воздушного судна разрешение на взлёт, если:

1) ВПП занята, и состояние ВПП не известно экипажу ВС;

2) другое воздушное судно взлетает или уходит на второй круг или его местонахождение не обеспечивает безопасных интервалов;

3) на лётной полосе имеются препятствия;

4) экипаж не имеет информации о явлениях, угрожающих безопасности взлёта (скоплениях птиц, опасных метеоявлениях, метеорологической видимости менее 600 м в условиях сильных ливневых осадков, превышения установленных ограничений по скорости ветра у земли, с учётом его направления и состояния поверхности ВПП, фактической погоде ниже минимума аэродрома).

194. Диспетчеру СДП (Вышки) запрещается вызывать экипаж воздушного судна по радиосвязи с начала взлёта и до набора высоты 200 м (заданной высоты), за исключением случаев, когда необходимо срочно информировать экипаж об угрозе безопасности полёта.

195. Диспетчеры ДПП и ДПК информируют экипажи воздушных судов о воздушной обстановке (при необходимости) и метеорологических условиях (при отсутствии метеовещания на ОВЧ), разрешают полёт по установленным схемам или заданным траекториям, контролируют их соблюдение, обеспечивают расхождение воздушных судов на интервалах не менее безопасных.

В целях регулирования интервалов между воздушными судами диспетчер задает режимы поступательных и (или) вертикальных скоростей в допустимых для данного воздушного судна пределах.

196. Руководитель полётов (старший диспетчер) и диспетчеры при ОВД обязаны знать состояние и готовность к работе запасных (грунтовых) ВПП и при необходимости информировать об этом экипажи воздушных судов для принятия ими решения на посадку или уход на запасной аэродром.

197. Диспетчер ДПК после установления связи с воздушным судном, заходящим на посадку, обязан опознать его (при наличии радиолокационного контроля), непрерывно вести контроль за соблюдением экипажем воздушного судна установленной схемы снижения и захода на посадку или траекториям, задаваемым диспетчером, обеспечить снижение воздушного судна для захода на посадку с соблюдением безопасных интервалов и сообщить экипажу условия захода и посадки.

198. В зависимости от конкретной воздушной и метеорологической обстановки диспетчер имеет право рекомендовать экипажу изменить систему или режим системы посадки.

199. При заходе на посадку в сложных метеорологических условиях диспетчер ДПК до подхода воздушного судна к четвертому развороту (точке входа в глиссаду при заходе с прямой) обязан получить от наблюдателя АМСГ уточненные данные метеозлементов и сообщить их экипажу. При получении от АМСГ данных об изменении метеорологических условий или возникновении опасных метеоявлений диспетчер обязан немедленно сообщить об этом экипажу.

200. На аэродромах, оборудованных автоматическим радиовещанием метеоинформации (далее - АРМ), уточненные метеоданные передаются экипажу воздушного судна по данным АРМ.

201. При визуальном заходе на посадку по сообщению экипажа об установлении визуального контакта с ВПП диспетчер ДПК обязан проконтролировать вход воздушного судна в установленную зону визуального маневрирования при наличии радиолокационного контроля, подтвердить разрешение на выполнение визуального захода, указать номер ВПП. При уходе ВС на второй круг и невозможности выполнении визуального захода диспетчер ДПК обеспечивает заход на посадку по выбранной системе экипажем ВС.

202. Диспетчер посадки (Вышки) обеспечивает заход воздушного судна на посадку по выбранной системе и дает разрешение на посадку.

О неисправностях и отказах систем посадки диспетчер обязан немедленно информировать экипаж и дать ему рекомендации по использованию других средств обеспечения захода на посадку.

203. При заходе воздушного судна на посадку по категоризованным минимумам впереди на пред посадочной прямой, а также в критических зонах радиомаяков не должны находиться другие воздушные суда (препятствия).

204. Диспетчер обязан запретить посадку воздушного судна и дать экипажу указание об уходе на второй круг, если:

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

2) на предпосадочной прямой возникла угроза нарушения безопасного интервала между воздушными судами;

3) от диспетчера СДП не поступил доклад о том, что лётная полоса свободна.

205. Диспетчер обязан своевременно информировать экипаж о:

1) всех изменений видимости на ВПП (видимости) от 2000 м и менее и высоты нижней границы облаков от 200 м и ниже;

2) опасных метеоявлениях на предпосадочной прямой;

3) сильных ливневых осадков с метеорологической дальностью видимости менее 1000 м;

4) превышении установленных ограничений по скорости ветра у земли с учетом его направления и состояния поверхности ВПП;

5) видимости на ВПП (видимости) и нижней границы облаков (вертикальной видимости) менее установленного минимума аэродрома.

206. Диспетчер СДП контролирует движение воздушного судна с момента визуального его обнаружения после пролета БПРМ до освобождения ВПП. В процессе захода и посадки воздушного судна диспетчеру СДП запрещается вызывать экипаж на связь, кроме случаев

угрозы безопасности полёта. При обнаружении внешних признаков неисправности или неподготовленности к посадке воздушного судна диспетчер СДП обязан немедленно сообщить об этом экипажу. После посадки диспетчер СДП обязан по докладу экипажа и визуально убедиться в освобождении воздушным судном ВПП. Ночью и в условиях ограниченной видимости освобождение ВПП контролируется по докладу экипажа ВС.

Глава 19. Преимущества воздушных судов при выполнении полётов

207. При взлёте имеют преимущества воздушные суда:

- 1) выполняющие задания по охране интересов государства;
- 2) выполняющие поисково-спасательные, аварийно-спасательные работы и задания по оказанию срочной медицинской помощи;
- 3) выполняющие полёты в составе группы;
- 4) с ограниченным временем работы двигателей на земле;
- 5) с ограниченным запасом топлива для выполнения задания;
- 6) с пассажирами;
- 7) более скоростные.

208. При посадке преимущество предоставляется воздушным судам:

- 1) выполняющим экстренную посадку;
- 2) в случае ухудшения метеоусловий - с более высоким минимумом для захода на посадку;
- 3) с остатками топлива на меньшую продолжительность полёта;
- 4) выполняющим полёты по оказанию срочной медицинской помощи;
- 5) выполняющим полёты в составе группы;
- 6) с пассажирами.

209. В случаях, когда интенсивность одновременно выполняемых рейсовых и аэродромных полётов превышает нормы, установленные инструкцией по производству полётов в районе аэродрома, решением руководителя полётов аэродромные полёты могут быть ограничены или временно прекращены.

210. Обслуживание движения воздушных судов, следующих через район аэродрома (аэроузла) без посадки, обеспечивается соответствующими диспетчерскими пунктами по воздушным коридорам и маршрутам, установленным инструкцией по производству полётов в районе аэродрома (аэроузла) с передачей ОВД на соответствующих рубежах и согласованных высотах.

211. Пролет воздушных судов через зону взлёта и посадки аэродрома допускается только в случаях невозможности её обхода. Порядок пролета и меры по обеспечению безопасности движения воздушных судов указываются в инструкциях по производству полётов в районе аэродрома и технологиях работы диспетчеров.

212. При отсутствии в аэропорту МВЛ (неклассифицированном аэропорту) органа ОВД необходимая информация о метеоусловиях в районе аэродрома и состоянии летного поля передается экипажам воздушных судов для принятия решений о посадке (взлёте) диспетчером информатором или начальником аэропорта, имеющими соответствующую подготовку.

213. В аэропортах, оснащенных системой автоматической трансляции информации (далее - АТIS), при установлении первоначальной связи с экипажем диспетчер ДПР при вылете, а диспетчер ДПП при прилёте обязаны получить от экипажа доклад о прослушивании информации АТIS.

Глава 20. Обслуживание воздушного движения на воздушных трассах

214. Диспетчеры РОВД обслуживают воздушное движение в установленном районе ОВД во взаимодействии со смежными РОВД и органами ОВД других ведомств.

215. Передача непосредственного обслуживания движением воздушных судов между смежными органами ОВД и органами ОВД других ведомств осуществляется на установленных рубежах и предварительно согласованных эшелонах (высотах).

216. При обслуживании движения воздушных судов диспетчеры РОВД должны знать метеорологическую обстановку на аэродромах назначения и запасных и их техническое состояние.

217. При получении сведений об ухудшении метеоусловий или прекращении приёма воздушных судов на аэродроме назначения (запасном аэродроме) диспетчер, под управлением которого находится воздушное судно, должен немедленно сообщить об этом экипажу.

218. Диспетчеры РОВД аэродромов назначения обязаны своевременно информировать РОВД по трассе об ухудшении метеоусловий и наличии запасных аэродромов в своем районе.

219. При получении сведений от экипажа ВС или смежного диспетчерского пункта, о следовании воздушного судна до рубежа ухода, диспетчер РОВД, в районе которого этот рубеж находится, обязан уточнить фактическую и прогнозируемую погоду на аэродроме назначения и запасном аэродроме, их техническую готовность и до пролета воздушным судном рубежа ухода, сообщить эти сведения экипажу.

220. При необходимости пересечения воздушной трассы воздушным судном, находящимся под управлением военного органа ОВД разрешение экипажу на ее пересечение выдает военный орган ОВД (военный сектор РЦ), непосредственно управляющий полётом этого судна, не позднее, чем за 15 мин до пересечения после согласования условий с РОВД, осуществляющим управление воздушным движением на данном участке воздушной трассы.

221. При последовательном пересечении воздушным судном нескольких близко расположенных воздушных трасс экипажу может быть выдано одно разрешение на пересечение этих трасс.

222. Разрешение на пересечение воздушной трассы при вылете воздушного судна с аэродрома, расположенного вблизи воздушной трассы (международные воздушные линии), дается командиру воздушного судна непосредственно перед вылетом с указанием условий пересечения, согласованных с органами ОВД.

223. Пересечение осуществляется под контролем военного и гражданского органов ОВД (ГС и ВС РЦ) при обязательной радиосвязи командира воздушного судна с военным органом ОВД, осуществляющим непосредственное управление данным полётом.

224. Обслуживание воздушного движения на МВЛ осуществляется местными диспетчерскими пунктами (МДП), а в районах аэродромов МВЛ — СДП МВЛ, КДП МВЛ в границах, установленных для них инструкцией по производству полётов.

225. При выполнении авиационных работ в районах контролируемых МДП и диспетчерскими пунктами аэродромов МВЛ, их диспетчеры обязаны:

- 1) осуществлять планирование и диспетчерское обеспечение полётов;
- 2) взаимодействовать с диспетчерскими пунктами опорных баз;
- 3) передавать на опорные базы метеорологическую информацию и информацию о режимах, запретах и ограничениях полётов;
- 4) контролировать выполнение плана воздушного движения и связанные с ним перелёты воздушных судов;
- 5) информировать экипажи воздушных судов, выполняющих полёты по МВЛ ниже нижнего эшелона, о воздушной обстановке в районах авиационных работ, прилегающих к МВЛ.

Глава 21. Выполнение полетов

226. Выполняемые полеты должны быть безопасными, эффективными и регулярными (для воздушных судов гражданской авиации).

227. Полеты воздушных судов по воздушным трассам и установленным маршрутам, в районах выполнения авиационных работ, в районах аэродромов (аэроузлов) выполняются:

1) по правилам полетов по приборам (далее-ППП);

2) по правилам визуальных полетов (далее-ПВП) и визуального захода на посадку (далее ПВЗП).

228. При выполнении полета члены экипажа обязаны руководствоваться настоящими Правилами, РЛЭ данного типа ВС, Инструкцией по взаимодействию и технологией работы членов экипажа, а также другими нормативными документами, регламентирующими выполнение полетов.

229. Члены летного состава экипажа при выполнении полета, находясь на своих рабочих местах, должны быть пристегнуты к сиденьям кресел привязными ремнями. Лица обслуживающего персонала должны быть пристегнуты привязными ремнями при выполнении взлета и посадки. Пассажиры должны быть пристегнуты от начала выруливания до набора эшелона (высоты) полета и от начала снижения до заруливания на стоянку, а также во всех случаях по требованию командира воздушного судна.

230. Командиру воздушного судна разрешается кратковременно оставлять рабочее место при благоприятных условиях полета. В этом случае воздушным судном управляет второй пилот, а остальные члены экипажа должны находиться на своих рабочих местах. Выходить из кабины экипажа разрешается кратковременно, не более чем одному члену экипажа и в любом случае по разрешению командира воздушного судна. При выходе одного из пилотов на воздушных судах с двухчленным экипажем, в кабину обязан зайти один из бортпроводников для немедленного вызова отсутствующего пилота в случае внезапного ухудшения самочувствия пилотирующего пилота. Бортпроводнику запрещается занимать кресло пилота.

231. Члены экипажа могут оставлять свои рабочие места только с разрешения командира воздушного судна.

232. На рубежах, установленных РЛЭ воздушных судов, члены экипажа обязаны проверить готовность к выполнению очередного этапа полета по карте контрольных проверок.

233. При выполнении полета один из пилотов обязан постоянно осуществлять контроль за положением воздушного судна в пространстве. При полете с включенным автопилотом член экипажа, управляющий воздушным судном, перед началом выполнения маневра должен предупредить об этом экипаж.

234. Экипаж обязан немедленно сообщить диспетчерскому органу ОВД об усложнении условий полета, наблюдаемых опасных метеоявлениях, опасных сближениях с воздушными судами и другими материальными объектами.

235. В тех случаях, когда воздушное судно имеет исправный приемоответчик, пилот использует этот приемоответчик во время всего полета, независимо от того, находится ли воздушное судно в пределах или вне пределов воздушного пространства, где ВОРЛ используется для целей ОВД в соответствии с РЛЭ ВС.

В случаях, указанных применительно к аварийной обстановке, отказу связи или незаконному вмешательству, пилот:

1) использует приемоответчик и выбирает режимы и коды, указываемые отдельно соответствующим органом ОВД, с которым устанавливается связь; или

2) использует приемоответчик, применяя те режимы и коды, которые предписаны на основе региональных аэронавигационных соглашений; или

3) при отсутствии каких-либо указаний органов ОВД или региональных аэронавигационных соглашений использует приемоответчик в режиме А, установив код 2000;

4) в тех случаях, когда воздушное судно имеет исправный приемоответчик, работающий в режиме С, пилот непрерывно использует этот режим, если орган ОВД не дает ему других указаний.

236. В аэропортах, оснащенных системой передачи информации АТIS, в процессе предстартовой и предпосадочной подготовки экипаж должен прослушивать информацию и докладывать об этом диспетчеру ДПП, ДПК при прилете и при вылете диспетчером ДПР (Вышка) в установленном порядке.

Доклад экипажа ВС о получении информации АТIS означает, что он согласен с той системой захода на посадку, которая начитана в АТIS, в противном случае он должен запросить другой заход.

237. Передвижение (буксировка, руление) воздушного судна по аэродрому производится с разрешения ДПР (Вышка). Передвижение осуществляется по маркировочной разметке, в соответствии с установленной на данном аэродроме схемой движения и при наличии непрерывной двусторонней связи с диспетчером аэродромного пункта ОВД.

238. Буксировка воздушного судна днем и ночью осуществляется в соответствии с установленными правилами, с включенными аэронавигационными и проблесковыми огнями.

Ответственность за безопасность буксировки несет лицо инженерно-авиационной службы (далее-ИАС), руководящее буксировкой.

239. Запуск двигателей производится с разрешения диспетчера ДПР (Вышка) на стоянках, участках рулежной дорожки (далее-РД) или специально оборудованных площадках, определенных Инструкцией по производству полетов на данном аэродроме.

240. Выруливание с места стоянки и заруливание на место стоянки выполняется по сигналам ответственного лица ИАС или дежурного по сопровождению, руководящего движением воздушного судна с разрешения диспетчера аэродромного пункта ОВД.

Указанные лица несут ответственность за безопасность движения воздушного судна с места стоянки или на место стоянки.

241. Воздушное судно должно быть установлено на стоянку точно по маркировочным знакам. Командир воздушного судна обязан сообщить диспетчеру ДПР (ОВД, Вышка) в случае, если воздушное судно поставлено на стоянку не по разметке.

242. Диспетчер ДПР (Вышка), управляющий движением воздушного судна по аэродрому, несет ответственность за:

1) правильность передаваемой информации об ограничениях на маршрутах руления;

2) условия руления и выдачу разрешения на передвижение по установленной или указанной схеме движения;

3) информацию о взаимном расположении воздушных судов, в том числе и следующих по одному маршруту при рулении в условиях ограниченной видимости (менее 400 м). На аэродромах и площадках, где отсутствует диспетчерский орган ОВД службы движения, ответственность за выбор маршрута руления и безопасность передвижения несет командир воздушного судна.

243. В начале руления командир (пилот) воздушного судна обязан проверить эффективность действия тормозов.

Руление выполняет командир воздушного судна, либо по его указанию, второй пилот.

Члены экипажа при рулении обязаны следить за окружающей обстановкой и предупреждать командира о наблюдаемых препятствиях.

При обнаружении на маршруте руления препятствий, создающих помеху движению командир (пилот) воздушного судна обязан остановиться, если нет возможности принять меры по предупреждению столкновения и доложить о наличии препятствий диспетчеру ДПП (Вышка).

244. Скорость руления выбирается командиром (пилотом) воздушного судна в зависимости от состояния РД (ВПП, грунта), наличия препятствий и условий видимости.

245. Руление воздушного судна ночью, а также днем при видимости 2000м и менее осуществляется с включенными аэронавигационными огнями и фарами.

Проблесковые маяки днем и ночью должны быть включены от начала запуска двигателей перед выруливанием и до их остановки после заруливания воздушного судна, в соответствии с РЛЭ.

246. Пересекать или занимать ВПП и РД при рулении (буксировке) без разрешения диспетчера ДПП, СДП (Вышка) запрещается.

247. При рулении воздушных судов навстречу друг другу их командиры (пилоты) обязаны уменьшить скорость руления до минимальной и, держась правой стороны, разойтись левыми бортами, соблюдая безопасные интервалы.

При сближении на пересекающихся курсах пилот, выдающий другое воздушное судно справа, должен прекратить руление, остановиться и пропустить воздушное судно, продолжить руление по своему маршруту. Обгон воздушных судов на площади маневрирования аэродрома запрещается.

248. До занятия воздушным судном исполнительного старта на ВПП пилот должен получить по каналу ATIS или от диспетчера ДПП (Вышка) информацию об условиях взлета, выхода из района аэродрома и другие сведения (по запросу).

249. Взлет воздушного судна производится, как правило, от начала ВПП. Выполнять взлет не от начала ВПП разрешается, если это предусмотрено инструкцией по производству полетов на данном аэродроме, экипаж произвел все необходимые в этом случае расчеты для выполнения безопасного взлета не от начала ВПП и получил диспетчерское разрешение от соответствующего диспетчерского пункта ОВД.

250. В условиях ограниченной видимости (ночью или днем в сложных метеоусловиях) диспетчерское разрешение на взлет не от начала ВПП выдается экипажу воздушного судна только в том случае, если диспетчер СДП (Вышка) имеет достоверную информацию об отсутствии препятствий на ВПП.

251. Порядок осмотра ВПП перед взлетом воздушного судна и получение информации об отсутствии препятствий на ВПП указываются в инструкции по производству полетов на данном аэродроме и в технологиях работы диспетчеров ОВД.

252. Взлет производится после доклада экипажа воздушного судна о готовности к взлету и получения разрешения на взлет от диспетчера СДП (Вышка). На аэродроме (посадочной площадке), где нет диспетчерского органа ОВД, взлет производится по решению командира (пилота) воздушного судна.

253. Взлет выполняет командир воздушного судна или второй пилот, если это предусмотрено заданием на полет.

254. При отказе двигателя или при появлении других неисправностей, угрожающих безопасности полета если, не достигнута скорость принятия решения о продолжении взлета, взлет должен быть немедленно прекращен.

255. Взлет воздушного судна ночью производится, как правило, с включенными фарами. Если при включении фар создается световой экран, ухудшающий видимость, взлет по решению командира (пилота) воздушного судна может производиться с выключенными фарами.

256. Взлет при попутном ветре в допустимых пределах разрешается, если это предусмотрено инструкцией по производству полетов на данном аэродроме и РЛЭ воздушного судна.

257. При пересечении высоты перехода экипаж обязан перевести шкалы давления барометрических высотомеров на отсчет 760 мм. рт. ст. (1013,2 мб.) и проверить показания высотомеров, с учетом поправок.

258. Набор заданного эшелона (высоты) полета производится по указанию диспетчера службы ОВД в соответствии с установленной схемой выхода на маршрут полета на режимах, определенных РЛЭ данного воздушного судна.

При невозможности занятия заданного эшелона (высоты) к установленному или заданному рубежу пилот обязан своевременно информировать об этом диспетчера службы ОВД.

259. По окончании набора заданного эшелона экипаж должен сверить показания высотомеров в соответствии с установленными правилами, и доложить диспетчерскому органу ОВД о занятии эшелона.

260. При полете по маршруту экипаж (пилот) обязан выдерживать направление полета в пределах установленной ширины воздушной трассы, (маршрута), следить за выдерживанием заданного эшелона высоты полета и постоянно знать местонахождение своего воздушного судна.

261. Изменение маршрута, эшелона (высоты) полета и времени пролета контрольных ориентиров производится с разрешения диспетчера службы ОВД, под непосредственным управлением которого осуществляется полет.

Отклонения от заданного маршрута и изменение эшелона (высоты) полета разрешаются только в случаях обхода зон опасных метеоявлений, отказа авиационной техники или вынужденной посадки по согласованию с диспетчером службы ОВД.

262. При подходе к району аэродрома, перед началом снижения с эшелона (высоты) полета или до входа воздушного судна в район аэродрома посадки, при полете ниже нижнего эшелона, экипаж (пилот) воздушного судна проводит предпосадочную подготовку. Объем предпосадочной подготовки определяется, исходя из конкретных условий предстоящей посадки, а также при входе в район аэродрома, командир воздушного судна обязан сообщить диспетчеру ОВД свое местонахождение, высоту полета и получить от него условия снижения для входа в зону взлета и посадки.

263. При изменении направления действующей ВПП (курса посадки) или возникновении условий, требующих изменения ранее принятых решений, экипаж (пилот) обязан провести дополнительную подготовку и повторную проверку выполнения последовательных операций по карте контрольных проверок.

264. Снижение воздушного судна с заданного эшелона (высоты) полета выполняется по разрешению диспетчера службы ОВД с докладом экипажа (пилота) о начале снижения до установленного (указанного) рубежа. При невозможности занятия заданного эшелона (высоты) полета к установленному или заданному диспетчером ОВД рубежу экипаж обязан своевременно информировать об этом диспетчера службы ОВД.

265. При одновременном визуальном заходе на посадку двух однотипных воздушных судов преимущество совершить посадку первым имеет воздушное судно, летящее впереди, слева или ниже.

266. Перед заходом на посадку экипаж воздушного судна обязан выполнить операции в соответствии с требованием РЛЭ.

267. При перелетах на посадочные площадки, где отсутствуют диспетчерские органы ОВД, перед заходом на посадку командир (пилот) воздушного судна обязан:

1) выполнить контрольный заход для осмотра площадки, определения ее состояния и пригодности к посадке;

2) передать на частоте связи диспетчерского пункта ОВД, в районе которого он находится, место и магнитный курс посадки; после приземления сообщить органу ОВД ближайшего аэродрома (при наличии с ним связи) о посадке и предполагаемом времени вылета. Если не удалось доложить о посадке, экипаж должен передать время посадки, используя частоту РОВД, ДПП через высотные воздушные суда или сообщить как можно быстрее по телефону в ближайший орган ОВД, для передачи информации в соответствующий орган.

268. Экипаж (пилот) обязан доложить диспетчеру аэродромного пункта ОВД о готовности к посадке до пролета ВПП, но на удалении не менее 1000 м от порога ВПП и получить разрешение на посадку.

269. Диспетчерское разрешение на посадку выдается соответствующим аэродромным пунктом ОВД экипажу воздушного судна только в том случае, если получена достоверная информация об отсутствии препятствий на ВПП.

Порядок осмотра ВПП перед посадкой воздушных судов и получения информации об отсутствии препятствий на ВПП указывается в инструкциях по производству полетов на данном аэродроме и в технологиях работы диспетчеров ОВД.

270. При полете на участке предпосадочной прямой командир (пилот) воздушного судна обязан прекратить снижение и уйти на второй круг, если возникнут условия, не обеспечивающие безопасность посадки (опасные метеоявления, появление препятствий на летной полосе, непосадочная конфигурация, явные и значительные отклонения по курсу или глиссаде).

271. Командиру (пилоту) воздушного судна предоставляется право выполнения повторных заходов на посадку до появления условий, позволяющих выполнить посадку без нарушения минимумов и в случае, если аэронавигационный запас топлива, после повторных заходов, обеспечивает уход на запасной аэродром с ВПП.

272. Посадка воздушных судов выполняется, как правило, с включенными фарами. При посадке в тумане и других метеоявлениях, создающих световой экран, высота включения фар и порядок их использования определяется командиром (пилотом) воздушного судна.

273. Посадка воздушных судов при попутном ветре в пределах допустимых пределов разрешается, если это предусмотрено инструкцией по производству полетов на данном аэродроме и РЛЭ воздушного судна.

274. Экипаж обязан производить посадку воздушного судна в зоне приземления в пределах установленных нормативов.

275. В период между заходом и восходом солнца или в любой другой период, который может быть установлен соответствующим полномочным органом ОВД, на всех воздушных судах, находящихся в полете, включаются следующие огни:

1) огни предотвращения столкновения, предназначенные для привлечения внимания к воздушному судну;

2) аэронавигационные огни, предназначенные для указания наблюдателю относительной траектории полета воздушного судна, и не включаются другие огни, если они могут быть приняты по ошибке за указанные огни.

276. В период между заходом и восходом солнца или в любой другой период, установленный соответствующим полномочным органом:

1) на всех воздушных судах, передвигающихся на рабочей площади аэродрома, включаются аэронавигационные огни, предназначенные для указания наблюдателю относительной траектории движения воздушного судна, и не включаются другие огни, если они по ошибке могут быть приняты за указанные огни;

2) за исключением постоянного или какого-либо другого соответствующего освещения, на всех воздушных судах, находящихся на рабочей площади аэродрома, включаются огни, предназначенные для указания габаритов их конструкции;

3) на всех воздушных судах, эксплуатируемых на рабочей площади аэродрома, включаются огни, предназначенные для привлечения внимания к воздушному судну;

4) на всех воздушных судах с работающими двигателями, находящимися на рабочей площади аэродрома, включаются огни, предназначенные для указания того, что их двигатели работают.

277. Пилоту разрешается отключать или уменьшать интенсивность любых проблесковых огней, установленных для удовлетворения требованиям пунктов 276, 277, если они:

1) отрицательно сказываются или могут отрицательно сказываться на удовлетворительном выполнении его обязанностей; или

2) вызывают или могут вызвать опасное ослепление внешнего наблюдателя.

Глава 22. Правила полетов по приборам

278. Правила полетов по приборам предусматривают:

1) выполнение полетов воздушных судов по пилотажно-навигационным приборам в пределах контролируемого воздушного пространства классов А, С и вне его пределов, в неконтролируемом воздушном пространстве класса G;

2) обеспечение диспетчерского обслуживания полетов по ППП (далее ППП) в контролируемом воздушном пространстве, предоставление полетно-информационного и консультативного обслуживания воздушного движения в неконтролируемом воздушном пространстве класса G;

279. Полеты по ППП выполняются:

1) в контролируемом воздушном пространстве класса А, С - без ограничения приборной скорости;

2) в неконтролируемом воздушном пространстве класса G при полетах ниже эшелона 3000 м. с ограничением приборной скорости не более 500 км/ч, если не применяются правила ПВП;

3) при полетах с применением шторок.

280. Для выполнения полетов по приборам на воздушных судах устанавливаются соответствующие приборы и навигационное оборудование, необходимое для выполнения "слепого" полета по маршруту и захода на посадку в сложных метеоусловиях, которое называется стандартным оборудованием.

281. Полеты по ППП в контролируемом воздушном пространстве выполняются на заданных эшелонах (высотах) в соответствии с правилами вертикального, продольного и бокового эшелонирования при строгом выдерживании заданного режима полета и установленного маршрута.

При выполнении полета по ППП экипаж обязан вести постоянное наблюдение за воздушной и метеорологической обстановкой визуальным и с использованием бортовых радиотехнических средств.

282. Изменение эшелона полета производится по разрешению или указанию диспетчерского органа ОВД, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 498.

283. Полеты по ППП выполняются на уровне не ниже установленного безопасного эшелона для полетов по ППП или не ниже минимальной абсолютной высоты полета, установленной органом ОВД для данного района, над территорией которого выполняется полет, или там, где такая минимальная высота не установлена:

1) над возвышенностями или в горной местности, на высоте не ниже 600 метров, отсчитанной от точки самого высокого препятствия, находящегося в пределах 8 км. от расчетного местоположения воздушного судна;

2) в любых других случаях, кроме упомянутых в подпункте 1 - на высоте не ниже 300 м., отсчитанной от точки самого высокого препятствия, находящегося в пределах 8 км. от расчетного местоположения воздушного судна, а также за исключением тех случаев, когда это необходимо при взлете или заходе на посадку, или за исключением тех случаев, когда на это выдается специальное разрешение диспетчерского органа ОВД.

284. При выполнении полета по ППП командир воздушного судна несет ответственность за:

1) выдерживание схемы выхода из района аэродрома, заданного эшелона (высоты), маршрута полета, схемы снижения и захода на посадку, заданных траекторий и параметров полета. Запрещено выполнять полеты в горной местности по траекториям, задаваемым диспетчером;

2) достоверность и своевременность информации о фактическом местонахождении воздушного судна, высоте и условиях полета;

3) точное и своевременное выполнение указаний диспетчерского органа ОВД.

285. Диспетчер соответствующего органа ОВД под управлением которого выполняется полет воздушного судна по ППП, несет ответственность за:

1) правильное назначение эшелонов (высот) полета;

2) обеспечение установленных интервалов вертикального, продольного и бокового эшелонирования;

3) осуществление контроля за выдерживанием ВС маршрута полета, схемы выхода из района аэродрома, снижения и захода на посадку при наличии радиолокационного контроля;

4) своевременность и достоверность информации, предоставляемой экипажу о метеорологической обстановке, об отклонениях от заданной траектории полета при наличии радиолокационного контроля и, при необходимости, о воздушной и орнитологической обстановке;

5) обоснованность передаваемых экипажам воздушных судов указаний и рекомендаций;

6) оказание помощи поисково-спасательным службам при проведении поисково-спасательных работ.

286. При переходе от полета по ППП к полетам по ПВП экипаж уведомляет орган ОВД. Орган ОВД должен подтвердить экипажу ВС об отмене полета по ППП.

Глава 23. Правила визуальных полетов

287. Правила визуальных полетов предусматривают:

- 1) выдерживание установленных интервалов между воздушными судами путем визуального наблюдения экипажем за полетами других воздушных судов;
- 2) при полетах на высотах ниже нижнего безопасного эшелона, кроме того, выдерживание истинной безопасной высоты и обход искусственных препятствий с визуальным наблюдением за расположенной впереди местностью;
- 3) выдерживание установленного маршрута, схемы полета с помощью визуальной ориентировки и с использованием имеющихся пилотажно-навигационных средств.

288. Правила полетов по ПВП применяются:

- 1) при полетах в пределах контролируемого воздушного пространства классов С и вне его пределов, в неконтролируемом воздушном пространстве класса G;
- 2) днем;
- 3) в сумерках - при полетах на аэродромы (посадочные площадки), оборудованные светотехническими средствами или с подбором посадочных площадок с воздуха и на аэродромы (площадки), не оборудованные светотехническими средствами, не ранее чем через 30 мин. после наступления рассвета и не позднее, чем за 30 мин. до наступления темноты.

289. Полеты по ПВП ночью запрещаются, но визуальные заходы на посадку ночью разрешаются.

290. Полеты по ПВП выполняются в нижнем воздушном пространстве. Контролируемый полет по ПВП на всем протяжении диспетчерского разрешения должен выполняться в визуальных метеорологических условиях (далее-ВМУ). Выдача разрешения пилоту на выполнение контролируемого полета по ПВП предусматривает то, что эшелонирование со стороны органа ОВД обеспечиваться не будет.

291. Полеты по ПВП (за исключением специальных полетов по ПВП) выполняются в условиях видимости и расстояния до облаков, равных или превышающих величины, указанные в таблице 3 и Приложении 5 настоящих Правил в неконтролируемом воздушном пространстве класса G, с ограничением приборной скорости не более 500 км/ч при полетах ниже эшелона полета 3000м.

Таблица 3

Класс	Высота полетов	Видимость в полете	Расстояние до облаков
G	ВЫШЕ высоты 900 м над уровнем моря или выше высоты 300 м над местностью, в зависимости от того, какая величина больше	Не менее 8 км – на высоте 3000 м над уровнем моря или не менее 5 км – ниже высоты 3000 м над уровнем моря	По горизонтали 1500 м По вертикали 300 м
	На высоте 900м над уровнем моря и ниже или 300 м над местностью, в зависимости от того, какая величина больше	5 км.	При отсутствии облаков и при видимости земной или водной поверхности

Полеты по ПВП (за исключением специальных полетов по ПВП) выполняются в условиях видимости и расстояния до облаков, равных или превышающих величины, указанные в таблице 3А настоящих Правил в контролируемом воздушном пространстве класса С, с

ограничением приборной скорости не более 500 км/ч при полетах на эшелоне 6000ми ниже.

Таблица 3А

Местность	Скорость полёта (истинная), км/час	Минимальные условия полёта по ПВП		
		высота нижней границы облаков над наивысшей точкой рельефа, м	видимость, м	вертикальное расстояние от воздушных судов до нижней границы облаков, м
В зоне взлёта и посадки				
Равнинная и холмистая	300 и менее	150	2000	50
	301-550	300	5000	100
Горная	550 и менее	300	5000	100
В зоне подхода, по воздушным трассам, МВЛ и установленным маршрутам				
Равнинная и холмистая	300 и менее	150	2000	50
	301-550	300	5000	100
Горная (высота до 2000 м).	550 и менее	400	5000	100
Горная (высота 2000 м и более).	550 и менее	700	8 000	100

292. Полеты по ПВП в воздушном пространстве класса С могут выполняться над облаками, если их количество не превышает 2 октанта, и вертикальное расстояние от воздушного судна до верхней границы облаков не менее 300м; или:

под облаками, если вертикальное расстояние от воздушного судна до нижней границы облаков не менее указанных в таблице 3А когда горизонтальное расстояние до облаков во всех случаях не менее 1500м;

3) в неконтролируемом воздушном пространстве класса G, ниже высоты 900м над уровнем моря, вне облаков, при видимости в полете не менее 5км, при этом земная (водная) поверхность и все превышения (искусственные препятствия) на ней по маршруту полета и около него, должны быть в поле зрения пилота (летчика).

4) в неконтролируемом воздушном пространстве классов G на высотах ниже 900м над уровнем моря разрешаются полеты воздушных судов с приборной скоростью 300 км/час и менее вне облаков и при видимости в полете не менее 1500м; вертолетам разрешаются полеты вне облаков при видимости менее 1500м, с приборной скоростью, которая, принимая во внимание эту видимость, является приемлемой для избежания столкновения с другими воздушными судами или какими-либо препятствиями.

293. При полетах по ПВП – не выполняются взлеты или посадки на аэродроме, расположенном в пределах диспетчерской зоны, а также вход в зону аэродромного движения или на схему движения, за исключением тех случаев, когда на это имеется диспетчерское разрешение органа ОВД, если:

- 1) высота нижней границы облаков менее 450м или:
- 2) видимость на земле менее 5 км.

294. За исключением тех случаев, когда это необходимо при взлете или посадке, или когда на это выдается разрешение соответствующим полномочным органом ОВД, полеты по ПВП не выполняются:

- 1) над густонаселенными районами крупных городов, городами или поселками, или над скоплениями людей вне помещений – на высоте менее 300м над самым высоким препятствием в радиусе 600 м от воздушного судна;
- 2) в любых других районах, кроме указанных в подпункте 1 – на высоте менее 150м над земной или водной поверхностью.

295. Разрешается обходить препятствия, наблюдаемые впереди по курсу воздушного судна, как правило, справа на удалении от препятствий не менее 500м и с максимальной осмотрительностью пилота (экипажа) воздушного судна.

296. Обгон впереди летящего воздушного судна должен выполняться с правой стороны обгоняемого воздушного судна с

интервалом не менее 500м.

При выполнении полетов по аэродромному кругу, не разрешается обгонять однотипные воздушные суда. Более скоростные воздушные суда могут обгонять менее скоростные до третьего разворота с внешней стороны круга и с интервалом не менее 500м.

297. Обгоняющим считается такое воздушное судно, которое приближается к другому воздушному судну со стороны хвостовой части по линии, образующей угол менее 70 градусов к плоскости симметрии последнего, так как оно находится в таком положении по отношению к обгоняемому судну, когда в ночное время невозможно различить ни один из левых или правых аэронавигационных огней воздушного судна. Обгоняемое воздушное судно пользуется правом первоочередности, а обгоняющее воздушное судно, независимо от того, набирает ли оно высоту, снижается или находится в горизонтальном полете уступает путь, отворачивая вправо; никакие последующие изменения в положении этих двух воздушных судов относительно друг друга не освобождают обгоняющее воздушное судно от обязанности выполнять это требование до тех пор, пока обгон не будет полностью завершен при обеспечении достаточного удаления.

298. При полетах воздушных судов на пересекающихся курсах на одном и том же эшелоне (высоте) пилот (летчик), заметивший воздушное судно слева – должен уменьшить высоту, а заметивший справа - увеличить высоту полета так, чтобы разность высот обеспечивала бы безопасное расхождение воздушных судов.

Если изменить высоту невозможно (из-за облачности, или при выполнении полета на минимальной высоте или из-за других ограничений), пилоты (летчики) должны обеспечить безопасное расхождение воздушных судов выполнением отворота в противоположные, друг от друга, стороны, или: в случае непреднамеренного сближения, прямо на встречных курсах, каждый пилот (летчик) должен отвернуть свое воздушное судно вправо для расхождения их левыми бортами. В процессе расхождения пилоты (летчики) не должны терять из вида другое воздушное судно.

299. Не допускается встречное движение воздушных судов на одной высоте по одному и тому же не разведенному маршруту, при полете ниже эшелона 900 м.

300. При ухудшении метеоусловий до значений, не соответствующих требованиям для полета по ПВП, командир (пилот) воздушного судна обязан:

- 1) возвратиться на аэродром вылета или выполнить посадку на ближайшем запасном аэродроме, если нет возможности применить правила специальных полетов по ПВП и продолжить полет;
- 2) перейти на полет по ППП, если цель выполняемого полета, летная подготовка пилотов (летчиков), оснащенность воздушного судна и разрешение соответствующего органа ОВД не препятствуют этому;
- 3) пилоты вертолетов, могут производить посадку на площадки, подобранные с воздуха. О своих действиях пилот вертолета обязан информировать соответствующий орган ОВД.

301. Полеты по ПВП на встречных курсах - на высотах ниже нижнего эшелона производятся по разведенным маршрутам. При невозможности обеспечить боковое эшелонирование производится эшелонирование по высоте или организуется одностороннее движение.

302. При полете по ПВП пилот воздушного судна обязан обходить аэродромы на безопасном удалении или по установленному коридору указанном диспетчерским органом ОВД с соблюдением максимальной осмотровости.

303. Полеты по ПВП над населенным пунктом могут выполняться на высоте, дающей возможность в случае неисправности воздушного судна произвести посадку за пределами этого пункта или на ближайшем аэродроме. В случае, когда метеоусловия не позволяют выдерживать соответствующую высоту, пилот воздушного судна обязан обходить населенные пункты, как правило, с правой стороны, если не установлен другой порядок обхода.

304. Если пилот воздушного судна, выполняющего полет по правилам ПВП, намерен перейти на полет по ППП, в таком случае он предпринимает следующие действия:

- 1) если был представлен план полета – сообщает о необходимых изменениях, которые следует внести в текущий план полета;
- 2) в соответствии с требованиями, касающихся представлений планов полета, представляет план полета соответствующему органу ОВД и получает разрешение до перехода на полет по ППП в контролируемом воздушном пространстве.

305. В любом случае, при переходе от ПВП на полет по ППП пилот (летчик) обязан согласовать свои действия, а также требуемый эшелон (высоту) полета с соответствующим органом ОВД, который, в свою очередь, обязан обеспечить необходимые условия для такого перехода.

306. При внезапном попадании воздушного судна в условия ниже минимумов, установленных для полетов по ПВП, снижение ниже установленной безопасной высоты в целях перехода на визуальный полет не разрешается. В этом случае, если это возможно, пилот должен перейти на пилотирование по приборам и возвратиться на аэродром вылета или выполнить посадку на ближайшем аэродроме. При невозможности перейти на визуальный полет после разворота на 180 0, пилот обязан занять нижний безопасный эшелон полета и согласовать дальнейшие действия с диспетчерским органом ОВД.

307. При ухудшении погодных условий ниже минимумов визуальных метеоусловий (далее ВМУ), и когда становится очевидным, что полет выполняемый в ВМУ в соответствии с текущим планом полета, не может быть выполнен, пилот, выполняющий полет по ПВП:

- 1) запрашивает измененное разрешение, позволяющее продолжать полет по ВМУ до пункта назначения или до запасного аэродрома, или же покинуть воздушное пространство, в пределах которого требуется диспетчерское разрешение;
- 2) если разрешение не может быть получено, воздушное судно продолжает полет в ВМУ и уведомляет соответствующий орган ОВД о принятом решении либо покинуть данное воздушное пространство, либо произвести посадку на ближайшем аэродроме;
- 3) запрашивает разрешение на выполнение полета в соответствии с правилами полетов по приборам (ППП).

308. Полеты по ПВП, обеспечиваемые диспетчерским обслуживанием воздушного движения выполняются в следующих случаях:

- 1) когда они выполняются в пределах контролируемого воздушного пространства класса С;
- 2) когда они являются составной частью аэродромного движения на контролируемых аэродромах;
- 3) когда они выполняются в качестве специальных полетов по ПВП.

309. При выполнении полета по ПВП в пределах диспетчерского района или при входе в район, или вдоль маршрутов, установленных соответствующим полномочным органом ОВД, которому представляется план полета, осуществляется постоянное прослушивание соответствующей радиочастоты органа ОВД, обеспечивающего представление полетной информации и, по мере необходимости, передаются донесения о местоположении воздушного судна.

310. При полете по ПВП пилот (летчик) несет ответственность за:

- 1) выдерживание истинных безопасных высот полета;
- 2) точность выдерживания маршрута полета, схем выхода из района аэродрома и захода на посадку;
- 3) своевременное решение о возврате на аэродром вылета (запасной аэродром) или о переходе на полет по ППП при ухудшении метеоусловий до значений ниже установленных;
- 4) достоверность информации о местонахождении воздушного судна и условиях полета;
- 5) точное и своевременное выполнение указаний диспетчерского органа ОВД;
- 6) соблюдение эшелонирования (интервалов).

311. Диспетчер органа ОВД, под непосредственным управлением которого выполняется полет воздушного судна по ПВП, несет

ответственность за:

- 1) назначение высоты (эшелоны) полета;
- 2) соблюдение временных интервалов при взлете воздушных судов;
- 3) своевременное предоставление информации о воздушной, метеорологической и орнитологической обстановке;
- 4) обеспечение установленных интервалов между воздушными судами при переходе на полет по ППП;
- 5) точную и своевременную информацию о фактическом местонахождении воздушного судна при наличии радиолокационного контроля.

Глава 24. Специальные полеты по ПВП

312. Специальные полеты по ПВП предусматривают полеты, выполнение которых в диспетчерской зоне, при менее благоприятных метеоусловиях, чем ВМУ, днем и ночью, разрешены органом диспетчерского ОВД при условии, что такие полеты официально установлены и определен порядок их выполнения специальными инструкциями (инструкцией по производству полетов в аэродромной зоне или инструкцией по производству полетов в аэроузловой зоне), а также предусматривают:

- 1) пилотирование воздушного судна по линии естественного горизонта, световым и земным ориентирам с одновременным контролем по пилотажно-навигационным приборам за его пространственным положением;
- 2) выполнение полета с соблюдением интервалов продольного и бокового эшелонирования, установленных для ППП и интервалов вертикального эшелонирования, предусмотренных настоящими Правилами полетов;
- 3) выдерживание заданного эшелона (высоты) полета с учетом искусственных препятствий;
- 4) контроль диспетчерского органа ОВД за соблюдением интервалов между воздушными судами с применением радиолокационных средств и (или) на основании информации, получаемой от экипажей.

313. Специальные полеты по ПВП ночью применяются при полетах с эшелона 6000м, на эшелонах или высотах в пределах нижнего воздушного пространства, на самолетах 4-го класса категории А, В, С и вертолетах, при выполнении срочных полетов по обслуживанию организаций здравоохранения, при проведении поисково-спасательных и аварийно-спасательных работ, при выполнении полетов в интересах МО, КНБ, МВД Республики Казахстан, а также при выполнении учебных и тренировочных полетов, в любых других районах и/или условиях по разрешению соответствующих полномочных органов ОВД Республики Казахстан.

314. Эшелонирование всех воздушных судов, выполняющих полеты по ПВП и специальные полеты по ПВП, осуществляются в соответствии с правилами и минимумами эшелонирования и в тех случаях, когда это предписывается соответствующим полномочным органом ОВД, между всеми воздушными судами, выполняющими специальные полеты по ПВП, согласно минимума эшелонирования, установленным этим полномочным органом.

315. Когда видимость у земли составляет не менее 1500 м воздушным судам, выполняющим специальные полеты по ПВП, разрешается вход в диспетчерскую зону с целью выполнения посадки или взлета и вылет непосредственно из диспетчерской зоны. В пределах воздушного пространства класса G могут выполняться специальные полеты по ПВП независимо от того, оборудовано ли данное воздушное судно исправным приемопередатчиком.

316. Выполнение специальных полетов по ПВП в пределах диспетчерской зоны разрешается, когда видимость у земли составляет не менее 1500м при условии, что воздушное судно оборудовано исправным приемо-передатчиком и пилот может прослушивать соответствующую радиочастоту.

317. Специальные полеты по ПВП ночью выполняются при следующих метеорологических условиях в равнинной и холмистой местности:

- 1) видимость 4000м; высота нижней границы облаков 450м;
- 2) безопасная истинная высота при выполнении визуальных полетов ночью должна быть не менее 400 м, а расстояние по вертикали от воздушного судна до нижней границы облаков – не менее 50м.

318. Специальные полеты по ПВП ночью в горной местности запрещаются, за исключением тренировочных полетов на горных аэродромах.

319. Разрешается выполнять тренировочные визуальные полеты ночью на горных аэродромах по схеме полетов по ППП при видимости 5000м и высоте нижней границы облаков, превышающей высоту полета не менее чем на 200м.

320. Специальные полеты по ПВП ночью могут выполняться над облаками при их количестве не более 2-х октантов, в этом случае расстояние по вертикали от воздушного судна до верхней границы облаков должно быть не менее 300м.

321. Специальные полеты по ПВП ночью выполняются только при условии непрерывной двусторонней связи между органом ОВД и пилотом при отсутствии встречного движения по одному маршруту. Обгон воздушного судна, следующего впереди на той же высоте, при выполнении визуальных полетов ночью запрещается.

322. При подготовке к выполнению специальных полетов по ПВП ночью маршрут полета, выбирается через характерные ориентиры, легко опознаваемые ночью, с таким расчетом, чтобы обеспечивать обход искусственных препятствий на удалении, позволяющем не включать их в расчет безопасной высоты.

323. Встречное движение и обгон воздушных судов, при выполнении специальных полетов по ПВП ночью, по маршрутам, разведенных для визуальных полетов днем и в сумерках, разрешается только с применением вертикального эшелонирования, предусмотренного настоящими ОПП ВП РК.

324. При невозможности осуществить вертикальное эшелонирование таких полетов, должно быть организовано одностороннее движение воздушных судов с интервалами продольного эшелонирования в соответствии с настоящими Правилами полетов.

325. Специальные полеты по ПВП и заходы на посадку ночью должны выполняться на оборудованные световыми ориентирами площадки с обязательной световой маркировкой рабочей площадки. На необорудованные, таким образом, посадочные площадки визуальные заходы на посадку ночью запрещаются.

326. В случае ухудшения метеоусловий до значений, менее установленных для выполнения специальных полетов по ПВП ночью, командир воздушного судна должен возвратиться на аэродром вылета, или произвести посадку на ближайшем запасном аэродроме. В случае попадания воздушного судна в условия, исключающие визуальный полет ночью, командир воздушного судна должен перейти на полет по ППП, согласовав с органом ОВД маршрут следования и эшелон (высоту) полета.

Глава 25. Вылетающие воздушные судна

327. Информация в отношении запланированного полета (или, части полета), подлежащая направлению в органы ОВД, представляется в форме плана полета, который представляется до начала:

- 1) любого полета (или его части) для того, чтобы он был обеспечен диспетчерским обслуживанием;
- 2) любого полета по ППП в пределах консультативного воздушного пространства;
- 3) любого полета, выполняемого в пределах заданного района или по заданным маршрутам, когда это требует соответствующий полномочный орган ОВД в целях упрощения обеспечения обслуживания, касающегося полетной информации, аварийного оповещения, поиска и спасания;
- 4) любого полета, выполняемого в пределах заданного района или по заданным маршрутам, когда этого требует соответствующий полномочный орган ОВД в целях упрощения координации действий с соответствующими военными органами или с органами ОВД в соседних государствах во избежание перехвата, необходимость в котором может возникнуть для целей опознавания;

5) любого полета с пересечением государственных границ.

328. При отсутствии других указаний со стороны соответствующего полномочного органа ОВД план полета, для которого требуется диспетчерское обслуживание или консультативное обслуживание, представляется, по крайней мере, за 1 час до вылета или, в случае его представления в полете, в такое время, которое гарантирует его получение соответствующим органом ОВД, по крайней мере, за 20 мин до расчетного времени достижения воздушным судном:

- 1) запланированного пункта входа в диспетчерский или консультативный район;
- 2) точки пересечения воздушной трассы или консультативного маршрута.

329. Командир воздушного судна (пилот) принимает решение на вылет на основании:

- 1) готовности экипажа (пилота) к выполнению полета;
- 2) готовности воздушного судна к полету;
- 3) анализа метеобстановки в районе аэродрома, по маршруту полета, на аэродроме назначения и запасных;
- 4) аэронавигационной информации, полученной от аэродромной САИ

Если метеосостояние на аэродромах вылета, назначения и(или) запасных, а также по маршруту (району авиационных работ) в период между принятием решения на вылет и вылетом воздушного судна, ухудшились до значения ниже установленных для этих минимумов, диспетчер ОВД обязан сообщить об этом экипажу (пилоту). Командир воздушного судна (пилот) обязан повторно оценить возможность вылета и принять соответствующее решение.

330. Вылет воздушных судов государственной (военной) авиации с гражданских аэродромов, а также воздушных судов гражданской авиации для выполнения полетов по установленным маршрутам (районам авиационных работ) или с посадкой на военном аэродроме, разрешается только по согласованию с соответствующим военным органом.

331. Командир воздушного судна (пилот) принимает решение на вылет по ППП на основании анализа метеорологической обстановки, если:

- 1) на аэродроме вылета фактическая погода не ниже минимума, установленного для взлета;
 - 2) на маршруте полета отсутствуют опасные метеоявления, обход которых невозможен;
 - 3) на аэродроме назначения фактическая или прогнозируемая ко времени прилета погода соответствует требованиям одного из вариантов таблицы 4;
 - 4) имеется запасной аэродром, соответствующий требованиям таблицы 4 и пунктам 339 - 340 настоящих ОПП ВП РК.
- 5) Имеются пригодные запасные аэродромы по маршруту при выполнении полётов по правилам ETOPS.

Таблица 4

Варианты	На аэродроме назначения		Продолжительность полета до аэродрома назначения по расчету	Количество запасных аэродромов, полет до которых обеспечивается с ВПР аэродрома назначения
	Фактическая погода, (ВНГО, видимость на ВПП, ветер)	Соотношение прогноза и установленного минимума (ко времени прилета)		
1.	Не ниже установленного минимума	Прогнозируемая погода ниже минимума	до 2ч. от 2 до 5ч	1 2 или 1*
2.	Независимо от фактической погоды	Прогнозируемая погода не ниже минимума	1ч и более	1
3.	Независимо от фактической погоды	Прогнозируемая погода ниже минимума	более 5ч	2 или 1*

* В данном случае аэродром может быть выбран запасным, если прогнозом погоды ко времени прилета предусматривается высота нижней границы облаков на 100 м и видимость на 1000 м выше установленного минимума.

При принятии решения на вылет по варианту 1 табл.4 давность сведений о фактической погоде на аэродроме назначения не должна превышать 1 час с момента наблюдения.

332. При продолжительности полета до 2-х часов:

- 1) соответствие скорости и направления ветра установленным ограничениям определяется с учетом его порывов;
- 2) разрешается руководствоваться видимостью на ВПП, при этом, если решение на вылет по видимости на ВПП принимается ночью, а посадка на аэродроме назначения (запасном) будет производиться в сумерках или днем необходимо учитывать уменьшение видимости на ВПП при переходе от темного к светлому времени суток.

При продолжительности полета более 2-х часов следует руководствоваться прогнозируемым значением видимости.

333. При принятии решения на вылет по ППП на аэродромах назначения и запасных не учитываются:

- 1) прогнозируемые ко времени прилета опасные метеоявления (кроме фронтальных гроз с вероятностью более 40% на запасных аэродромах);
- 2) прогнозируемые ко времени прилета порывы ветра;
- 3) высота нижней границы облаков (если их количество не более 2-х октантов);
- 4) временное ухудшение видимости и (или) понижение нижней границы облаков прогнозируемое ко времени прилета.

Если время прибытия на аэродром назначения (запасной) совпадает с прогнозируемым периодом изменения видимости и/или нижней границы облаков, при принятии решения на вылет по ППП учитывается их наименьшее значение.

334. Запасным аэродромом для полетов по ППП может быть выбран аэродром, если на нем ко времени прилета прогнозируется:

- 1) высота нижней границы облаков на 50м и видимость на 500м выше минимума;
- 2) высота нижней границы облаков не менее 90м и видимость не менее 1000м - если аэродром допущен к эксплуатации по категорированному минимуму, а пилот и воздушное судно допущены к полетам по соответствующей категории;
- 3) высота нижней границы облаков на 100м и видимость на 1000м выше минимума - в случае, когда выбранный запасной аэродром расположен на расстоянии менее 50км от аэродрома назначения.

335. Горный аэродром может быть выбран запасным без предварительной провозки, если аэродром изучался при проведении предварительной подготовки и производилась тренировка на тренажере по его схеме снижения и захода на посадку, а командир воздушного судна является пилотом 1-го класса.

336. В случае, когда неблагоприятная аэронавигационная и (или) метеорологическая обстановка, а также заправка топливом не

позволяют выбрать запасной аэродром, командиру воздушного судна (пилоту) предоставляется право принятия решения на вылет с расчетом рубежа ухода на запасной аэродром или аэродром вылета, если:

- 1) продолжительность полета от рубежа ухода до аэродрома назначения и запасного не превышает 2 часа. по расчету;
- 2) на аэродромах назначения и запасном фактическая погода не ниже минимума (при продолжительности полета более 2 часов по расчету - независимо от фактической погоды);
- 3) прогноз погоды ко времени прилета на аэродромах назначения и запасном соответствует установленным требованиям настоящих Правил полета, при этом расчетное количество топлива на борту воздушного судна ко времени прилета на аэродром назначения должно быть не менее чем на 1 час полета на высоте круга. Рубеж ухода определяется таким образом, чтобы к расчетному времени прилета на запасной аэродром, количество топлива на борту воздушного судна оставалось не менее чем на 30 мин. полета на высоте круга.

337. Командир воздушного судна имеет право принимать решение на вылет по ППП без запасного аэродрома, если:

- 1) на аэродроме назначения имеются две пересекающиеся ВПП, пригодные для посадки воздушного судна данного типа, в том числе грунтовая ВПП пригодная для посадки данного типа ВС;
- 2) на аэродроме назначения фактическая и прогнозируемая ко времени прилета видимость на 2000м и высота нижней границы облаков на 150м выше минимума, наибольшего из установленных для обеих ВПП (по системе, которая будет использоваться при посадке);
- 3) расчетный остаток топлива на борту воздушного судна ко времени прилета на аэродром назначения не менее чем на 1 часа полета на высоте круга.

338. Для выполнения полета по ПВП командир воздушного судна (пилот) принимает решение на вылет при следующих условиях:

- 1) на аэродромах вылета, назначения и запасных фактическая погода соответствует минимуму командира воздушного судна и не ниже предусмотренной для полетов по ПВП;
- 2) прогнозируемые видимость и высота нижней границы облаков по маршруту (в районе авиационных работ), аэродрому назначения и запасным не ниже минимума командира воздушного судна и предусмотренных для полетов по ПВП;
- 3) по маршруту полета (в районе авиационных работ) не прогнозируются опасные метеоявления, обход которых невозможен.

339. При отсутствии запасного аэродрома принимать решение на вылет по ПВП разрешается, если ко времени прилета на аэродром назначения прогнозируется видимость на 500м и высота нижней границы облаков на 50м выше установленного минимума.

При принятии решения на вылет по ПВП прогнозируемые ко времени прилета на аэродром назначения и запасном постепенные и быстрые, временные и кратковременные изменения видимости и (или) высоты нижней границы облаков учитываются по их наименьшему значению.

340. При принятии решения на вылет по ПВП высота нижней границы облаков по маршруту полета, на аэродроме вылета, назначения и запасном не учитывается, если их фактическое и прогнозируемое количество ниже высоты полета не более 2-х октантов и обеспечивается полет с превышением над верхней границей облаков не менее 300м.

341. Процедура отправления (вылета) воздушного судна при диспетчерском обслуживании вылетающих воздушных судов предусматривает получение пилотом (экипажем) от диспетчерского пункта ОВД условий взлета и диспетчерского разрешения перед запуском двигателей или после запуска до предварительного старта.

342. Диспетчерское разрешение включает:

позывной ВС, используемая ВПП, разрешение следовать до аэродрома назначения или до пункта, маршрут выхода или SID, эшелон до которого разрешено набирать после взлета, СКВОК (код радиолокационного опознавания ВОРЛ) и частоту связи со следующим диспетчерским пунктом ОВД при необходимости.

Диспетчерское разрешение экипаж ВС должен подтвердить полностью.

343. Условие взлета включает:

1) данные о направлении и скорости ветра у земли (включая порывы), значения видимости, (дальности видимости на ВПП), если она менее 2000м;

2) значение атмосферного давления, для установки высотомера QNH или QFE;

3) температура воздуха (точки росы для ГТД) или по запросу экипажа;

344. Перед взлетом пилоту (экипажу) диспетчером дополнительно сообщаются:

1) любые значительные изменения направления и скорости ветра у земли, значения видимости, дальности видимости на ВПП, если она менее 2000м.;

2) особые метеорологические условия в зоне взлета и набора высоты;

3) любые изменения схемы (траектории) взлета, отличающиеся от стандартных и не вошедших в информацию ATIS.

После запуска двигателей дается указание на занятие предварительного старта диспетчером ДПР (Вышка) и исполнительного старта диспетчером СДП (Вышка.)

Перечень обязательных сообщений по системе ATIS и дополнительной информации от диспетчера аэродромного пункта ОВД для экипажей вылетающих воздушных судов, определяется в соответствии Приложением 11 ИКАО.

345. С учетом фактической воздушной обстановки диспетчер ОВД может назначить экипажу "слот-тайм" для вылета. Время вылета указывается либо фиксировано, либо в определенном интервале. Получив назначенный "слот-тайм" для вылета, пилот (экипаж) самостоятельно рассчитывает время начала запуска двигателей (двигателя) так, чтобы быть готовым к взлету в назначенное диспетчером время.

346. При взлете без остановки на исполнительном старте, пилот (экипаж) запрашивает разрешение на взлет и получает его от диспетчера в процессе руления или в момент выхода воздушного судна на ВПП.

347. Если после получения разрешения на взлет по истечении 40 секунд экипаж ВС не начал взлет, экипаж обязан запросить новое разрешение или информировать новое время взлета.

Глава 26. Минимальные интервалы взлетно-посадочных операций

348. Для взлета воздушных судов устанавливаются минимальные допустимые (безопасные) интервалы с учетом местоположения взлетающих и заходящих на посадку воздушных судов.

349. Минимальный временной интервал между взлетом и посадкой воздушных судов:

1) при полётах с одной ВПП и параллельных ВПП, расстояние между осями которых менее 760 м, - 45 с;

1) при полётах с параллельных ВПП, расстояние между осями которых 760 м и более, - 30 с;

2) во всех остальных случаях – не менее 1 мин.

350. Минимальные временные интервалы при взлёте с одной ВПП или параллельных ВПП, расстояние между осями которых менее 760 м, устанавливаются:

1) для легких и сверхлегких воздушных судов за средними и тяжелыми воздушными судами - 3 мин;

2) для тяжелых воздушных судов за тяжелыми, а также средних воздушных судов, следующих за тяжелыми, - 2 мин;

351. Минимальные временные интервалы при посадке на одну ВПП или параллельные ВПП, расстояние между осями которых менее 760 м, устанавливаются:

1) для легких и сверхлегких воздушных судов за средними и тяжелыми воздушными судами - 3 мин;

2) для средних и тяжелых воздушных судов за тяжелыми воздушными судами - 2 мин;

3) во всех остальных случаях - не менее 1 мин.

Глава 27. Правила установки высотомеров

352. Отсчёт барометрической высоты полёта воздушного судна производится при полётах:

- 1) в районе аэродрома в пределах аэродромного круга полётов, на высоте перехода и ниже — по значению атмосферного давления на аэродроме;
- 2) по маршруту на высоте нижнего эшелона - по минимальному атмосферному давлению на маршруте (участке маршрута), приведённому к уровню моря;
- 3) на эшелоне перехода и выше - по стандартному атмосферному давлению 760 мм рт. ст. (1013,2 мб.).
353. На предварительном старте экипаж обязан установить стрелки барометрических высотомеров на "нуль" высоты и сравнить отсчёт на шкале давления со значением атмосферного давления на аэродроме.
354. При наборе высоты для полёта на эшелоне перевод шкалы давления барометрического высотомера с отсчёта, соответствующего атмосферному давлению на аэродроме, на отсчёт "760" производить при пересечении высоты перехода.
355. Перед заходом на посадку перевод шкалы давления барометрического высотомера с отсчёта 760 мм.рт.ст.(1013 мб) на отсчёт, соответствующий значению атмосферного давления на аэродроме посадки, выполнять на эшелоне перехода в последовательности: командир воздушного судна, второй пилот, штурман, за исключением случаев, оговоренных в пункте 229.
356. При полёте по маршруту на высотах ниже нижнего эшелона перевод шкалы давления барометрического высотомера с отсчёта, соответствующего атмосферному давлению на аэродроме, на отсчёт, соответствующий минимальному атмосферному давлению по маршруту, приведённому к уровню моря, производить при выходе из зоны взлёта и посадки (аэродромного круга полётов).
357. При подходе к аэродрому на высоте ниже нижнего эшелона перевод шкалы давления барометрического высотомера с отсчёта, соответствующего минимальному атмосферному давлению по маршруту, приведённому к уровню моря, на отсчёт, соответствующий давлению на аэродроме, производить при входе в зону взлёта и посадки (аэродромный круг полётов - на аэродромах МВЛ).
358. Перед вылетом с аэродрома, расположенного в равнинной или холмистой местности, где нет АМСГ, приведённое давление определяет экипаж по шкале давления барометрического высотомера, стрелки которого должны быть установлены на значение высоты, равной абсолютной высоте аэродрома.
359. На горных аэродромах при атмосферном давлении на уровне ВПП, меньшем предельного значения, которое может быть установлено на шкале давления барометрического высотомера, необходимо:
- 1) перед взлётом установить значение давления аэродрома, приведённое к уровню моря. Показание высотомера в этом случае принимается за "условный ноль", относительно которого производится набор заданной высоты;
 - 2) перед посадкой диспетчер сообщает экипажу абсолютную высоту аэродрома и значение атмосферного давления аэродрома, приведённое к уровню моря, которое экипаж устанавливает на высотомерах, и производит заход на посадку, учитывая, что высотомеры будут показывать абсолютную высоту полёта, а в момент приземления — высоту аэродрома над уровнем моря.
360. Порядок проверки и установки давления при выполнении полетов осуществляется согласно РЛЭ ВС.

Глава 28. Определение эшелона перехода

361. Диспетчерские пункты подхода или диспетчерские пункты аэродромной зоны при необходимости устанавливают на надлежащий период времени на основе сообщений о QNH и прогнозируемого давления на среднем уровне моря эшелон перехода, используемый вблизи соответствующего аэродрома (аэроузла).
362. Эшелон перехода является самый нижний эшелон полета, используемый выше абсолютной высоты перехода, установленной для соответствующего аэродрома (аэроузла). Для двух или более аэродромов, расположенных близко друг от друга, устанавливается общая абсолютная высота перехода. Соответствующие органы ОВД устанавливают общий эшелон перехода, используемый в любой момент времени вблизи соответствующего аэродрома.
363. Самым нижним используемым эшелон полета является тот эшелон полета, который соответствует установленной минимальной абсолютной высоте полета или находится непосредственно над ней.
- Часть диспетчерского района, в котором применяется конкретный самый нижний используемый эшелон полета, определяется в соответствии с потребностями обслуживания воздушного движения.
364. Соответствующие органы ОВД в любой момент времени имеют в своем распоряжении, информацию, необходимую для определения самого нижнего эшелона полета, который обеспечит достаточный запас высоты над местностью на маршрутах или участках маршрутов, в отношении которых эта информация требуется и по запросу пилотов может быть передана на борт воздушного судна.
365. Эшелон перехода включается в диспетчерские разрешения для захода на посадку, когда это предписывается соответствующим полномочным органом ОВД или по запросу пилота (летчика).
366. Центры полетной информации и районные диспетчерские центры имеют в своем распоряжении для передачи на борт воздушных судов (по запросу) соответствующее количество сообщений о QNH или прогнозов атмосферного давления в отношении районов полетной информации и диспетчерских районов, находящихся в их ведении.

Глава 29. Определение и выдерживание безопасных высот полёта

367. Истинная безопасная высота полёта по ППП, ПВП и специальным ПВП устанавливается в зависимости от рельефа местности и высоты искусственных препятствий на ней, скорости полёта ВС судна, применяемых правил и района полёта с учётом допусков в точности пилотирования и навигации, погрешностей высотомеров в измерении высот, возможных вертикальных отклонений от траектории полёта в условиях турбулентности атмосферы и орнитологической обстановки.
- Безопасные истинные высоты полёта указаны в таблице 5.
368. Для обеспечения полёта на высоте не ниже истинной безопасной производится расчёт приборной безопасной высоты полёта.
369. Перед каждым полётом по ППП:
- 1) по сборникам аэронавигационной информации (инструкциям по производству полётов в районах аэродромов) определяются высота полёта по аэродромному кругу (высота круга), минимальная безопасная высота в районе аэродрома (МБВ) и безопасная высота полёта в районе подхода;
 - 2) рассчитывается высота нижнего безопасного эшелона.

Таблица 5

Установленные истинные безопасные высоты полетов по ППП и ПВП класс С

Скорость полёта (истинная), • км/ч •	Безопасная высота полёта (истинная), м	
	по ППП	по ПВП

В зоне взлёта и посадки		
300 и менее (по кругу)	300	100
Более 300 (по кругу)	300	200
В районе подхода, по воздушным трассам, МВЛ и установленным маршрутам		
а) в равнинной или холмистой местности и над водным пространством:		
300 и менее	600	100
От 301 до 550	600	200
Более 550	600	
б) в горной местности (горы 2000 м и менее):		
550 и менее	900	300
Более 550	900	
в) в горной местности (горы выше 2000 м):		
550 и менее	900	600
Более 550	900	

370. Полоса учёта превышения рельефа местности и искусственных препятствий на ней при расчёте безопасной высоты полёта в зоне взлёта и посадки должна быть при полёте по ППП - по 10 км, а по ПВП - по 5 км в обе стороны от оси маршрута. А при наличии радиолокационного контроля по 10 км, а при отсутствии радиолокационного контроля по 25 км в обе стороны от оси маршрута; при полёте по ПВП - в пределах ширины коридора.

Указанные значения истинных безопасных высот для воздушных судов всех типов должны соблюдаться при полёте по схеме захода на посадку до выхода из 4-го разворота. На участке от точки выхода из 4-го разворота до 1-го разворота высота полёта и ширина полосы учёта препятствий устанавливаются в соответствии с "Методикой определения минимумов для взлёта и посадки воздушных судов гражданской авиации" и указываются в инструкции по производству полётов на данном аэродроме.

В случаях, когда по условиям рельефа местности или по другим причинам эти требования выполнить невозможно, применяются специальные схемы захода на посадку, утверждаемые полномочным государственным органом авиационной администрации Республики Казахстан.

371. Полоса учёта превышения рельефа местности и искусственных препятствий на ней при расчете безопасной высоты и нижнего безопасного эшелона по воздушным трассам, МВЛ и установленным маршрутам (вне района аэродрома) должна быть при полёте по ППП — по 25 км в обе стороны от оси маршрута, а по ПВП - в пределах ширины трассы (МВД, установленного маршрута).

372. При полётах по ПВП на горных аэродромах, в отдельных случаях, для воздушных судов со скоростью полёта по кругу 300 км/ч и менее, ширина полосы учёта превышения рельефа местности и искусственных препятствий на ней, по решению авиационной администрации, может быть сокращена, о чём указывается в инструкции по производству полётов на данном аэродроме.

373. Истинные безопасные высоты для полётов по специальным ПВП указаны в таблице 6 настоящих Правил.

374. Высота полёта по аэродромному кругу (высота круга) определяется в зависимости от скорости полета по кругу и истинной безопасной высоты и округляется в сторону увеличения до значений, кратных 100 м.

375. Для каждого аэродрома устанавливается минимальная безопасная высота полётов по приборам (далее-МБВ), которая может быть использована при снижении в аварийных ситуациях при выходе за пределы схемы захода на посадку и обеспечивает минимальный запас истинной высоты полёта 300 м над высшей точкой рельефа местности и искусственными препятствиями в радиусе 50 км от КТА. Если разница в высотах рельефа местности с учётом искусственных Препятствий на ней составляет не более 100 м, МБВ устанавливается единой для всего района аэродрома. При большей разнице высот район аэродрома делится на секторы, и для каждого сектора устанавливается МБВ. Высота наивысших точек рельефа местности и искусственных препятствий на ней определяется относительно уровня порога ВПП по направлению захода на посадку и округляется в сторону увеличения до значений, кратных 10м.

376. Безопасная высота полёта в районе подхода определяется по атмосферному давлению аэродрома, приведённому к уровню моря.

377. Безопасная высота полёта в районе подхода, высота круга и МБВ рассчитываются по среднегодовой температуре и минимальному значению давления на аэродроме по многолетним наблюдениям и указываются в инструкции по производству полётов на данном аэродроме и в сборниках аэронавигационной информации.

378. Высота нижнего безопасного эшелона определяется путём расчёта безопасной высоты полёта по атмосферному давлению 760 мм рт. ст. (1013,2 мб) с последующим увеличением полученного значения до высоты ближайшего попутного эшелона.

379. Перед каждым полётом по ПВП и специальным ПВП рассчитываются:

- 1) безопасная высота в районе аэродрома при полёте ниже нижнего эшелона;
- 2) безопасная высота полёта по маршруту (району авиационных работ) ниже нижнего эшелона;
- 3) высота нижнего безопасного эшелона.

380. При полётах по ПВП ниже нижнего эшелона безопасная высота в районе аэродрома (по атмосферному давлению аэродрома) и безопасная высота по маршруту (по минимальному приведённому давлению) рассчитываются по фактическому значению температуры на аэродроме вылета (назначения).

381. При расчёте безопасной высоты для полётов по ПВП ниже нижнего эшелона по маршруту и в районе аэродрома в равнинной и холмистой местности высота искусственных препятствий не учитывается, если скорость полёта воздушного судна не превышает 300 км/ч. Экипаж воздушного судна обязан обходить искусственные препятствия визуально на удалении не менее 500 м.

При полётах по ПВП в горной местности высота искусственных препятствий для расчёта безопасной высоты учитывается независимо, от скорости полёта.

382. Полеты по специальным ПВП по маршруту, а также в зоне взлета и посадки выполняются при условиях, соответствующих требованиям таблицы 6.

Разрешаются полеты по специальным ПВП над облаками при их количестве ниже высоты полета не более двух октантов. В этом случае расстояние от верхней границы облаков до воздушного судна должно быть не менее 300 м.

383. Порядок расчёта приборных безопасных высот полёта приведен в приложении 1 настоящих Правил.

При выполнении полёта экипаж обязан учитывать поправки высотометров в соответствии с требованиями Единой методики ввода поправок.

Таблица 6

Местность	Безопасная высота полета	Высота нижней границы облаков над		Видимость
		наивысшей	наивысшей	

	(истинная), м		точкой рельефа, м		днем	ночью
	днем	ночью	днем	ночью		
Срочные полёты по обслуживанию организаций здравоохранения, поисково-спасательные работы и тренировочные полёты						
Равнинная и холмистая	50	250	100	300	1000	4000
Горная	300	-	400	-	2000	-
Полёты по воздушным перевозкам и по авиационным работам						
Равнинная и холмистая	-	400	-	450	-	4000

В зоне взлета и посадки ширина полосы учета превышения рельефа местности и искусственных препятствий днем – по 5 км, ночью – по 10 км в обе стороны от оси маршрута.

При полетах по МВЛ и установленным маршрутам ширина полосы учета превышения рельефа местности и искусственных препятствий днем – по 5 км, ночью – по 25 км, в обе стороны от оси маршрута, в горной местности – в пределах ширины МВЛ (установленного маршрута).

При полетах днем в равнинной и холмистой местности при фактической и прогнозируемой высоте нижней границы облаков ниже 150 и видимости 3000 м и более для воздушных судов со скоростью полета до 300 км/ч высота искусственных препятствий не учитывается.

Глава 30. Правила вертикального, продольного и бокового эшелонирования в контролируемом воздушном пространстве

384. Интервалы вертикального эшелонирования устанавливаются:

- 1) от эшелона 900 до эшелона 8 100 м — 300 м;
- 2) от эшелона 8 100 до эшелона 12 100 м — 500 м;
- 3) выше эшелона 12 100 м, а также между воздушным судном, выполняющим полёт на сверхзвуковой скорости, и другим

воздушным судном – 1000 м.

385. При полётах ниже нижнего эшелона вертикальное расстояние между нижним эшелонем и высотой полёта должно быть не менее 300 м.

На высотах ниже нижнего эшелона полёты воздушных судов по ПВП (специальным ПВП) со скоростями не более 300 км/ч эшелонируются через 150 м, со скоростями более 300 км/ч - во всех случаях через 300м.

386. Вертикальное расстояние между высотой полёта по кругу и нижним эшелонем зоны ожидания должно быть не менее 300 м.

387. Вертикальное расстояние между воздушными судами в районе аэродрома должно быть не менее 300 м. Для самолётов 4-го класса и вертолётов, выполняющих полёт по ПВП ниже нижнего эшелона, в местах пересечения с маршрутами полётов воздушных судов 1, 2 и 3-го класса при радиолокационном контроле и продольном расстоянии между ними не менее 5 км, вертикальный интервал должен быть не менее 150 м.

388. Назначать одновременно один и тот же эшелон (высоту) для полётов воздушных судов по ПВП и ППП запрещается.

389. Вертикальное эшелонирование в воздушном пространстве Республики Казахстан осуществляется по полукруговой системе:

1) при направлении воздушных трасс, МВЛ и установленных маршрутов с истинными путевыми углами от 0 до 179° (включительно) устанавливаются эшелоны полётов: 900, 1500, 2100, 2700, 3300, 3900, 4500, 5100, 5700, 6300, 6900, 7500, 8100, 9100, 10100, 11100, 12100, 14100 (м);

2) при направлении воздушных трасс, МВЛ и установленных маршрутов с истинными путевыми углами от 180 до 359° (включительно) устанавливаются эшелоны полётов: 1200, 1800, 2400, 3000, 3600, 4200, 4800, 5400, 6000, 6600, 7200, 7800, 8600, 9600, 10600, 11600, 13100, 15100 (м).

390. При смене эшелона в поворотном пункте маршрута, из-за изменения общего направления полёта, занятие нового эшелона должно выполняться за 20 км до пролета указанного пункта, по разрешению диспетчера, с соблюдением интервалов, установленных настоящими Правилами.

391. 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 полёта.

392. В районе аэродрома (аэроузла) и в зонах ожидания вертикальное эшелонирование производится в соответствии с установленными интервалами независимо от заданных путевых углов полёта.

Параграф 1. Минимальные интервалы продольного эшелонирования при полётах по ПВП

393. Между воздушными судами, следующими по одному маршруту на одном эшелоне (высоте), - 2 км.

394. В момент пересечения эшелона (высоты) полёта, занятого другим воздушным судном, а также пересечения маршрута полёта на одном эшелоне (высоте):

- 1) 2 км для воздушных судов со скоростями полёта 300 км/ч и менее;
- 2) 5 км для воздушных судов со скоростями полёта 301-550 км/ч.

Параграф 2. Минимальные интервалы продольного эшелонирования при полётах по ППП и правилам ВЗП с непрерывным радиолокационным контролем

395. Между воздушными судами, следующими по одному маршруту на одном эшелоне (высоте):

- 1) на воздушных трассах, МВЛ и по установленным маршрутам - 30 км;
- 2) в зоне подхода - 20 км;
- 3) в зоне подхода при использовании АС УВД - 10 км;
- 4) в зоне взлёта и посадки - 10 км для всех воздушных судов, следующих за воздушными судами с взлётной массой 136 т и более. Во

всех остальных случаях - 5 км.

396. При пересечении встречного эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном, - 30 км в момент пересечения (с соблюдением 10-километрового бокового интервала).

397. При пересечении попутного эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном, - 20 км, а в зоне подхода при использовании АС УВД - 10 км в момент пересечения.

398. Между воздушными судами, следующими по пересекающимся маршрутам (при углах пересечения не менее 70°) на одном эшелоне (высоте), - 40 км в момент пересечения.

Параграф 3. Минимальные интервалы продольного эшелонирования по ППП (специальным ПВП) при отсутствии непрерывного радиолокационного контроля

399. Минимумы продольного эшелонирования при использовании DME, основанные на расстоянии обеспечиваются путем выдерживания между сообщаемыми местоположениями воздушных судов, определяемых с помощью DME в сочетании с использованием других подходящих навигационных средств, расстояния (расстояний), которое не должно быть меньше установленных значений.

При использовании такого эшелонирования между пилотом и диспетчером ОВД поддерживается прямая радиосвязь. Для воздушных судов, выполняющих полет по одной и той же линии пути и находящихся на одном и том же (крейсерском) эшелоне, минимумы продольного эшелонирования устанавливаются:

40 км. При условии, что каждое воздушное судно использует станции DME, расположенные на линии пути, и эшелонирование проверяется путем одновременного получения от воздушных судов, данных о показаниях DME через короткие промежутки времени с целью гарантирования соблюдения минимумов.

Параграф 4. Минимальные временные интервалы продольного эшелонирования по ППП и правилам ВЗП при отсутствии непрерывного радиолокационного контроля

400. Между воздушными судами, следующими по одному маршруту на одном эшелоне (высоте):

по воздушным трассам, МВЛ, по установленным маршрутам и в зоне подхода — 10 мин;

при выполнении маневра по схеме захода на посадку в зоне взлёта и посадки — 3 мин.

401. При пересечении попутного или встречного эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном, - 20 мин в момент пересечения.

402. Между воздушными судами, следующими по пересекающимся маршрутам (при углах пересечения не менее 70°) на одном эшелоне (высоте), - 15 мин в момент пересечения.

403. При отсутствии непрерывного радиолокационного контроля в районе аэродрома при полётах по ППП на одной высоте может находиться не более одного воздушного судна.

404. Между воздушными судами, выполняющими полёты по ПВП и ППП, интервалы продольного эшелонирования должны быть не менее установленных для полётов по ППП.

405. Применение бокового эшелонирования производится с таким расчетом, что бы расстояние между участками предполагаемых маршрутов, на которых должно обеспечиваться боковое эшелонирование воздушных судов, было всегда не менее расстояния, установленного с учетом навигационных погрешностей, с учетом определенного защитного резерва. Защитный резерв определяется соответствующим полномочным органом ОВД и включается в минимумы бокового эшелонирования в качестве их неотъемлемой части.

406. Для обеспечения бокового эшелонирования воздушных судов на одном уровне требуется, что бы они выполняли полет на разных маршрутах или в разных географических местах, определяемых с помощью визуального наблюдения или путем использования навигационных средств.

407. Минимальные интервалы бокового эшелонирования при полёте на одной высоте по ПВП:

1) для разведённых маршрутов при полётах по МВЛ ниже нижнего эшелона — 5 км;

2) при обгоне впереди летящего воздушного судна справа (по аэродромному кругу — с внешней стороны) — 500 м.

408. Минимальные интервалы бокового эшелонирования для полётов по ППП при непрерывном радиолокационном контроле:

1) между осями параллельных воздушных трасс — 50 км;

2) при пересечении эшелона (высоты), занятого попутным воздушным судном, - 10 км в момент пересечения (в пределах воздушной трассы, МВЛ, коридора);

3) при пересечении эшелона (высоты), занятого встречным воздушным судном, - 10 км в момент пересечения (в пределах воздушной трассы, МВЛ, коридора, с соблюдением 30-кило-метрового продольного интервала), либо 12 км. Когда ВС перемещаются параллельно друг к другу.

409. При отсутствии непрерывного радиолокационного контроля боковое эшелонирование при полётах по ППП запрещается.

Глава 31. Изменение эшелона (высоты) полёта и пересечения воздушных трасс

410. Изменение назначенного эшелона (высоты) допускается с разрешения диспетчера ОВД с соблюдением мер безопасности.

411. Воздушное судно, выполняющее полёт на заданном эшелоне (высоте), имеет преимущество перед воздушным судном, командир которого просит разрешения занять этот эшелон (высоту).

412. Эшелон, занятый воздушным судном, может быть задан другому воздушному судну после доклада экипажа первого воздушного судна о начале снижения или наборе высоты, если нет возможности применить другой вид эшелонирования.

413. При выдаче разрешения, связанного с занятием или пересечением другим воздушным судном эшелона или воздушной трассы (МВЛ, установленного маршрута), диспетчер ОВД обязан обеспечить безопасные интервалы.

414. При возникновении угрозы безопасности полёта на заданном эшелоне (встреча с опасными метеоявлениями, отказ авиатехники) командиру воздушного судна предоставляется право самостоятельно изменять эшелон с немедленным докладом об этом органу ОВД, осуществляющему непосредственное управление воздушным движением.

В этом случае командир обязан, не изменяя эшелона полёта, отвернуть воздушное судно, как правило, вправо на 30° от оси маршрута и, пройдя 20 км, вывести его на прежний курс с одновременным изменением высоты до выбранного эшелона. О выполнении маневра командир воздушного судна информирует диспетчера службы движения. В экстренных случаях снижение выполняется немедленно с момента начала отворота в пределах ограничений РЛЭ.

Заняв новый эшелон, командир по согласованию с органом УВД выводит воздушное судно на воздушную трассу или МВЛ.

Вход на воздушные трассы (МВЛ), уход с них и их пересечение производятся на предварительно согласованных эшелонах (высотах) и участках в режиме горизонтального полёта.

415. Эшелон (высота) для пересечения воздушной трассы (МВЛ) или входа на нее должен быть занят воздушным судном не менее чем за 10 км до её границы.

416. Для входа на воздушную трассу (МВЛ) командир воздушного судна не позднее чем за 5 мин до подхода к её границе обязан получить разрешение и условия для продолжения полёта от диспетчера, осуществляющего непосредственное управление воздушным движением.

417. Если аэродром вылета расположен вблизи воздушной трассы (МВЛ), разрешение и условия ее пересечения согласовываются между соответствующими органами ОВД и даются командиру воздушного судна непосредственно перед вылетом. Пересечение трассы осуществляется под контролем обоих органов ОВД при обязательной радиосвязи командира воздушного судна с диспетчером одного из них.

418. При последовательном пересечении воздушным судном нескольких воздушных трасс или МВЛ орган ОВД осуществляющий непосредственное управление воздушным движением в районе пересечения, может дать командиру воздушного судна одно разрешение на пересечение нескольких воздушных трасс.

Глава 32. Полёты в районе аэродрома, в зоне ожидания, по установленным маршрутам и МВЛ

419. Полёты в районе аэродрома выполняются по установленным для данного аэродрома коридорам, схемам и траекториям, задаваемым диспетчером в соответствии с инструкцией по производству полётов.

При полётах в районах горных аэродромов снижение ВС по траекториям, задаваемым диспетчером, производится только на безопасном эшелоне (высоте), определённых инструкцией по производству полётов при наличии радиолокационного контроля, устойчивой работе бортового навигационного оборудования, знании экипажем и диспетчером местоположения ВС.

420. Заход на посадку по ППП по кратчайшему расстоянию вне установленной схемы разрешается при непрерывном радиолокационном контроле, или применении угломерно-дальномерных систем. При этом комплексное использование РТС и выдерживание схемы захода на посадку (задаваемых диспетчером траекторий) обязательно.

421. Для регулирования очередности захода на посадку воздушных судов устанавливаются зоны ожидания над специально выделенными РНТ или характерными наземными ориентирами.

422. Полёты в зоне ожидания производятся по установленным схемам на эшелонах в соответствии с правилами эшелонирования.

423. Нижний эшелон зоны ожидания устанавливается с превышением не менее 300 м над высотой полёта по кругу (высотой перехода). Высота нижнего эшелона зоны ожидания определяется по фактической температуре и давлению на аэродроме и округляется в сторону увеличения до значения ближайшего эшелона.

При изменении атмосферного давления на 4 мм рт.ст. (5,3 мб) и более или температуры воздуха на 10° С и более высота нижнего эшелона зоны ожидания пересчитывается.

Расчёт нижнего эшелона зоны ожидания производится дежурным штурманом (диспетчером) в соответствии с приложением 1 настоящих Правил.

424. Правила полётов в зоне ожидания и порядок внеочередного выхода из зоны ожидания для захода на посадку устанавливаются инструкцией по производству полётов в районе аэродрома (аэроузла).

425. Параллельные или почти параллельные ВПП могут использоваться для независимых взлётов и посадок по приборам следующим образом:

- 1) обе ВПП используются только для взлёта (независимый взлёт);
- 2) одна ВПП используется для взлёта, а другая ВПП используется как для посадки, так и для взлёта (полу смешанные операции);
- 3) обе ВПП используются только для посадки (независимая посадка);
- 4) обе ВПП используются как для взлёта, так и для посадки (смешанные операции).

426. Одновременные независимые параллельные взлёты могут выполняться с параллельных ВПП при условии, если:

- 1) расстояние между осевыми линиями ВПП 760 м и более;
- 2) линии пути непосредственно после взлёта расходятся не менее чем на 15°;
- 3) имеется радиолокатор, позволяющий опознать воздушные суда на расстоянии 2 км от порога ВПП, процедура обслуживания воздушного движения обеспечивает достижение требуемого расхождения линии пути;
- 4) схема ухода на второй круг исключает возникновение конфликтных ситуаций (угол между установленной траекторией набора высоты после взлёта и установленной траекторией ухода на второй круг составляет не менее 15°).

427. Одновременные независимые посадки на параллельные ВПП могут выполняться при условии, если:

- 1) расстояние между осевыми линиями ВПП 760 м и более;
- 2) воздушные суда выполняют заход на посадку с прямой;
- 3) имеется радиолокатор, позволяющий опознать воздушные суда на расстоянии 2 км от порога ВПП, процедура обслуживания воздушного движения обеспечивает достижение требуемого расхождения линии пути;
- 4) на обе ВПП выполняются заходы на посадку по системе посадки по приборам (ИЛС или радиомаячная система посадки (далее-РМС);
- 5) на борт воздушных судов сообщается опознавательный номер ВПП;
- 6) схема ухода на второй круг исключает возникновение конфликтных ситуаций, и для контроля за заходами на посадку на каждую ВПП обеспечивается по одному диспетчеру ПДП.

428. Зависимые посадки на параллельные ВПП могут выполняться при условии, если:

- 1) расстояние между осевыми линиями ВПП менее 760 м;
- 2) воздушные суда выполняют заходы на посадку с прямой;
- 3) имеется радиолокатор, позволяющий опознать воздушные суда на расстоянии 2 км от порога ВПП, процедура обслуживания воздушного движения обеспечивает достижение требуемого расхождения линии пути;
- 4) на обе ВПП выполняются заходы на посадку по системе (ILS или РМС);
- 5) на борт воздушных судов сообщается информация о том, что заходы на посадку выполняются на обе ВПП (сообщение может передаваться по системе АТIS);
- 6) схема ухода на второй круг исключает возникновение конфликтных ситуаций (угол между установленной траекторией набора высоты после взлёта и установленной траекторией ухода).

429. Диспетчерские указания и информация выдаются только с целью выдерживания эшелонирования между воздушными судами, ответственность за выдерживание курса по ИЛС или РМС возлагается на экипаж.

430. Полёты по воздушным трассам, МВЛ и установленным маршрутам в зависимости от метеоусловий и типов воздушных судов выполняются по ППП, ПВП или специальным ПВП на заданных эшелонах (высотах) в пределах установленной ширины трассы (МВЛ, маршрута).

431. Полёты по МВЛ на встречных курсах, на высотах ниже нижнего эшелона производятся по разведенным маршрутам. При невозможности обеспечить боковое эшелонирование производится эшелонирование по высоте или организуется одностороннее движение.

432. При полёте по ПВП командир воздушного судна обязан обходить аэродромы на безопасном удалении или установленному коридору по указанию диспетчера с соблюдением максимальной осмотрительности.

433. Полёты по ПВП над населенным пунктом могут выполняться на высоте, дающей возможность в случае неисправности воздушного судна произвести посадку за пределами этого пункта или на ближайшем аэродроме.

В случае, когда метеоусловия не позволяют выдерживать соответствующую высоту, командир воздушного судна обязан обходить населенные пункты, как правило, с правой стороны, если не установлен другой порядок обхода.

Глава 33. Определение аэронавигационного запаса топлива

434. На каждом воздушном судне, кроме расчётного количества топлива, необходимого для выполнения полёта от взлёта до посадки согласно плану, должен быть аэронавигационный запас топлива (далее –АНЗ).

435. АНЗ должен обеспечивать полёт с ВПР аэродрома назначения или с рубежа ухода до запасного аэродрома по расчёту и полёт не менее 30 мин на высоте круга.

В случае принятия решения на вылет с расчётом рубежа ухода на запасной аэродром или без запасного аэродрома количество топлива на борту воздушного судна к расчётному времени прилёта на аэродром назначения должно обеспечить полёт не менее 1 ч на высоте круга. При этом рубеж ухода определяется таким образом, чтобы к расчётному времени прилёта на запасной аэродром количество топлива на борту воздушного судна было не менее чем на 30 мин полёта на высоте круга. Для боевых самолетов государственной авиации АНЗ рассчитывается в соответствии с требованиями НПП государственной авиации.

436. АНЗ рассчитывается в соответствии с РЛЭ и во всех случаях должен быть не менее чем на:

- 1) 1ч - для самолётов 1, 2, 3-го класса;

2) 45 мин - для самолётов 4-го класса;

3) 30 мин - для вертолётов;

437. Решение о количестве АНЗ принимает командир воздушного судна в зависимости от аэронавигационной, метеорологической обстановки по маршруту полёта, на аэродроме назначения и запасных и расстояний до аэродрома назначения и запасных аэродромов.

Глава 34. Прибывающие воздушные судна

438. При прилете экипаж ВС прослушивает информацию ATIS или канал метеовещания на ОВЧ. Состав информации ATIS определяется в соответствии с Приложением 11 ИКАО.

439. При прилете ВС диспетчер РОВД (ДПП) обязан выдать экипажу ВС диспетчерское разрешение, что включает в себя:

- 1) позывной ВС;
- 2) разрешение следовать на аэродром назначения;
- 3) маршрут подхода или № STAR;
- 4) эшелон до которого разрешено снижение;
- 5) код индивидуального опознавания (SQUACK).

Экипаж обязан подтвердить диспетчерское разрешение полностью. При не получении подтверждения диспетчер должен потребовать.

440. Эшелон перехода включается в диспетчерские разрешения для захода на посадку при отсутствии ATIS.

441. Полеты в районе аэродрома выполняются в соответствии с требованиями инструкции по производству полетов по установленным для данного аэродрома коридорам и схемам. При полетах в районах горных аэродромов снижение ВС по траекториям, задаваемым диспетчером ОВД, производится только при соблюдении безопасного эшелона (высоты) полета, определенных Инструкцией по производству полетов, при наличии радиолокационного контроля и устойчивой работе бортового навигационного оборудования, а также знания экипажем и диспетчером ОВД точного местоположения воздушного судна.

442. В том случае, когда становится очевидным, что прибывающие воздушные суда будут задержаны в зоне ожидания, об этом сообщается информационной справочной группе для доведения до эксплуатантов или назначенному представителю авиакомпании, также сообщается о любых изменениях в ожидаемых задержках с тем, чтобы спланировать дальнейшие действия по изменению маршрутов полета.

443. От прибывающих воздушных судов диспетчер ОВД может требовать представления донесений о покидании или пролете контрольного пункта, о начале выполнения стандартного разворота или разворота на посадочный курс, либо представления другой информации, необходимой диспетчерскому органу ОВД для ускорения движения вылетающих воздушных судов.

444. Воздушному судну, выполняющему полет по ППП, не выдается разрешение на полет в пределах начального участка захода на посадку ниже соответствующей минимальной безопасной высоты, установленной органом ОВД в данной зоне (секторе), или на снижение до высоты ниже этой безопасной высоты, если:

- 1) пилот не доложил о пролете соответствующего контрольного пункта, определяемого бортовыми радиосредствами, или наземными радиолокационными средствами; или
- 2) пилот не сообщает, что он видит аэродром и может сохранить его в поле зрения; или
- 3) воздушное судно не выполняет визуальный заход на посадку; или
- 4) местоположение воздушного судна не установлено точно с помощью радиолокатора.

445. По запросу пилота воздушного судна, если это предписывается соответствующим органом ОВД, прибывающему воздушному судну можно выдавать разрешение на снижение при условии, что пилот будет самостоятельно обеспечивать эшелонирование и оставаться в визуальных метеорологических условиях, если донесение свидетельствует о том, что это представляется возможным.

446. В районе аэродрома устанавливается аэродромный круг полетов. Высота полетов по кругу устанавливается в зависимости от местных условий, безопасной высоты полета, типов и скорости полета по кругу воздушных судов.

447. Заход на посадку по ППП по кратчайшему расстоянию разрешается при непрерывном радиолокационном контроле или с применением бортовых и наземных угломерно-дальномерных систем, при этом комплексное использование РТС и выдерживание схемы захода на посадку (или задаваемых траекторий) обязательно.

448. Для регулирования очередности захода на посадку воздушных судов устанавливаются зоны ожидания над специально выделенными РНТ или характерными наземными ориентирами.

449. Вход в зону ожидания и полет в зоне ожидания выполняется в соответствии с правилами, установленными соответствующим полномочным органом ОВД и опубликованными в сборниках аэронавигационной информации. Если правила входа и полета в зоне ожидания не опубликованы или, если эти правила не известны пилоту (летчику), соответствующий диспетчерский орган ОВД информирует его о процедурах, которые ему следует выполнять.

450. Во время выполнения воздушными судами полета в режиме ожидания, соответствующие минимумы вертикального эшелонирования между воздушными судами в зоне ожидания и воздушными судами на маршруте обеспечиваются в течение всего периода времени, пока последние находятся в пределах 5 минут полета от зоны ожидания, если не обеспечивается боковое эшелонирование.

451. Эшелоны в зонах ожидания назначаются с таким расчетом, чтобы облегчить выдачу каждому воздушному судну разрешения для захода на посадку с соблюдением соответствующей очередности. Как правило, воздушное судно, прибывающее в зону ожидания первым, должно быть на самом нижнем эшелоне зоны ожидания, а прибывающие после него воздушные суда располагаются последовательно на верхних эшелонах. Однако, тяжелым воздушным судам, которые расходуют особенно много топлива на нижних эшелонах, следует разрешать выполнять полет в зоне ожидания на верхних эшелонах, а не на тех, которые предусматриваются очередностью захода на посадку, с сохранением за ними очереди во всех случаях, когда это представляется возможным, обеспечивая безопасное снижение путем векторения, с тем, чтобы впоследствии, разрешить этим воздушным судам снижение с пересечением эшелонов, занятых другими воздушными судами.

452. Если пилот (летчик) сообщает, что он не может соблюдать установленный диспетчерским ОВД порядок (правила) ожидания или ведения радиосвязи, в тех случаях, когда это позволяют условия воздушного движения, диспетчеру ОВД следует принимать альтернативный запрошенный пилотом порядок выполнения полета.

453. Нижний эшелон зоны ожидания устанавливается с превышением не менее 300м. над высотой полета по кругу (высотой перехода). Высота нижнего эшелона зоны ожидания определяется по фактической температуре и давлению на аэродроме и округляется в сторону увеличения до значения ближайшего эшелона.

При изменении атмосферного давления на 4мм.рт.ст. (5,3 мбар) и более или температуры воздуха на 10 0С и более, высота нижнего эшелона зоны ожидания пересчитывается.

454. Правила полетов в зоне ожидания и порядок внеочередного выхода из зоны ожидания для захода на посадку указываются в Инструкции по производству полетов в районе аэродрома (аэроузла).

455. Параллельные или почти параллельные ВПП могут использоваться для одновременного выполнения по приборам:

- 1) независимых параллельных заходов на посадку; или
- 2) зависимых параллельных заходов на посадку; или
- 3) отдельных параллельных операций.

456. Независимые параллельные заходы на посадку на параллельные ВПП могут выполняться при условии, если:

- 1) расстояние между осевыми линиями ВПП 760 м и более;
- 2) воздушные суда выполняют заход на посадку с прямой;
- 3) имеется соответствующий радиолокатор, обеспечивающий точность захода на посадку по азимуту 0,3 0 и скорость обновления информации 4-5 секунд;

- 4) заходы на посадку на обе ВПП выполняются по приборам системы посадки РМС;
- 5) на борт воздушных судов сообщается опознавательный номер ВПП и частота, на которой работает курсовой радиомаяк (сообщение может передаваться по системе АТIS);
- 6) на индикаторе диспетчеров отображается промежуточная защитная зона (NTZ);
- 7) линии пути ухода на второй круг при заходе на посадку на одну ВПП отклоняется на угол, по крайней мере, 30 0 от линии пути ухода на второй круг при заходе на посадку на соседнюю ВПП;
- 8) схема ухода на второй круг исключает возникновение конфликтных ситуаций и для контроля за заходами на посадку на каждую ВПП обеспечивается управление по одному диспетчеру радиолокационного контроля;
- 9) удаление точек доворота на посадочный курс (выполнение четвертого разворота) отличаются не менее чем на 5 км.
457. При наведении для захвата луча курсового радиомаркера (далее-КРМ) последний из указываемых векторов должен обеспечивать захват воздушным судном луча КРМ под углом, не превышающим 30 градусов, и протяженность участка прямолинейного и горизонтального полета до захвата луча КРМ не менее 2 км. Этот вектор должен обеспечивать воздушному судну возможность стабилизации на курсе КРМ в горизонтальном полете, по крайней мере, за 4 км. до захвата луча глассады.
458. Минимальное вертикальное эшелонирование в 300м или минимальный продольный интервал 6 км при радиолокационном контроле должны обеспечиваться до тех пор, пока воздушные суда не окажутся:
- 1) на курсе приближения к КРМ;
 - 2) в зоне нормальных полетов (NOZ); при чем между воздушными судами, следующими курсом одного КРМ, должно обеспечиваться минимальный продольный интервал в 6 км плюс дополнительное продольное эшелонирование, требуемое с учетом спутной струи при радиолокационном контроле.
459. Зависимые параллельные заходы на посадку могут выполняться на параллельные ВПП при соблюдении следующих условий:
- 1) расстояние между осевыми линиями ВПП должно быть не менее 760м;
 - 2) воздушные суда выполняют заходы на посадку с прямой;
 - 3) имеется соответствующий радиолокатор, обеспечивающий точность по азимуту 0,3 0 и скорость обновления информации 4-5 секунд;
- 4) заходы на посадку на обе ВПП выполняются по ILS; или MLS
- 5) на борт воздушных судов сообщается о том, что заходы на посадку выполняются на обе ВПП (эта информация может передаваться по системе АТIS);
- 6) линия пути ухода на второй круг при заходе на посадку на одну ВПП отклоняется на угол не менее 30 0 от линии пути ухода на второй круг при заходе на посадку на соседнюю ВПП;
- 7) диспетчерская служба подхода обладает правом приоритетного выхода на связь по отношению к аэродромному диспетчерскому пункту (если функции обоих пунктов не совмещены).
460. В процессе разворота на параллельные курсы КРМ обеспечивается минимум вертикального эшелонирования в 300м или минимальный продольный интервал при радиолокационном контроле в 6 км.
461. Минимальный продольный интервал при радиолокационном контроле, обеспечиваемый между воздушными судами, следующими курсом КРМ, составляет:
- 1) 6 км между воздушными судами, следующими курсом одного и того же КРМ (плюс дополнительное продольное эшелонирование, требуемое для учета турбулентности в следе);
 - 2) 4 км между воздушными судами, следующими одно за другим курсами соседних КРМ.
462. Раздельные параллельные операции могут выполняться на параллельных ВПП при соблюдении следующих условий:
- 1) расстояние между осевыми линиями ВПП должно быть не менее 760м;
 - 2) номинальная линия пути вылетающего воздушного судна сразу же после взлета отклоняется на угол 30 0 от линии пути ухода на второй круг при заходе на посадку на соседнюю ВПП.
463. При осуществлении раздельных параллельных операций могут выполняться следующие типы заходов на посадку, если радиолокатор и наземные средства посадки отвечают нормам, установленным для конкретного типа захода на посадку:
- 1) точный заход на посадку по ILS;
 - 2) визуальный заход на посадку.

Глава 35. Очередность захода на посадку

464. Очередность захода на посадку устанавливается с таким расчетом, чтобы облегчить прибытие максимального числа воздушных судов с наименьшей средней задержкой. Право первоочередности в особых случаях предоставляется:
- 1) воздушному судну, пилот которого сообщает, что оно будет вынуждено совершить посадку из-за угрозы безопасности полета воздушного судна по техническим причинам;
 - 2) воздушным судам санитарной авиации или воздушным судам, на борту которых находится больной или тяжелораненый, нуждающийся в срочной медицинской помощи;
 - 3) воздушному судну, в отношении которого известно или предполагается, что оно находится в аварийном положении, включая акты незаконного вмешательства.
- Воздушное судно, имеющее право первоочередности, сохраняет свой курс и скорость, однако настоящие правила не освобождают командира воздушного судна от ответственности за принятие наиболее эффективных действий по предотвращению столкновения, включая маневры по предотвращению столкновения в соответствии с рекомендациями по предотвращению угрозы столкновения, выдаваемыми оборудованием БСПС.
465. Если пилот воздушного судна, который должен соблюдать очередность захода на посадку, сообщает о своем намерении дожидаться улучшения метеословий или выполнять полет в режиме (в зоне) ожидания по другим причинам, диспетчер пункта ОВД обязан обеспечить полет в зоне ожидания.
466. Если пилот воздушного судна сообщает, или диспетчеру пункта ОВД становится ясным, что пилот не знаком со схемой захода на посадку, указывается высота полета на начальном участке захода на посадку, пункт (в километрах от соответствующего контрольного пункта), над которым будет начат стандартный разворот, а так же высота, на которой стандартный разворот будет завершен, или линия пути на конечном участке захода на посадку, за исключением того, что если пилоту выдается разрешение для захода на посадку с прямой, тогда указывается только последнее из перечисленного.
- В тех случаях, когда это необходимо, диспетчер пункта ОВД указывает порядок ухода на второй круг.
467. В тех случаях, когда визуальный контакт с местностью (ориентирами) устанавливается до окончания захода на посадку, вся схема должна быть тем не менее соблюдена, если пилот не запрашивает и не получает разрешения для визуального захода на посадку. Для ускорения движения указывается конкретная схема захода на посадку. Если конкретная схема захода на посадку не указывается, это означает, что можно использовать любой разрешенный заход на посадку по усмотрению пилота.

Глава 36. Правила визуального захода на посадку.

468. Правила визуального захода на посадку предусматривают:

- 1) визуальное маневрирование в районе аэродрома в пределах установленной зоны визуального маневрирования для выхода на предпосадочную прямую;
- 2) соблюдение установленной минимальной высоты снижения до момента начала разворота (доворота) на посадочный курс;
- 3) установление и сохранение постоянного визуального контакта с ВПП и ориентирами в пределах летной полосы;
- 4) уход на второй круг с любой точки визуального захода на посадку в случае потери визуального контакта с ВПП и (или) ее ориентирами с выходом на установленную схему ухода на второй круг по ППП и захода на посадку по ППП.
469. Правила визуального захода на посадку (далее-ВЗП) применяются днем и в сумерках для полетов воздушных судов всех классов, если это предусмотрено Инструкцией по производству полетов данного аэродрома, а также для воздушных судов, относящихся к категории "легкие", выполняющие специальные полеты по ПВП, включая ВЗП ночью.
470. ВЗП применяются днем и в сумерках на воздушных судах всех классов.
471. Визуальный заход на посадку выполняется:
- 1) на аэродромах, не оборудованных радиотехническими средствами посадки, а также в случаях отказа этих средств;
 - 2) с целью повышения пропускной способности аэродромов, экономии топлива и летного времени независимо от оборудования аэродрома радиотехническими средствами;
 - 3) с целью обеспечения скорейшей посадки при возникновении особых случаев в полёте;
 - 4) с целью тренировки летного состава по выполнению визуального захода на посадку.
472. Визуальный заход на посадку в сумерках разрешается выполнять на аэродромах (посадочных площадках), оборудованных светотехническими средствами.
473. Для обеспечения безопасности визуального захода на посадку устанавливается зона визуального маневрирования, в пределах которой следует учитывать препятствия при расчёте минимальных высот снижения и минимумов ВЗП. Зона визуального маневрирования ограничивается дугами, проведенными от центра порога каждой ВПП аэродрома, которая может быть использована для посадки ВС данной категории, соединенных касательными к этим дугам. Численные значения минимальных радиусов этих дуг в зависимости от категории воздушных судов представлены в таблице 7. Отдельной графой в таблице выделены ограничения по максимально допустимой скорости визуального захода на посадку.
474. Порядок учёта препятствий и расчёт минимальных высот снижения и минимумов для ВЗП устанавливаются в соответствии с "Методикой определения минимумов аэродрома для визуального захода на посадку".

Таблица 7

Категория ВС	Минимальный радиус (R) от порога ВПП, км	Максимальная скорость (приборная) при ВЗП, км/ч
A	3,12	185
B	4,90	250
C	7,85	335
D	9,79	380
E	12,82	445

475. К полётам по правилам ВЗП допускаются командиры воздушных судов (далее - КВС), прошедшие подготовку по установленной программе.
476. При полёте по правилам ВЗП КВС несет ответственность за:
- 1) выдерживание схемы снижения и захода на посадку по приборам до точки начала визуального захода на посадку;
 - 2) выполнение визуального кругового маневра в пределах зоны визуального маневрирования и посадки при визуальном контакте с ВПП и (или) ее ориентирами;
 - 3) выдерживание установленной минимальной высоты снижения при визуальном маневрировании до начала разворота на посадочный курс;
 - 4) своевременный уход на второй круг при потере визуального контакта с ВПП и (или) ее ориентирами или при выходе за пределы установленной зоны визуального маневрирования.
 - 5) выдерживание безопасных интервалов с ВС производящих визуальный заход перед ним.
477. Диспетчер службы ОВД, под управлением которого выполняется полёт воздушного судна по правилам ВЗП, несет ответственность за:
- 1) определение возможности выполнения ВЗП на основе анализа воздушной обстановки и метеословесий;
 - 2) контроль за выдерживанием экипажем схемы снижения и захода на посадку по приборам до точки начала ВЗП при наличии радиолокационного контроля;
 - 3) при отсутствии РЛК диспетчер осуществляет контроль по докладу экипажа воздушного судна;
 - 4) контроль выхода в установленную зону визуального маневрирования и выдачу разрешения на выполнение ВЗП.
- Разрешение на ВЗП означает, что при выполнении ВЗП в пределах зоны визуального маневрирования будут соблюдены безопасные интервалы между самолётами, выполняющими взлёт, заход на посадку по ППП и самолётом, выполняющим ВЗП.
- 5) контроль за выдерживанием экипажем схемы ухода на второй круг по приборам при наличии радиолокационного контроля;
 - 6) своевременность информации экипажа о воздушной, метеорологической и орнитологической обстановке.

Глава 37. Полеты в особых условиях

478. К полетам в особых условиях относятся:
- 1) полеты в зонах обледенения, грозовой деятельности и сильных ливневых осадков, сильной болтанки, повышенной электрической активности атмосферы, сдвига ветра, пыльной бури;
 - 2) полеты в горной и мало ориентирной местности, пустынях и над водной поверхностью;
 - 3) полеты в полярных районах Северного и Южного полушарий;
 - 4) полеты в сложной орнитологической обстановке;
 - 5) полеты в зонах тушения крупных лесных пожаров.
479. При возникновении в полете признаков приближения к зоне опасных метеорологических явлений или получении соответствующей информации от диспетчерских органов ОВД, командир (пилот) воздушного судна обязан принять необходимые меры для обхода опасной зоны, с немедленным уведомлением об этом соответствующего органа ОВД о причинах изменения маршрута или эшелона

(высоты) полета, за исключением случаев возникновения угрозы безопасности полета на заданном эшелоне, при которых, командиру воздушного судна (пилоту) предоставляется самостоятельно изменять эшелон с немедленным докладом об этом диспетчерскому органу ОВД.

В этом случае пилот обязан, не изменяя эшелона полета, отвернуть воздушное судно, как правило, вправо на 300 от оси маршрута и, пройдя 20 км, вывести его на прежний курс с одновременным изменением высоты до выбранного эшелона. В экстренных случаях снижение выполняется немедленно с момента начала отворота.

Заняв новый эшелон, командир по согласованию с диспетчерским органом ОВД, выводит воздушное судно на воздушную трассу.

480. При выполнении полетов в полярных районах, в Арктике и Антарктике, в малоориентирной местности, в пустынях и над водной поверхностью на борту воздушных судов должны быть:

- 1) аварийная радиостанция;
- 2) запас продуктов питания, питьевой воды и медикаментов;
- 3) индивидуальные и групповые плавсредства (при полетах над водной поверхностью);
- 4) сигнальные средства (электрические, пиротехнические);
- 5) оружие и спасательное снаряжение.

481. При возникновении угрозы обледенения на всех этапах полета противообледенительная система воздушного судна должна быть включена до входа в зону возможного обледенения, если РЛЭ воздушного судна не предусматривает другого порядка ее использования.

482. Полеты в условиях обледенения на воздушных судах, не имеющих специального противообледенительного оборудования, и допуска к эксплуатации в этих условиях запрещаются.

483. При принятии решения на вылет с пересечением зоны грозовой деятельности и возможных сильных ливневых осадков командир (пилот) воздушного судна обязан учитывать:

- 1) характер гроз (внутримассовые, фронтальные);
- 2) расположение и перемещение грозových (ливневых) очагов, возможные маршруты их обхода и/или изменения эшелона (высоты) полета;

3) необходимость дополнительной заправки топливом.

При наличии и прогнозировании фронтальных гроз по маршруту полета, проходящему в горной местности, принимать решение на вылет по ПВП ниже нижнего эшелона запрещается.

484. Полеты по ППП в зоне грозовой деятельности без бортовых РЛС обнаружения грозových очагов запрещаются.

485. При наличии в районе аэродрома вылета мощно-кучевой и кучево-дождевой облачности экипаж (пилот) обязан с помощью бортовой РЛС осмотреть зону взлета и выхода из района аэродрома, оценить возможность взлета, определить порядок обхода мощно-кучевой, кучево-дождевой облачности, зон сильных ливневых осадков и, кроме того, запросить (при необходимости) у диспетчера аэродромного пункта ОВД соответствующие рекомендации.

486. При подходе воздушного судна к зоне грозовой деятельности (сильных ливневых осадков) командир (пилот) воздушного судна обязан оценить возможность продолжения полета, принять решение на обход зоны или на возврат, согласовав свои действия с диспетчерским органом ОВД.

487. Диспетчер органа ОВД, используя данные радиолокаторов, метеоинформацию и сообщения с воздушных судов, обязан информировать экипажи о характере облачности, расположении грозových очагов.

488. Экипажам воздушных судов преднамеренно входить в мощно-кучевые, кучево-дождевые облака и зоны сильных ливневых осадков запрещается.

489. При визуальном обнаружении в полете мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков, примыкающих к грозovým очагам, разрешается обходить их на удалении не менее 10км. При невозможности обхода указанных облаков на заданной высоте разрешается визуальный полет под облаками или выше их.

Полет под облаками разрешается только днем, вне зоны ливневых осадков, если:

1) высота полета воздушного судна над рельефом местности и искусственными препятствиями не менее истинной безопасной высоты, но во всех случаях не менее 200м в равнинной и холмистой местности и не менее 600м в горной местности;

2) вертикальное расстояние от воздушного судна до нижней границы облаков не менее 200 м.

Полет над верхней границей мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков разрешается выполнять с превышением над ними не менее 500м.

490. При обнаружении в полете мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков бортовыми РЛС разрешается обходить эти облака на удалении не менее 15 км от ближней границы засветки. Пересечение фронтальной облачности с отдельными грозowymi очагами может производиться в том месте, где расстояние между границами засветок на экране бортовой РЛС не менее 50 км.

491. При взлете и заходе на посадку в условиях ливневых осадков экипаж обязан учитывать возможность ухудшения видимости, а также летных и аэродинамических характеристик воздушного судна при заходе на посадку и в момент приземления на залитую водой ВПП.

492. Перед входом в зону возможной болтанки и/или при внезапном попадании в нее члены экипажа и пассажиры должны быть пристегнуты к креслам привязными ремнями.

493. При попадании воздушного судна в сильную болтанку командир (пилот) обязан принять меры для немедленного выхода из опасной зоны, включая изменение высоты (эшелона полета), предварительно уведомив об этом и получив разрешение соответствующего диспетчерского органа ОВД.

494. При полетах по ПВП в горной местности на высотах менее 900м и попадании воздушного судна в зону сильной болтанки командир (пилот) должен вывести из этой зоны воздушное судно с набором высоты, (с разрешения диспетчера) возвратиться на аэродром вылета или следовать на запасной аэродром, если нет возможности следовать далее по маршруту в аэропорт назначения.

495. Вертикальные вихри (смерчи), не связанные с облаками и обнаруженные визуально, экипаж (пилот) обязан обходить стороной на безопасном расстоянии.

Вертикальные вихри (смерчи), связанные с кучево-дождевыми облаками, обнаруженные визуально, экипаж обязан обходить на удалении не менее 30 км от их видимых боковых границ.

496. При полетах в зоне повышенной электрической активности атмосферы признаками сильной электризации воздушного судна являются:

- 1) шумы и треск в наушниках;
- 2) беспорядочные колебания стрелок радиоконпасов;
- 3) искрение на стеклах кабины и свечение концов законцовок в темное время суток. Возникновение электризации наиболее вероятно в слое облаков в интервале температур от +5 0 до -100 С.

Командир (пилот) воздушного судна при появлении признаков сильной электризации докладывает об этом диспетчерскому органу ОВД и выполняет рекомендации диспетчера по выходу из опасной зоны. При этом допускается выключение одной из ОВЧ радиостанций, кроме того, ночью необходимо включить освещение кабины экипажа.

497. При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне командиру (пилоту) предоставляется право самостоятельно изменять эшелон полета. Изменение высоты полета в зонах повышенной электризации необходимо выполнять с повышенной вертикальной и уменьшенной поступательной скоростью полета в соответствии с рекомендациями РЛЭ. После выхода из слоя облаков (до входа в другой слой) следует сделать горизонтальную площадку с продолжительностью полета 5-10 сек.

498. В случае поражения воздушного судна разрядом атмосферного электричества экипажу (пилоту) необходимо:

1) доложить диспетчеру соответствующего пункта ОВД о факте поражения, метеоусловиях, месте и высоте полета в данный момент времени;

2) проконтролировать параметры работы двигателей;

3) проверить работу электрооборудования, пилотажно-навигационного оборудования и средств радиосвязи;

4) осмотреть кабину и салон воздушного судна в полете или на земле после посадки в целях обнаружения повреждений;
 5) при обнаружении отказов и неисправностей действовать в соответствии с РЛЭ воздушного судна и указаниями диспетчерского органа ОВД.

499. При взлете или заходе на посадку в условиях фактического сдвига ветра (от слабого до умеренного) экипажу (пилоту) необходимо:

- 1) увеличить расчетные скорости в соответствии с рекомендациями РЛЭ данного воздушного судна;
- 2) осуществлять повышенный контроль за изменением поступательной и вертикальной скоростей и немедленно парировать возникающие отклонения от расчетных параметров и заданной траектории полета;
- 3) при заходе на посадку немедленно уйти на второй круг с использованием взлетного режима, если для выдерживания заданной глиссады снижения требуется увеличение режима работы двигателей до номинального и (или) после пролета ДПРМ вертикальная скорость снижения увеличилась на 3 м/с и более от расчетной.

500. Взлет или заход на посадку в условиях фактически наблюдаемого сильного сдвига ветра (или по сообщению диспетчера аэродромного пункта ОВД) запрещается.

501. При встрече с пыльной бурей на маршруте полета экипаж (пилот) обязан обходить ее визуально на безопасном расстоянии или проходить над ней на высоте, превышающей не менее 300 м над видимой верхней границей пыльной массы.

Изменение высоты или маршрута полета воздушного судна в целях обхода пыльной бури экипажу разрешается только по согласованию с диспетчерским органом ОВД. При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне пилоту предоставляется право самостоятельно изменять эшелон полета с немедленным уведомлением об этом соответствующего диспетчерского органа ОВД.

502. Заход на посадку и посадка воздушного судна в условиях пыльной бури и сильной болтанке одновременно, как правило, не выполняются. Решение о продолжении захода на посадку и посадку в таких условиях принимает командир (пилот) воздушного судна.

503. При подготовке к полету в горной местности экипаж (пилот) дополнительно обязан:

- 1) изучить рельеф местности в полосе маршрута не менее чем по 50 км. в обе стороны от оси маршрута, нанести на карту командные высоты, ограничительные пеленги и наметить обходные маршруты в случае встречи с опасными метеоявлениями;
- 2) вычертить на полетной карте профиль местности по командным высотам и отметить их абсолютной высоты;
- 3) проанализировать прогнозируемые метеосостояния и возможность образования сильных восходящих и нисходящих потоков воздуха, а также орографической болтанки в зоне взлета и посадки, используя консультации метеоролога (аэролога);
- 4) изучить высоты аэродромов, расположенных в горах, особенность взлета и посадки на них, правила пользования барометрическими высотомерами при взлете и посадке на горных аэродромах, а также расчет максимальной взлетной (посадочной) массы воздушного судна.

504. Набор эшелона (высоты) полета в горной местности разрешается по маршруту следования только при условии обеспечения набора безопасного эшелона (высоты) до установленного рубежа. В остальных случаях набор высоты до заданного (безопасного) эшелона полета производится по установленной схеме, как правило, в пределах аэродромного круга полетов.

505. При пересечении горного хребта при полете по ПВП командир (пилот) воздушного судна обязан учитывать наличие восходящих и нисходящих воздушных потоков. Если при приближении к горному хребту наблюдаются нисходящие потоки и для выдерживания горизонтального полета требуется увеличение режима работы двигателей (двигателя) до номинального, пересечение горного хребта на высотах менее 900 м. над рельефом местности запрещается.

506. Снижение воздушного судна, выполняющего полет по ППП в горной местности, разрешается только после фактического пролета установленного рубежа начала снижения при радиолокационном контроле со стороны органа ОВД и устойчивой работе бортового навигационного оборудования.

При отсутствии непрерывного радиолокационного контроля и неустойчивой работе бортового навигационного оборудования снижение с нижнего безопасного эшелона не разрешается. В этом случае командир (пилот) воздушного судна должен следовать на запасной аэродром.

507. В условиях сложной орнитологической обстановки, вызванных появлением птиц (птичьих стай) в аэродромной зоне или на маршруте полета, визуально наблюдаемых экипажем (пилотом) воздушного судна или обнаруженных с помощью радиолокатора соответствующего пункта ОВД, в результате которых возникает реальная опасность столкновения воздушного судна с птицами, экипажу (пилоту) воздушного судна предоставляется право предпринимать все необходимые действия (изменение маршрута или эшелона (высоты) полета), согласованные с диспетчерским пунктом ОВД, для обеспечения безопасности полета.

Диспетчер пункта ОВД в таких случаях имеет право отменять выданные ранее разрешения на взлет или на посадку воздушного судна и предпринимать необходимые действия для обеспечения безопасности воздушного движения.

508. Перед принятием решения на вылет командир (пилот) воздушного судна обязан учитывать информацию, полученную от диспетчера аэродромного пункта ОВД или по каналу ATIS (метеовещания) об орнитологической обстановке в районе аэродрома (в зоне взлета и посадки).

При получении такой информации от диспетчера на исполнительном старте командир (пилот) воздушного судна должен оценить обстановку и принять решение о выполнении взлета. Взлет в этих условиях производится с включенными фарами.

509. При полете по маршруту, в случае обнаружения птиц, пилот (летчик) должен обойти их стороной или пролететь над ними.

При подходе к аэродрому посадки, после получения информации от органов ОВД о сложной орнитологической обстановке или при визуальном обнаружении птиц, экипажу (пилоту) необходимо:

- 1) повысить осмотрительность;
- 2) включить фары и обогрев стекол кабины;
- 3) повысить контроль за параметрами работы двигателей (двигателя);
- 4) при необходимости, в случае явной угрозы столкновения с птицами уйти на второй круг для повторного захода на посадку.

510. При подготовке к полету в малоориентирной местности и пустыне экипаж (пилот) воздушного судна дополнительно обязан:

- 1) отметить на карте характерные ориентиры, имеющиеся по маршруту (караванные тропы, русла рек, озера, колодцы), а также удаленные ориентиры, которые могут быть использованы для общей ориентировки;
- 2) получить необходимую информацию в отношении ведения ориентировки от других экипажей (пилотов), имеющих опыт полетов по данному маршруту;
- 3) проверить наличие запаса продуктов питания, питьевой воды, медикаментов, аварийной радиостанции и сигнальных средств.

511. Полеты над водной поверхностью разрешается выполнять:

- 1) на воздушных судах, имеющих два двигателя и более, оснащенных плавсредствами и на всех воздушных судах, приспособленных для посадки на воду;
- 2) на сухопутных воздушных судах, имеющих один двигатель, при удалении от береговой черты не более дальности полета и снижения с отказавшим двигателем.

512. При полетах над водной поверхностью, когда расстояние от/до берега превышает дальность планирования с отказавшим двигателем (двигателями), а также когда траектория взлета и захода на посадку не исключает возможности вынужденного приводнения, все члены экипажа и пассажиры должны быть обеспечены спасательными жилетами.

Во всех случаях, когда продолжительность полета от берега превышает 30 мин., на воздушных судах (независимо от типа) кроме индивидуальных средств спасания должны быть и групповые плавсредства (надувные спасательные плоты и аварийные запасы к ним), рассчитанные на количество людей, находящихся на борту со средствами жизнеобеспечения в соответствии с РЛЭ.

513. При подготовке к полету над водной поверхностью экипаж (пилот) дополнительно обязан:

- 1) подробно изучить береговую черту, состояние ледовой и водной поверхности на случай вынужденной посадки;
- 2) проверить наличие и правильность размещения индивидуальных и групповых спасательных средств, запаса продуктов питания и

питьевой воды, аварийной радиостанции и сигнальных средств;

3) изучить правила вынужденной посадки на воду и использования плавсредств;

4) проинструктировать пассажиров о правилах пользования индивидуальными и групповыми средствами и поведения при аварийной посадке.

514. Полеты по ПВП вблизи береговой черты материка и островов выполняются на безопасных высотах с учетом максимальных превышений рельефа местности в полосе по 5 км. в обе стороны от оси маршрута.

Глава 38. Полеты в воздушном пространстве приграничной полосы

515. К приграничной полосе относится воздушное пространство, расположенное над территорией государства, прилегающей к сухопутной государственной границе и береговой черте внешних морей шириной 25 км, а в приморских районах - дополнительно над территориальными водами шириной 12 морских миль (22,2км.).

516. Полеты воздушных судов, не оборудованных средствами радиосвязи, и/или аппаратурой радиолокационного опознавания в воздушном пространстве приграничной полосы запрещается.

517. Экипажи (пилоты, летчики) воздушных судов допускаются к полетам в приграничной полосе только после изучения ими особенностей полетов в данном районе, проверки знаний этих особенностей и выполненной провозки. Допуск экипажей государственной авиации к таким полетам производится уполномоченным органом Министерства Обороны Республики Казахстан.

518. Экипаж воздушного судна в процессе подготовки к полету в приграничной полосе обязан изучить и твердо знать:

- 1) точные очертания государственной границы и приграничной полосы в данном районе;
- 2) рельеф местности, характерные радиолокационные и визуальные ориентиры;
- 3) расположение и порядок работы средств связи и радионавигации, значение ограничительных пеленгов и их координаты;
- 4) порядок ведения связи с органами ОВД и СВО;
- 5) метеорологическую обстановку по маршруту полета;
- 6) правила и порядок восстановления ориентировки;
- 7) порядок действий при возникновении особых условий и особых случаев в полете.

519. Аэродромы, воздушные трассы и установленные маршруты, расположенные в приграничной полосе, должны быть оборудованы радиотехническими средствами навигации, радиолокации и связи, необходимыми для контроля, управления движением воздушных судов и соблюдения экипажами правил полетов в приграничной полосе.

При выполнении полетов в приграничной полосе отклонения воздушных судов от заданного маршрута запрещаются.

520. При потере ориентировки в воздушном пространстве приграничной полосы экипаж обязан немедленно взять курс по направлению полета от государственной границы в глубь территории Республики Казахстан, далее действовать в соответствии с пунктом 537 настоящих ОПП ВП РК. Производить маневры для восстановления ориентировки в воздушном пространстве приграничной полосы запрещается.

521. В случае, если воздушное судно при потере двухсторонней радиосвязи, выполняет санкционированный транзитный полет (полет без посадки на территории государства) или полет с посадкой на территории Республики Казахстан, ему предоставляется режим наибольшего благоприятствования для полета до аэропорта назначения или посадки, на запасном аэродроме согласно поданного ФПЛ, при условии его опознания.

Глава 39. Особые случаи в полете

522. К особым случаям в полете относятся:

- 1) попадание воздушного судна в опасные метеорологические явления;
- 2) отказ двигателя (двигателей);
- 3) отказы систем воздушного судна, приводящие к необходимости изменения плана или профиля полета, в том числе к вынужденной посадке;

- 4) пожар на воздушном судне;
- 5) потеря устойчивости, управляемости, нарушение прочности;
- 6) потеря радиосвязи (отказ бортовых или наземных систем радиосвязи);
- 7) потеря ориентировки;
- 8) нападение на экипаж или пассажиров;
- 9) ранение или внезапное ухудшение здоровья членов экипажа или пассажиров;
- 10) вынужденная посадка вне аэродрома;
- 11) отказ радионавигационных средств УВД или радиотехнического оборудования на аэродроме посадки;
- 12) применение парашютов в аварийных случаях.

523. О возникновении особых случаев в полете командир (пилот) воздушного судна немедленно сообщает диспетчерскому органу ОВД. При затруднении ведения связи по основному каналу необходимо перейти на аварийную частоту 121,5 МГц.

Сигнал бедствия аппаратуры опознавания включается в случаях:

- 1) отказа двигателя (двигателей);
- 2) пожара на воздушном судне;
- 3) потери устойчивости, управляемости, нарушении прочности воздушного судна;
- 4) отказа радиосвязи;
- 5) потери ориентировки;
- 6) нападения на экипаж (пассажиры);
- 7) вынужденной посадки вне аэродрома;
- 8) применения парашютов в аварийных случаях;
- 9) экстренного снижения.

524. Пилотирование и управление системами воздушного судна при возникновении особых случаев в полете должно соответствовать требованиям РЛЭ данного воздушного судна.

Члены экипажа при выполнении операций в соответствии с РЛЭ в особых случаях обязаны докладывать обо всех своих действиях командиру воздушного судна.

525. В случаях, когда продолжение полета не обеспечивает безопасности экипажа и пассажиров, командир воздушного судна имеет право принять решение на выполнение вынужденной посадки вне аэродрома или покидания воздушного судна, если экипаж и пассажиры обеспечены парашютами.

526. К опасным для полета метеоявлениям относятся:

- 1) на аэродроме вылета и посадки - гроза, град, сильная болтанка, сильный сдвиг ветра, гололед, сильное обледенение, смерч, ураган, сильная пыльная буря, сильные ливневые осадки, вулканический пепел;
- 2) по маршруту полета - град, гроза, сильное обледенение, сильная болтанка, сильная электризация воздушного судна.

527. При встрече с опасными метеоявлениями по маршруту полета командир воздушного судна принимает меры для их обхода. При невозможности их обхода путем изменения маршрута или высоты полета экипаж (пилот) возвращается на аэродром вылета или производит посадку на ближайшем запасном аэродроме. Командиру (пилоту) вертолета в этом случае разрешается произвести посадку на площадку,

подобранную с воздуха.

528. При отказе двигателя на воздушном судне с одним двигателем на высотах до 100 м (в том числе - на взлете) командир (пилот) воздушного судна немедленно производит вынужденную посадку перед собой, избегая столкновения с препятствиями.

Если отказ двигателя произошел на высотах более 100 м, командиру (пилоту) воздушного судна разрешается выбрать площадку, пригодную для вынужденной посадки, с минимальными возможными повреждениями воздушного судна.

529. При отказе двигателя (двигателей) на воздушном судне с несколькими двигателями командир (пилот) имеет право:

- 1) произвести посадку на аэродроме вылета;
- 2) слить часть топлива или сбросить груз для улучшения условий полета;
- 3) использовать любой режим работающих двигателей;
- 4) в маршрутном полете продолжить полет до ближайшего аэродрома (независимо от его ведомственной принадлежности) и произвести на нем посадку.

Для воздушных судов, выполняющих полёты по правилам ETOPS, продолжить полёт до пригодного аэродрома, расположенного в пределах установленной пороговой времени.

На воздушных судах с тремя и более двигателями в случае выключения в полете экипажем одного двигателя по признакам отказа (кроме пожара) командиру (пилоту) воздушного судна предоставляется право продолжить полет до аэродрома назначения.

Если продолжение полета на работающих двигателях (двигателе) не представляется возможным, и возникла реальная угроза безопасности полета, командир (пилот) воздушного судна обязан:

- 5) выполнить необходимые действия в соответствии с требованиями РЛЭ;
- 6) включить сигнал бедствия аппаратуры опознавания;
- 7) произвести посадку на любом аэродроме, в том числе на аэродроме вылета или вне аэродрома, если в конкретно сложившейся обстановке такая посадка представляет меньшую угрозу безопасности, чем полет до ближайшего аэродрома.

530. Отказы систем воздушного судна, приводящие к необходимости изменения плана или профиля полета, в том числе к вынужденной посадке. При обесточивании воздушного судна в полете экипаж действует в соответствии с требованиями РЛЭ.

При отсутствии или невозможности использовать резервные источники электропитания командир (пилот) воздушного судна:

- 1) при полете по ПВП, производит посадку на ближайшем аэродроме или вне аэродрома;
- 2) при полете по ППП, принимает меры к переходу на визуальный полет;
- 3) при полете над облаками, когда нет уверенности в безопасности перехода на визуальный полет, но имеется техническая возможность продолжения полета, следовать в район, где возможен переход на визуальный полет или выполнять полет в режиме ожидания по схеме прямоугольного маршрута на своем эшелоне (высоте) полета.

531. Диспетчер пункта ОВД, установив, что связь с воздушным судном прекратилась и, определив его местонахождение с помощью радиолокационных средств, обязан:

- 1) обеспечить контроль и управление движением таким образом, чтобы исключить возможность сближения воздушного судна, терпящего бедствие, с другими воздушными судами;
- 2) использовать возможность лидирования воздушного судна, потерявшего радиосвязь другим, находящимся в этом районе воздушным судном для оказания помощи в заходе на посадку.

532. При разгерметизации кабины, требующей выполнения экстренного снижения, экипаж (пилот):

- 1) применяет кислородные маски;
- 2) приступает к экстренному снижению до высоты ниже эшелона 4200м., но во всех случаях не ниже высоты нижнего безопасного эшелона в районе полета, действуя в соответствии с требованиями РЛЭ;
- 3) включает сигнал бедствия аппаратуры опознавания;
- 4) проверяет состояние здоровья пассажиров и при необходимости оказывает им помощь;
- 5) принимает решение о следовании на аэродром назначения или ближайший пригодный для посадки аэродром.

533. При возникновении пожара на воздушном судне экипаж (пилот):

- 1) приступает к экстренному снижению и одновременно принимает все доступные меры для ликвидации пожара;
- 2) включает сигнал бедствия (по возможности);
- 3) в зависимости от сложившейся обстановки продолжает полет до ближайшего аэродрома, либо производит посадку вне аэродрома, действуя в соответствии с требованиями РЛЭ.

534. При возникновении пожара на воздушном судне на этапе взлета (набора высоты после взлета) и невозможности его ликвидировать командир (пилот) воздушного судна имеет право:

- 1) выполнить заход по кратчайшему маршруту для посадки на аэродроме вылета, в том числе при погоде ниже минимума;
- 2) произвести посадку на площадку, предусмотренную инструкцией по производству полетов в районе аэродрома;
- 3) произвести посадку на площадку, выбранную с воздуха;

535. При потере устойчивости, управляемости, нарушении прочности воздушного судна командир (пилот) воздушного судна включает сигнал бедствия и действует в соответствии с требованиями РЛЭ данного типа воздушного судна.

536. При потере ориентировки экипаж обязан:

- 1) включить сигнал бедствия;
- 2) передать по радио сигнал "Полнос";
- 3) доложить диспетчеру ОВД об остатке топлива и условиях полета;
- 4) с разрешения диспетчера ОВД занять наивыгоднейший эшелон (высоту) полета для обнаружения воздушного судна радиолокационными средствами;
- 5) применить наиболее рациональные в данных условиях способы восстановления ориентировки, используя рекомендации диспетчерского пункта ОВД;
- 6) в случаях, когда восстановить ориентировку не удалось, заблаговременно, не допуская полной выработки топлива, и до наступления темноты, произвести посадку на любом аэродроме или выбранной с воздуха площадке.

537. Ориентировка считается полностью потерянной, если экипаж по этой причине произвел вынужденную посадку не на аэродроме назначения.

538. Ориентировка считается временно потерянной, если воздушное судно выведено экипажем (пилотом) самостоятельно или диспетчером ОВД с помощью наземных РТС на заданный маршрут с последующей посадкой на аэродром назначения.

539. При нападении или угрозе нападения на экипаж (пассажиры) командир воздушного судна и члены экипажа обязаны, по возможности, передать сигналы бедствия, сообщить о нападении, свой позывной, местонахождение (координаты), высоту, курс полета и действовать в соответствии со специальной инструкцией.

540. В случае внезапного ухудшения состояния здоровья или ранения членов экипажа или пассажира (пассажиры), командир воздушного судна обязан организовать оказание ему (им) возможной медицинской помощи и, в зависимости от обстановки, принять решение о продолжении или прекращении полета.

При внезапном ухудшении состояния здоровья (или ранении) командира воздушного судна, когда он не может продолжать полет, выполнение задания прекращается и временно, до посадки на аэродроме его обязанности выполняет второй пилот.

541. Диспетчерский орган ОВД, получив доклад о прекращении полета в связи с внезапным ухудшением состояния здоровья (ранением) члена экипажа или пассажира, обязан обеспечить выход воздушного судна на ближайший аэродром и его внеочередную посадку.

542. В случае, когда продолжение полета не обеспечивает безопасности пассажиров и экипажа, командир воздушного судна имеет право принять решение о выполнении вынужденной посадки вне аэродрома с предварительным сообщением (по возможности) органу ОВД о месте и времени предполагаемой посадки.

Вылет с места вынужденной посадки производится с разрешения Председателя комиссии, расследовавшей случай вынужденной

посадки.

543. При отсутствии связи с ближайшим аэропортом и/или в случаях, не терпящих отлагательства, командир (пилот) воздушного судна имеет право самостоятельно принимать решение на вылет после предварительного личного осмотра местности и определения ее пригодности для безопасного взлета.

При необходимости принимаются меры для устранения препятствий в секторе взлета, снятия загрузки или слива части топлива.

544. При получении сообщения от диспетчерского органа ОВД об отказе радиолокационных средств в районе ОВД, командир (пилот) воздушного судна, выполняющий полет в данном районе, продолжает полет с выдерживанием заданного эшелона, скорости и направления полета, с наблюдением повышенной осмотрительности за воздушной обстановкой, как визуально, так и с помощью бортовых радиолокационных средств, с обязательным сообщением о своем местонахождении при пролете контрольных точек на маршруте.

545. При отказе радиотехнических средств обеспечения посадки и/или средств связи на аэродроме посадки и невозможности по метеорологическим условиям выполнить визуальный заход и посадку на данном аэродроме, командир (пилот) воздушного судна уходит на второй круг и/или следует на запасной аэродром.

В случае невозможности ухода на запасной аэродром (недостаток топлива, неисправность авиационной техники) командира (пилота) воздушного судна предоставляется право произвести посадку при погоде ниже минимума аэродрома посадки.

546. При выполнении полетов на десантирование парашютистов или сброса груза на парашютах, а также, если это предусмотрено соответствующей инструкцией для учебных полетов, все члены экипажа и другие лица, участвующие в полете, должны иметь индивидуальные парашюты с установленными страхующими приборами.

Подвесные системы парашютов должны быть надеты в течение всего полета.

Снимать в полете парашют разрешается только в тех случаях, когда выполнять работу с надетым парашютом невозможно.

547. В аварийной ситуации перед покиданием воздушного судна на парашютах экипаж (пилот), по возможности, сообщает об этом диспетчеру органа ОВД с указанием своего местонахождения, передает (включает) сигнал бедствия, а также (когда это возможно) должен включить автопилот, установить курс в направлении малонаселенного района со снижением по пологой глиссаде, уничтожить кодовое устройство аппаратуры опознавания, после чего покинуть воздушное судно.

Члены экипажа и другие лица, находящиеся на борту, покидают воздушное судно на парашютах по указанию командира воздушного судна. Командир покидает воздушное судно последним.

Спуск с парашютом, кроме аварийного спуска, не производится, за исключением тех случаев, когда это делается в условиях, предписанных соответствующим полномочным органом, и таким образом, как это указывается в соответствующей информации, рекомендации и (или) разрешении, полученных от соответствующего органа обслуживания воздушного движения.

Глава 40. Непредвиденные обстоятельства в полете

548. Воздушному судну, в отношении которого известно или предполагается, что оно находится в аварийном положении, включая акты незаконного вмешательства, оказывается максимальное внимание и содействие со стороны органов ОВД и предоставляется приоритет по сравнению с другими воздушными судами, исходя из конкретных обстоятельств.

549. Органы ОВД при необходимости используют все имеющиеся средства связи, включая резервные, для установления и поддержания радиосвязи с воздушным судном, находящимся в аварийном положении.

550. Для сообщения о том, что воздушное судно находится в аварийном положении (если оно оборудовано приемопередатчиком ВОРЛ) используются специальные коды в режиме «А»:

1) код «7700» - указывает, что воздушное судно подвергается серьезной и непосредственной опасности и экипажу (пилоту) требуется немедленная помощь;

2) код «7600» - указывает на потерю радиосвязи;

3) код «7500» - указывает, что воздушное судно является объектом незаконного вмешательства.

551. При возникновении аварийной обстановки пилот воздушного судна устанавливает в приемопередатчике код «7700» режима А, если ранее службой ОВД не было дано указание об использовании другого определенного кода. В этом случае пилот использует данный определенный код до получения других указаний службы ОВД.

Несмотря на правила пункта 563 пилот может выбрать код «7700» режима А в тех случаях, когда имеются основания полагать, что это является наилучшим образом действий.

552. Если воздушное судно, находящееся в полете, стало объектом незаконного вмешательства, командир воздушного судна делает все возможное для установления в приемопередатчике кода «7500» режима А, чтобы сообщить об обстановке, если обстоятельства не позволяют использовать код 7700.

553. Если пилот выбрал код «7500» режима А и впоследствии служба ОВД дает ему указание подтвердить этот код он, в зависимости от обстоятельств, либо подтверждает код, либо не отвечает совсем.

Отсутствие ответа от пилота служит для службы ОВД подтверждением того, что использование кода «7500» не является следствием случайного неправильного кода.

554. Действия диспетчеров ОВД органов ОВД и пилотов при перехвате гражданских воздушных судов, а также применение сигналов срочности и бедствия указываются в Приложениях 2 и 3 настоящих Правил.

Глава 41. Отказ двусторонней связи “воздух-земля”

555. При потере радиосвязи, вызванной отказом бортовых или наземных систем радиосвязи “воздух-земля” экипаж воздушного судна и диспетчеры органов ОВД действуют в соответствии со специальными инструкциями и/или технологиями работы.

Радиосвязь считается потерянной, если в течение пяти минут, при использовании имеющихся каналов радиосвязи, на неоднократные вызовы по каждому из них экипаж или диспетчер не отвечают.

556. При потере радиосвязи командир (пилот) воздушного судна включает сигнал “Бедствие”, а также устанавливает код ответчика “7600” в режиме “А” и, используя все имеющиеся средства, принимает меры к восстановлению связи с органом ОВД непосредственно или через другие воздушные судна, либо через другие пункты органов ОВД. В таких случаях, при необходимости, может использоваться аварийная частота 121,5МГц для передачи информации о принятом решении, местонахождении, высоте полета (не ожидая подтверждения о приеме ее диспетчером), а также прослушивание по каналам связи и на частоте ДПРМ указаний и информации диспетчерских пунктов ОВД.

557. Если восстановить радиосвязь не удается, командир (пилот) воздушного судна, как правило, прекращает выполнение задания и производит посадку на аэродроме вылета или на запасном аэродроме. В этом случае командир (пилот) воздушного судна имеет право произвести посадку на аэродроме вылета при метеоусловиях ниже минимума.

558. В случаях, когда произвести посадку на аэродроме вылета не представляется возможным (по метеоусловиям или если масса воздушного судна превышает посадочную, и нет условий для слива топлива), то после ухода на второй круг командир (пилот) воздушного судна следует на аэродром назначения на эшелоне в соответствии флайт-плана или заданном диспетчером ОВД эшелоне.

Если принято решение о возвращении на аэродром вылета или на запасной аэродром, расположенный в направлении обратном пути следования, полет необходимо выполнять на ближайшем (к заданному) попутном нижнем эшелоне, но не ниже безопасной высоты полета, либо на эшелонах, выделенных для полетов без связи 4200, 4500 или 7200, 7500м.

559. При отказе наземных средств связи диспетчер пункта ОВД в соответствии с технологией работы принимает меры к восстановлению связи с использованием резервных средств и каналов или передает управление другому пункту ОВД.

560. В том случае, когда диспетчерский пункт ОВД не в состоянии поддерживать двустороннюю радиосвязь с экипажем воздушного судна, выполняющим полет в диспетчерском районе или диспетчерской зоне, предпринимаются следующие действия.

560.1. Как только становится известно об отказе двусторонней связи, предпринимаются действия для того, чтобы убедиться, что экипаж может принимать передачи диспетчерского органа путем запроса о выполнении определенного маневра, который можно наблюдать на экране радиолокатора, или передать, если это возможно, указанный сигнал для подтверждения приема.

560.2. Если экипаж воздушного судна не указывает, что он может принимать передачи и подтверждать их прием, эшелонирование между воздушным судном с которым нарушена связь и другими воздушными судами обеспечивается на основе предположения о том, что это воздушное судно предпримет следующие действия при полете в визуальных метеоусловиях (по ПВП):

- 1) продолжит полет в визуальных метеоусловиях;
- 2) выполнит посадку на ближайшем подходящем аэродроме;
- 3) сообщит о своем прибытии соответствующему пункту УВД с помощью средств наиболее быстрой передачи информации.

560.3. Отказ связи имеет место в сложных метеорологических условиях или в таких условиях, когда они не позволяют завершить полет в соответствии с пунктом 560.2., экипаж воздушного судна:

1) выдерживает скорость и эшелон или минимальную абсолютную высоту полета (если она больше) в течении 20 мин. после того, как экипаж воздушного судна не смог сообщить свое местоположение в пункте обязательной передачи донесений, и после этого корректирует эшелон и скорость в соответствии с представленным планом полета;

2) продолжает полет по маршруту согласно текущему плану полета до соответствующего обозначенного навигационного средства, обслуживающего аэродром назначения и, при необходимости соблюдения положений нижеследующего подпункта 3, выполняет полет в режиме ожидания над этим средством до начала снижения;

3) начинает снижение от навигационного средства, упомянутого в подпункте 2, точно в полученное и подтвержденное в последний раз время ожидаемого захода на посадку или как можно ближе к этому времени; или, если расчетное время захода на посадку не было получено и подтверждено, воздушное судно начинает снижение в расчетное время прибытия или как можно ближе к этому времени, указанному в текущем плане полета;

4) выполняет нормальный заход на посадку по приборам в соответствии с порядком, установленным для данного навигационного средства; и

5) совершает посадку, по возможности, в пределах 30 мин. после расчетного времени прибытия, упомянутого в подпункте 3, или подтвержденного в последний раз расчетного времени захода на посадку; при этом из них выбирается более позднее время.

Условия, указанные в пункте 560.2. и его положения распространяются на все контролируемые полеты, в то время как положения пункта 560.3. – только на полеты по ППП.

При обеспечении диспетчерского обслуживания воздушного движения в отношении других полетов в данном воздушном пространстве предполагается, что воздушное судно, на котором отказала связь, будет соблюдать правила, изложенные в пункте 560.3.

560.4. Диспетчер ОВД получив ответный код отказа связи, должен определить степень ее потери путем передачи указания пилоту использовать передачу «приемоответчик опознавание» или изменить код. В том случае, если установлено, что бортовой радиоприемник исправен, дальнейшее управление полетом воздушного судна осуществляется с использованием изменений кода или передачи «опознавание» для подтверждения приема выданных разрешений. Для воздушных судов, оборудованных приемоответчиками режима S, в зонах действия режима S могут применяться другие процедуры.

560.5. Как только становится известным об отказе двусторонней связи для соответствующих воздушных судов, на имеющихся частотах которые прослушиваются воздушными судами (включая частоту речевой связи имеющихся радионавигационных средств или средств захода на посадку) осуществляется передача “блиндом” надлежащей информации с указанием действий, предпринятых диспетчерским органом или указаний, оправдываемых любой аварийной обстановкой.

560.6. Соответствующая информация, указанная в пункте 560.4, включая сведения о погодных условиях на маршруте, в районе пробивания облачности и в районе подходящих для посадки аэродромов, передается другим воздушным судам, находящимся вблизи предполагаемого местонахождения воздушного судна, связь с которым нарушена. Кроме того, диспетчер ОВД в районе ответственности которого выполняет полет воздушное судно без радиосвязи, направляет информацию об отказе радиосвязи в другие пункты ОВД по маршруту полета.

561. Если по метеоусловиям (или по другим причинам) произвести посадку на аэродром назначения оказалось невозможным, после ухода на второй круг командир (пилот) воздушного судна должен следовать на запасной аэродром с набором (по схеме выхода) нижнего безопасного эшелона или специально установленных эшелонов полета 4200,4500 или 7200,7500 м.

Снижение для захода на посадку на запасном аэродроме необходимо начинать после пролета ДПРМ по схеме внеочередного захода на посадку. Если к моменту прибытия воздушного судна, потерявшего связь, погода на аэродроме посадки стала ниже минимума, командиру (пилоту) воздушного судна предоставляется право произвести посадку при фактических метеоусловиях.

562. Если, через 30 мин. после расчетного времени прилета, воздушное судно не произвело посадки и не наблюдается на экране радиолокатора, а экипаж (пилот) воздушного судна не отвечает на вызовы по каналам связи диспетчер ОВД возобновляет обычное воздушное движение в районе аэродрома, действуя далее в соответствии с технологией работы.

При наличии бортовых и наземных средств вторичной радиолокации допускается движение воздушных судов с обеспечением безопасных интервалов полета без освобождения всего воздушного пространства после точного определения фактического эшелона полета воздушного судна, следующего без связи.

563. В случае потери связи при полете по ПВП командир (пилот) воздушного судна следует на аэродром назначения по ПВП на заданной высоте (эшелоне); при невозможности продолжать полет по ПВП на аэродром назначения, следует на запасной аэродром, где метеоусловия позволяют произвести посадку по ПВП.

564. Для обеспечения безопасности при управлении движением воздушных судов при потере радиосвязи, а также в случае получения от экипажа (пилота) воздушного судна сигнала «Терплю бедствие», диспетчерский орган ОВД в пределах своей зоны ответственности имеет право ввести режим радиомолчания.

В этом случае по команде диспетчера экипажи воздушных судов обязаны:

- 1) прекратить все передачи по радио, кроме случаев возникновения особой ситуации в полете, и работать только на прием;
- 2) выполнять указания диспетчера без подтверждения о приеме;
- 3) выходить на связь только по запросу диспетчера;
- 4) закончить вертикальный маневр, заняв высоту согласно последнему указанию диспетчера.

Глава 42. Действия экипажа воздушного судна, терпящего бедствие

565. Если воздушному судну, находящемуся в полете, грозит опасность или если судно терпит либо потерпело бедствие, командир воздушного судна обязан принять меры к сохранению жизни и здоровья людей, а также судна и находящегося на нем имущества.

566. Во всех аварийных случаях, угрожающих безопасности полетов, экипаж воздушного судна обязан подать сигнал бедствия включением выключателя "аппаратура опознавания".

567. Сигнал бедствия - установленный единый международный сигнал "SOS" (терплю бедствие) по радиотелеграфу, по радиотелефону и передается открытым текстом "Терплю бедствие" (при международных полетах "МЭЙДЭЙ").

568. Сигналы бедствия передаются на рабочей частоте канала связи с диспетчером ОВД, находящегося в использовании во время бедствия, а также на международных аварийных частотах 121,5 МГц в радиотелефонном режиме, или:

при запросе помощи у морских служб на частотах 2182 кГц или 4125 кГц в радиотелефонном режиме.

569. Приняв решение, произвести вынужденную посадку вне аэродрома, командир воздушного судна предупреждает об этом всех членов экипажа и дает указания о порядке их дальнейших действий. При вынужденной посадке экипаж вплоть до приземления (приводнения)

ведет радиосвязь с наземными (корабельными) радиостанциями, а в перерывах держит передатчики во включенном состоянии (с нажатой кнопкой). Средства автоматической передачи сигналов пеленгования, если они имеются, должны быть постоянно включенными.

570. Потерпевшие бедствие должны знать, что для их спасения будут приняты все необходимые меры, а своими действиями экипаж воздушного судна способствует облегчению своего обнаружения.

571. Экипаж воздушного судна, совершившего вынужденную посадку вне аэродрома, обязан:

- 1) немедленно эвакуировать пассажиров из воздушного судна и отвести их на безопасное расстояние не менее 100 м;
- 2) организовать оказание медицинской помощи пострадавшим;
- 3) определить или уточнить свое местонахождение;
- 4) принять меры по установлению связи с ближайшим аэродромом, наземной или самолетной радиостанцией;
- 5) сообщить на ближайший аэродром или местным органам власти о времени, месте вынужденной посадки, состоянии экипажа,

пассажиров, воздушного судна и необходимой помощи;

6) в случае возникновения пожара попытаться ликвидировать его с помощью бортовых и подручных средств пожаротушения.

572. Всеми работами на месте вынужденной посадки воздушного судна руководит командир экипажа.

573. Решение оставаться на месте или уходить из района вынужденной посадки принимает командир воздушного судна.

574. Оставаться на месте вынужденной посадки рекомендуется в следующих случаях:

1) сигнал бедствия или сообщение о месте происшествия переданы экипажем с воздуха, либо после приземления (независимо от того, получено или не получено подтверждение о приеме сигнала);

2) местонахождение точно не определено, местность незнакома и труднопроходима (горы, лес, глубокий снег, болото), направление на ближайший населенный пункт и его удаления неизвестны;

3) часть пассажиров и членов экипажа из-за полученных травм самостоятельно передвигаться не могут, а здоровых людей для их транспортирования недостаточно;

4) местность открытая и потерпевшие могут быть легко обнаружены с воздуха.

575. Уходить с места вынужденной посадки рекомендуется в следующих случаях:

1) местонахождение известно и имеется возможность свободно дойти до ближайшего населенного пункта;

2) люди способны идти и транспортировать раненых;

3) воздушное судно и находящиеся на нем люди не могут быть обнаружены из-за густой растительности, а средства сигнализации отсутствуют;

4) имеется непосредственная угроза здоровью пассажиров и экипажа в результате стихийного бедствия (пожар, наводнение).

576. В случае вынужденной посадки на воду покидать воздушное судно можно только после его остановки, по команде командира воздушного судна, при этом необходимо:

1) членам экипажа и пассажирам надеть специальные жилеты и при выходе из воздушного судна включить систему газонаполнения;

2) спустить на воду групповые спасательные плавсредства;

3) переправить всех людей из воздушного судна на плоты, раненые и дети переправляются в первую очередь;

4) загрузить на плавсредства имеющиеся запасы продуктов, воды и снаряжения;

5) отплыть от воздушного судна на безопасное расстояние (не менее 100 м.), пока оно не начало погружаться в воду;

6) членам экипажа, находящимся на отдельных плотках, подплыть ближе друг к другу и связать плоты (по два-три плоты вместе) фалами длиной 8-10 м.

577. Члены экипажа должны быть подготовлены к оказанию медицинской помощи при обмороках, ушибах, кровотечениях, переломах, остановке дыхания, вывихах, ожогах, обморожениях, перегреве, отравлениях. Если среди пассажиров воздушного судна оказались медицинские работники, то необходимо привлечь их для оказания медицинской помощи пострадавшим.

578. Аварийно-спасательные транспортные средства, следующие для оказания помощи воздушному судну, терпящему бедствие, пользуются правом первоочередности перед всеми другими видами движения на поверхности.

При этом транспортные средства, находящиеся на площади маневрирования, должны соблюдать следующие правила:

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

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

3) транспортные средства уступают дорогу другим транспортным средствам в соответствии с действующими на местах указаниями или инструкциями;

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

Глава 43. Формирование экипажей

579. При формировании экипажа может применяться как закрепленный, так и раскрепленный методы комплектования его членов(в зависимости от степени их профессиональной подготовленности и опыта работы на ВС данного типа).

Раскрепленный метод формирования экипажа допускается при условии, что командир ВС, штурман, бортинженер (бортмеханик), бортрадист (бортоператор, при выполнении им специальных работ) имеют инструкторский допуск по специальности или самостоятельный налет на данном типе ВС не менее 500 часов.

580. Формирование экипажа осуществляется руководителем летного подразделения (службы), на которого возлагается ответственность за качество подбора членов экипажа.

В состав экипажа допускается включение не более одного члена экипажа (кроме бортрадиста), имеющего самостоятельный налет на ВС данного типа менее 200 часов.

Отступление от данного требования допускается в первый год освоения новых типов ВС в летном подразделении.

581. Вновь введенный командир ВС должен налетать в закрепленном экипаже не менее 100 часов.

582. При вынужденной замене одного члена закрепленного экипажа со всем экипажем проводится дополнительная предварительная подготовка, а при замене двух и более членов экипажа, кроме подготовки с экипажем проводится контрольный полет на воздушном судне или 2-3 полета по прямоугольному маршруту на тренажере данного типа ВС.

583. При необходимости выполнения задания на полет в условиях, к которым экипаж не имеет допуска, разрешается включение в день вылета в состав экипажа проверяющего (инструктора). Замена членов экипажа в день вылета в экипаже, в котором КВС имеет самостоятельный налет на данном типе ВС менее 500ч. не допускается.

584. Замена членов экипажа, допущенных к полетам в незакрепленном составе, может производиться по усмотрению руководителя летного подразделения (службы), отвечающего за формирование данного экипажа, без дополнительной предварительной и тренажерной подготовки.

585. Лицо летного состава может быть допущено к самостоятельным полетам в качестве члена экипажа после тренировки и проверки согласно программам подготовки летного состава (далее - ППЛС) по типам воздушных судов.

586. Курсанты, студенты и слушатели летных и летно-технических учебных заведений, а также лица летного состава, не имеющие свидетельства или допуска к полетам на ВС данного типа, включаются в состав экипажа в соответствии с программами курсов учебно-летной подготовки (далее - КУЛП) и ввода в строй.

Глава 44. Летный состав (экипажи)

587. Летный состав экипажа допускается к выполнению задания на полет при соблюдении следующих условий:

- 1) наличие действующего свидетельства летного специалиста с необходимыми квалификационными отметками;
- 2) выдерживание установленных сроков проведения тренажерной подготовки;
- 3) наличие резерва летного, полетного и рабочего времени, необходимого для выполнения задания на полет;
- 4) отсутствии сверхдопустимых перерывов в летной работе, и наличии действующих проверок техники пилотирования и самолетовождения.

588. Самостоятельные полеты КВС и (или) штурманов по воздушным трассам и на аэродромы, где они раньше не выполняли полеты, допускаются после провозки:

- 1) в равнинной и холмистой местности не менее одного раза;
- 2) в горной местности, в районах Заполярья и на горные аэродромы - не менее двух раз;

Если командир воздушного судна или штурман выполняли полеты на аэродромы в качестве стажера в период ввода в строй, то провозка на эти аэродромы обязательна.

Решение о необходимости провозки КВС и штурманов на аэродромы и по трассам в равнинной и холмистой местности, где они ранее летали на ВС того же класса, или в качестве стажера, принимает командир летного подразделения в зависимости от уровня подготовленности экипажа.

589. Допуск к самостоятельным полетам КВС и штурманов I класса на аэродромы и по воздушным трассам производится без провозки (за исключением аэродромов, в том числе и горных, указанных в специальном перечне, на которые провозка обязательна).

590. Проверка на допуск к полетам лиц командно-летного и летного состава, выполняющего полеты на нескольких типах ВС, производится отдельно по каждому типу ВС; штурманам засчитывается проверка на высшем типе ВС.

591. Допуск авиаспециалистов к инструкторской работе осуществляется по специальным программам после прохождения ими специальных курсов в высшем авиационном учебном заведении РК. Полученный допуск к инструкторской работе оформляется специальной отметкой в летном свидетельстве.

592. Допуск специалистов летного состава эксплуатантов воздушного транспорта, имеющих перерыв в летной работе, осуществляется в соответствии с требованиями настоящих Правил и Руководства по организации летной работы в ГА РК, утверждаемого уполномоченным органом.

593. Лица командно-летного, инструкторского и инспекторского состава могут быть допущены к полетам на ВС:

- 1) пилоты - не более 3-х типов;
- 2) штурманы - не более 4-х типов;
- 3) бортинженеры (бортмеханики) - не более 3-х типов;
- 4) другие специалисты - не более 3-х типов, при этом на ВС I класса - не более 2-х типов.

594. Пилоты I класса могут выполнять полеты на двух типах самолетов или двух типах вертолетов независимо от класса воздушного судна. Типы эксплуатируемых самолетов не должны отличаться более чем на один класс. Запрещается совмещать полеты на ВС с дисплейным и стрелочным приборным оборудованием.

595. Штурманы и бортинженеры (бортмеханики) I класса, бортрадисты I и II классов могут выполнять полеты на двух типах ВС независимо от класса ВС, при этом типы ВС не должны отличаться более чем на один класс.

596. Бортоператоры могут выполнять полеты на двух типах ВС независимо от класса ВС при налете на каждом типе не менее 300 часов.

Глава 45. Проверки летного состава

597. Проверки летного состава проводятся в целях:

- 1) допуска к полетам на ВС вновь освоенного типа;
- 2) допуска к самостоятельным полетам после ввода в строй;
- 3) допуска к полетам в соответствующих метеорологических условиях и времени суток;
- 4) подтверждения метеорологического минимума для взлета и захода на посадку;
- 5) допуска к полетам с использованием установленных на ВС оборудования и систем;
- 6) определения, повышения или подтверждения квалификации по специальности.

Проверка проводится также после перерыва в летной работе, при переходе на воздушное судно с другим видом шасси, при изменении состава экипажа, в случаях, определяемых указаниями командиров (начальников) организации гражданской авиации (служб).

598. Проверка на подтверждение квалификации летного состава проводится:

- 1) специалистов I и II классов - не реже одного раза в год;
- 2) специалистов III класса - не реже одного раза в шесть месяцев;

3) в течение первого года работы на ВС данного типа командира ВС и членов экипажа - не реже одного раза в три месяца независимо от класса.

599. Проверяющий (пилот) является старшим на борту ВС, при выполнении производственных полетов, занимает левое или правое пилотское сидения в зависимости от целей проверки (кроме случаев, предусмотренных ППЛС, когда проверяющий не занимает пилотского кресла).

Порядок планирования полетов с проверяющими в составе экипажа, включения проверяющего в состав экипажа, требования к проверяющему, его обязанности и ответственность определены Руководством по организации летной работы в ГА РК.

600. Проверяющий, включенный в состав экипажа по специальности (кроме пилота), подчиняется командиру ВС и выбирает место в кабине по своему усмотрению, в зависимости от цели проверки.

601. Полеты с проверяющими (инструкторами) в составе экипажа планируются и осуществляются в соответствии с годовыми и месячными планами летных подразделений (служб) и по заданиям вышестоящих начальников.

602. Лица командно-летного, инспекторского и инструкторского состава для включения в состав экипажа в качестве проверяющего должны иметь:

- 1) подписанное соответствующим руководителем летного подразделения (командиром) служебное задание с указанием основания проверки;
- 2) действующее свидетельство специалиста гражданской авиации;
- 3) допуск к инструкторской работе на воздушном судне данного типа;
- 4) допуск к выполнению данного вида работ на воздушном судне данного типа;
- 5) класс специалиста гражданской авиации не ниже класса проверяемого (по специальности);
- 6) личный минимум ниже или равный минимуму проверяемого командира воздушного судна;
- 7) предполетный отдых в соответствии с утвержденными требованиями о рабочем времени и времени отдыха работников гражданской авиации Республики Казахстан.

603. Лицам командно-летного, инструкторского и инспекторского состава включаться в состав экипажа в день вылета, а также пересаживаться из одного экипажа в другой при выполнении задания на полет, без разрешения вышестоящих начальников запрещается.

604. В состав экипажа, выполняющего производственный или методический полет, разрешается включать не более одного проверяющего или инструктора, выполняющего полеты по программе ввода в строй. Лица командно-летного и инспекторского состава органов авиационного надзора за безопасностью полетов, имеющие служебное задание, включаются в состав экипажа независимо от наличия другого проверяющего. Общее число проверяющих из лиц летного состава в экипаже не должно быть более двух. Порядок включения

проверяющих из числа специалистов Госавианадзора в состав экипажа устанавливаются соответствующими нормативными актами Республики Казахстан.

605. В процессе подготовки к полету проверяющий уточняет цель проверки и маршрут полета, а также лично участвует в предполетной подготовке экипажа и определяет его готовность к выполнению задания на полет.

606. Проверяющий выполняет в полном объеме функции того члена экипажа, рабочее место которого он занимает.

607. Проверяющему при выполнении производственных полетов не разрешается имитировать аварийную обстановку или отказы в работе систем, оборудования и приборов.

608. Проверяющий несет ответственность за:

- 1) обоснованность принимаемых решений;
- 2) пунктуальное выполнение всеми членами экипажа требований РЛЭ (по своей специальности);
- 3) объективность выставляемых оценок и представляемых выводов;
- 4) правильность определения соответствия уровня профессиональной подготовленности и навыков прошедшего проверку специалиста требованиям руководящих документов.

609. После завершения полета и проведения разбора командиром ВС проверяющий анализирует допущенные членами экипажа отклонения, ошибки и их причины, оценивает работу экипажа и делает соответствующую запись в журнале после полетных разборов, в «Задании на тренировку», в летных книжках проверенных членов экипажа или в "Задании на полет» (обратная сторона).

Проверяющий обязан в трехдневный срок после выполнения полета (или окончания командировочного задания) информировать о результатах проверки должностное лицо, выдавшее задание.

610. Для контроля за выполнением летным составом настоящих Правил и других документов, регламентирующих летную работу, могут включаться в задание на полет (вписываться с обратной стороны задания) с правом нахождения в кабине экипажа, должностные лица, имеющие летную специальность, но не допущенные к выполнению полетов на данном типе ВС, при наличии у них соответствующего задания и документов, удостоверяющих их личность, а также, лица командно-летного и инспекторского состава государственного уполномоченного органа авиационной администрации во все экипажи, находящиеся в ведении эксплуатантов гражданской авиации Республики Казахстан.

611. Разбор полетов является одной из основных форм повышения уровня безопасности полетов, профессиональной подготовки, эффективности и качества деятельности авиационных подразделений и экипажей.

612. Разборы полетов проводятся в целях:

- 1) оценки уровня безопасности, регулярности и экономической эффективности полетов;
- 2) анализа и оценки уровня подготовки к полетам членов экипажа;
- 3) оценки работы каждого экипажа и летного подразделения в целом;
- 4) оценки качества работы и взаимодействия служб, обеспечивающих полеты;
- 5) совершенствования профессиональной подготовки летного, диспетчерского и инженерно-технического состава;
- 6) разработки мероприятий по профилактике авиационных происшествий и инцидентов;

613. Разборы полетов проводятся в сроки:

- 1) послеполетный в экипаже - после выполнения задания на полет;
- 2) с командно-летным инспекторским и инструкторским составом авиакомпаний – не реже 1 раза в месяц;
- 3) общий разбор с экипажами, работниками службы движения, инженерно-технической и других служб, обеспечивающих полеты - 1 раз в квартал.

Кроме того, по решению руководителей авиакомпаний могут проводиться любые внеплановые разборы.

614. Организация подготовки и проведения разборов осуществляется руководителями летных подразделений (служб).

Содержание разбора и указания командира, проводившего разбор, должны быть доведены до всех лиц летного и командно-руководящего состава организации, подразделения, в части, их касающейся.

615. Разбор полета в экипаже (с экипажем) проводит КВС (проверяющий).

Оценку работы экипажа и выводы КВС (проверяющий) записывает в задании на полет и докладывает непосредственному командиру или (в его отсутствие) дежурному командиру.

Глава 46. Выполнение полетов

616. Каждый полет ВС производится в соответствии с планом полета, утвержденным в установленном порядке. Документом, дающим право командиру (пилоту) воздушного судна на выполнение полета, является задание на полет.

617. Полет воздушного судна в классифицированном воздушном пространстве для ППП производится только при подаче ФПЛ и наличии полученного от соответствующего органа ОВД разрешения на вылет.

618. Полеты воздушных судов над населенными пунктами производятся на высоте, позволяющей в случае неисправности воздушного судна произвести посадку за пределами этих пунктов.

619. Полеты над территорией (сушей или водным пространством) государственных природных заповедников на истинной высоте ниже 2000м. без согласования с соответствующими государственными органами, в ведении которых находятся такие заповедники, запрещаются.

620. Полеты воздушных судов на сверх звуковых скоростях разрешаются на эшелонах не ниже 11 100м. Ниже эшелона 11 100м. такие полеты выполняются только в специальных зонах.

Преодоление воздушными судами звукового барьера над территорией государственных природных заповедников запрещается.

621. В полете днем и ночью фары могут быть включены для обозначения воздушного судна, а также для предотвращения столкновения с птицами. Проблесковые маяки днем и ночью должны быть включены от запуска двигателей до их остановки.

622. Процесс выполнения полетов предусматривает поэтапную разбивку каждого полета на следующие этапы: подготовка, буксировка, запуск, руление, взлет, набор высоты, полет по маршруту, подход к аэродрому и посадка, заруливание после посадки или буксировки.

623. На этапах руления, набора высоты, снижения, захода на посадку и посадки членам экипажа вести работы и переговоры, не связанные с выполнением полета, запрещается.

624. Буксировка ВС осуществляется в соответствии с правилами, установленными НТЭРАТ, с обязательной двусторонней радиосвязью с ответственными лицами ИАС. Буксировка производится с включенными аэронавигационными огнями.

Воздушное судно не буксирует другое воздушное судно или какой-либо предмет, за исключением тех случаев, когда буксировка выполняется согласно требованиям, установленным соответствующим полномочным органом, и таким образом, как это указывается в соответствующей информации и/или разрешении, полученных от соответствующего органа обслуживания воздушного движения.

625. В сложных метеоусловиях, при видимости менее 400м., или в случаях отсутствия видимости нанесенных на площади маневрирования линий разметки для движения воздушных судов и спецтранспорта (из-за снежного покрова или по другим причинам), руление воздушных судов осуществляется за автомашиной сопровождения («FOLLOW ME»), оборудованной светосигнальными средствами и радиостанцией для связи с экипажем воздушного судна.

Воздушное судно, выполняющее руление на площади маневрирования, останавливается и ожидает во всех местах ожидания при рулении, если нет другого указания от аэродромного диспетчерского пункта.

Воздушное судно, выполняющее руление на площади маневрирования, останавливается и ожидает у всех линий «стой» с включенными огнями и может продолжать движение после того, как эти огни выключаются.

626. Экипажу вырुливать (рулить) запрещается если:

- 1) давление в тормозных системах ниже установленных пределов или имеются признаки неисправности тормозов;

2) не получено разрешение от диспетчера руления (Вышка) и/или ответственного лица ИАС, обеспечивающего выпуск (встречу) ВС, на начало руления;

3) безопасность руления не обеспечивается из-за наличия препятствий неудовлетворительного состояния места стоянки ВС и/или рулежных дорожек.

627. Разрешение диспетчера Старта (Вышка) на выполнение взлета одновременно является разрешением на занятие высоты круга или эшелона указанного в диспетчерском разрешении.

628. Экипажу запрещается взлетать если:

1) по курсу взлета имеются опасные метеоявления или скопления птиц, угрожающие безопасности взлета;

2) в условиях сильных ливневых осадков метеорологическая видимость составляет менее 600м (значение видимости по ОВИ не учитывается);

3) фактическая видимость для взлета ниже установленного для данного типа ВС минимума аэродрома (для данного типа ВС);

4) поверхность ВПП не соответствует установленным требованиям к эксплуатации летного поля;

5) поверхность воздушного судна покрыта льдом, инеем или мокрым снегом и не произведена обработка ВС;

6) взлетная масса и центровка ВС превышает допустимые пределы для фактических условий взлета;

7) другое ВС уходит на второй круг;

8) впереди на летной полосе имеются препятствия.

629. Взлет ВС производится, как правило, от начала ВПП. Разрешается выполнять взлет не от начала ВПП при условии, если:

1) это предусмотрено инструкцией по производству полетов на данном аэродроме;

2) располагаемые характеристики летной полосы от места начала разбега до отрыва ВС соответствуют потребным дистанциям взлета для фактической взлетной массы ВС.

630. Взлет воздушного судна при попутном ветре может быть разрешен, если это предусмотрено Инструкцией по производству полетов на данном аэродроме и РЛЭ данного типа ВС.

631. Если воздушное судно при взлете отклонилось от заданного направления и продолжение разбега не обеспечивает безопасности, взлет должен быть прекращен. Отырв ВС на скорости, менее расчетной, запрещается.

632. С момента начала разбега ВС и до набора высоты 200м экипажу и диспетчеру старта (Вышка) не следует вступать в радиосвязь, за исключением случаев, когда это требуется в целях обеспечения безопасности полета.

633. При полете по маршруту, в случае невозможности обхода зоны опасных метеоявлений, командир ВС обязан немедленно вывести ВС из опасного района, возвратиться в пункт вылета или произвести посадку на ближайшем пригодном для этого аэродроме с информацией о принятом решении диспетчерского органа ОВД.

634. Своевременный возврат на аэродром вылета или посадка на запасном аэродроме по причинам, не позволяющим продолжить полет до аэродрома назначения, должны расцениваться как правильное решение командира (пилота) воздушного судна.

635. Если посадка на аэродроме назначения оказалась невозможной из-за ухудшения метеоусловий или по другим причинам, командиру ВС разрешается следовать на другой аэродром, где фактическая погода не ниже минимума, при наличии АНЗ для полета с ВПП этого аэродрома до запасного аэродрома.

636. В случае, если количество топлива на борту ВС, аэронавигационная и метеорологическая обстановка не обеспечивают уход на запасной аэродром с ВПП аэродрома назначения, командиру ВС предоставляется право:

1) произвести посадку на ближайшем промежуточном аэродроме для дозаправки топливом;

2) следовать до рубежа ухода на запасной аэродром.

637. Решение на продолжение полета до аэродрома назначения с рубежа ухода может быть принято, если:

1) фактическая погода на аэродроме назначения не ниже минимума;

2) прогнозом погоды ко времени прилета предусматриваются метеоусловия как на запасном аэродроме (высота нижней границы облаков на 50м, видимость на 500м, выше минимума или, если запасный аэродром допущен к эксплуатации по категорированному минимуму, высота нижней границы облаков не ниже 90м и видимость не менее 1000м);

3) получено подтверждение о технической годности аэродрома назначения к приему ВС.

638. До пролета рубежа ухода экипаж информирует диспетчера ОВД о принятом решении на продолжение полета до аэродрома назначения или уходе на запасной аэродром.

639. Снижение ВС с эшелона перехода и заход на посадку разрешается, если на аэродроме посадки:

1) скорость ветра у земли с учетом его направления и порывов, а также состояние поверхности ВПП и значение коэффициента сцепления не превышают установленных ограничений;

2) видимость на ВПП (видимость) не менее минимума аэродрома для посадки данного типа воздушного судна;

3) высота нижней границы облаков (вертикальная видимость) не менее $3\frac{1}{4}$ высоты принятия решения;

4) состояние ВПП отвечает установленным требованиям.

640. Снижение ВС с эшелона перехода и заход на посадку по минимуму I-й категории разрешается при высоте нижней границы облаков (вертикальной видимости) не менее $3\frac{1}{4}$ высоты принятия решения, а по минимуму II-й и III-й категорий - независимо от высоты нижней границы облаков (вертикальной видимости) при соответствии требований пункта 42 настоящих ОПП ВП РК.

641. Экипаж обязан доложить диспетчеру посадки (Вышка) о готовности к посадке на удалении не менее 1000м до порога ВПП, получить разрешение на посадку или рекомендации об уходе на второй круг.

642. При полете ВС от ТВГ до посадки указания и информация диспетчера ОВД по выдерживанию заданной траектории могут приниматься без подтверждения со стороны экипажа.

Сообщения о разрешении (запрещении) снижения и посадки подтверждаются экипажем ВС обязательно.

643. При полете на предпосадочной прямой командир ВС обязан прекратить снижение и уйти на второй круг, если:

1) наблюдаются опасные метеоусловия или скопления птиц, представляющие угрозу безопасности выполнения посадки;

2) в условиях сильных ливневых осадков метеорологическая видимость составляет менее 1000м. (значение видимости по ОВИ не учитывается);

3) для выдерживания глиссады снижения требуется увеличение режима работы двигателей (двигателя) до номинального;

4) экипаж получил сообщение о фактических условиях посадки, которые ниже предельных значений, указанных в пункте 42 настоящих ОПП ВП РК;

5) до установления надежного визуального контакта с огнями приближения или другими ориентирами по курсу посадки сработала сигнализация опасного сближения с землей;

6) после пролета ДПРМ отклонения по курсу или глиссаде, и/или вертикальной скорости превышают допустимые;

7) до ВПП не установлен необходимый визуальный контакт с огнями приближения (огнями ВПП) или наземными ориентирами;

8) к моменту достижения ВПП положение ВС в пространстве или параметры его движения относительно ВПП не обеспечивают безопасности посадки;

9) потерян визуальный контакт с огнями приближения (огнями ВПП) или наземными ориентирами при снижении с ВПП до минимально допустимой, согласно РЛЭ, высоты ухода;

10) в воздушном пространстве или на летной полосе появились препятствия, угрожающие безопасности полета и посадке;

11) расчет на посадку не обеспечивает безопасность ее выполнения;

12) до занятия ВПП не получено разрешение на посадку от диспетчера посадки (Вышки).

Уход на второй круг должен расцениваться как грамотное решение командира воздушного судна. Ни одно должностное лицо не вправе оспаривать решение командира воздушного судна об уходе на второй круг, тем более применять к нему меры административного воздействия.

644. Посадку ВС экипаж должен произвести в зоне приземления в пределах установленных нормативов с расчетной посадочной массой ВС в соответствии с требованиями РЛЭ и Инструкции по взаимодействию и технологии работы членов экипажа.

Потребная посадочная дистанция рассчитывается с учетом посадочной массы ВС в зависимости от фактических метеословий и состояния ВПП. Расчет предусматривает остановку ВС в пределах рабочей длины ВПП.

645. Посадка воздушных судов ночью выполняется, как правило, с включенными посадочными фарами. При посадке в тумане и других метеоявлениях, создающих световой экран, высота включения фар и порядок их использования определяются командиром воздушного судна.

646. Посадка воздушных судов при попутном ветре разрешается, если это предусмотрено Инструкцией по производству полетов на данном аэродроме и РЛЭ данного типа ВС.

647. Руление на стоянку экипаж ВС осуществляет в соответствии с установленной схемой руления на аэродроме, по указанию диспетчера руления (Вышка) или за автомашиной сопровождения.

648. В случаях перелета к месту работы или возвращения к месту базирования воздушные суда 4-го класса и (или) вертолеты могут выполнять полеты в составе группы (групповые полеты) в тех случаях, когда имеется предварительная договоренность между командирами отдельных судов, входящих в группу, групповые полеты в контролируемом воздушном пространстве выполняются только согласно условиям, предписанным соответствующим (и) уполномоченным(и) органом(ами) ОВД. Такие условия предусматривают следующее:

1) группа выполняет полет как одно воздушное судно с точки зрения навигации и представления донесений о местоположении;

2) за обеспечение эшелонирования между воздушными судами в группе отвечают командир ведущего воздушного судна и командиры других воздушных судов в группе, и при его обеспечении учитываются переходные периоды, когда воздушные суда маневрируют для занятия своего места в группе, а также во время схождения и расхождения;

3) каждое воздушное судно находится от ведущего воздушного судна на удалении не более 1 км. в боковой и продольной плоскостях и 30 м. в вертикальной плоскости.

649. При вылете воздушного судна с аэродрома или посадочной площадки, не имеющих наземных средств связи с диспетчерским органом ОВД, в районе которого находится этот аэродром (посадочная площадка), командир (пилот) воздушного судна, используя имеющиеся бортовые средства радиосвязи, запрашивает и получает диспетчерское разрешение на вылет непосредственно у этого органа ОВД, либо через другие диспетчерские органы ОВД, включая командные пункты управления полетами государственной авиации или через воздушные суда, находящиеся в полете.

При невозможности установления радиосвязи с борта воздушного судна на земле, диспетчерское разрешение может быть получено после взлета воздушного судна. В этом случае командир (пилот) воздушного судна обязан сообщить место и время взлета ближайшему диспетчерскому органу ОВД или командному пункту управления полетами. Иной порядок получения разрешения на выполнение взлета с аэродрома (посадочных площадок) при отсутствии наземных средств связи определяется в инструкциях по производству полетов на аэродромах (аэроузлов) соответствующих зон (районах) ОВД.

650. Воздушные суда не выполняют полеты в запретной зоне или в зоне ограничения полетов, информация о которых была должным образом опубликована, за исключением полетов, выполняемых в соответствии с условиями установленных ограничений или с разрешения государства, над чьей территорией установлены такие зоны.

651. Регулярные международные полеты воздушных судов Республики Казахстан и воздушных судов иностранных государств, выполняемые на основании международных договоров о воздушном сообщении, производятся по утвержденному расписанию полетов.

652. Международные полеты гражданских воздушных судов выполняются по установленным международным воздушным трассам. Каждому воздушному судну, выполняющее международный полет, необходимо иметь на борту соответствующие судовые документы, установленные воздушным законодательством Республики Казахстан.

653. Вылет воздушных судов, выполняющих международные регулярные рейсы с территории Республики Казахстан, а также их посадка на территории Республики Казахстан производятся в аэропортах (на аэродромах), открытых для международных полетов, где имеются контрольно-пропускные пункты пограничных войск, таможенного досмотра, санитарно-эпидемиологического контроля и обеспечивающих наземное, метеорологическое и диспетчерское обслуживание на английском языке.

654. Полеты иностранных воздушных судов по международным воздушным трассам в воздушном пространстве Республики Казахстан с посадкой в аэропортах (на аэродромах), не открытых для регулярных международных рейсов зарубежных авиакомпаний или принимающих международные рейсы только из стран СНГ, не обеспечивающих наземное, метеорологическое и диспетчерское обслуживание на английском языке, из условий безопасности выполняются только при наличии на борту специального лидировщика - лица, имеющего действующее свидетельство пилота или штурмана Республики Казахстан.

655. Перед вылетом и после завершения международного полета члены экипажа воздушных судов должны пройти таможенный досмотр, паспортный контроль и другие процедуры, установленные соответствующими государственными органами.

656. Каждый международный полет производится при наличии полученного в установленном порядке от органа ОВД разрешения (clearance) на вылет и в соответствии с представленным планом полета (flight plan).

657. При выполнении международных полетов экипажи воздушных судов Республики Казахстан руководствуются:

Положением об использовании воздушного пространства Республики Казахстан, настоящими Правилами и сборниками аэронавигационной информации по международным воздушным трассам и конвенцией о международной гражданской авиации (Чикагской конвенцией 1944г.), соответствующими международными стандартами и рекомендациями ИКАО.

Если положения воздушного законодательства Республики Казахстан и настоящих Правил отличаются от стандартов ИКАО, то эти различия публикуются в Сборнике аэронавигационной информации Республики Казахстан (AIP RK) и сообщаются в ИКАО в установленном Doc. 9730 порядке.

658. Техническое обслуживание воздушных судов осуществляет - бортинженер (бортмеханик) самолета.

В случае производственной необходимости для проведения технического обслуживания воздушных судов при выполнении международных полетов в задании на полет, могут быть включены лица инженерно-технического персонала данного эксплуатанта (без права нахождения в кабине пилотов).

Кроме того, разрешается включение в задание на полет сотрудника по обеспечению полетов (флайт-менеджера).

Вышеназванные специалисты членами экипажа не являются, но должны быть застрахованы в установленном порядке, одеты в форменную одежду авиакомпании и иметь при себе необходимые документы.

Никакие другие специалисты быть включенными в задание на полет не могут. Максимальное количество человек на борту ВС не должно превышать количества сидений, снабженных привязными ремнями.

659. На представителя авиакомпании возлагается обязанность организации подъезда транспорта к воздушному судну, погрузочно-разгрузочных работ и обеспечение своевременной заправки ГСМ, доставки и погрузки бортового питания.

660. План полета (флайт-план), составленный экипажем, представляется командиром воздушного судна или представителем авиакомпании диспетчеру аэропорта вылета не позднее времени, определенным каждым государством.

661. К выполнению международных полетов допускаются экипажи воздушных судов, прошедшие специальную подготовку в сертифицированном учебном центре и имеющие допуск к международным полетам. Экипаж воздушного судна допускается к самостоятельным полетам по новой для него международной воздушной трассе в соответствии с требованиями пункта 598 настоящих Правил. Для командиров, штурманов и бортрадистов, впервые выполняющих международный полет по данной трассе и на аэродромы, провозка обязательна независимо от класса.

662. Члены экипажа, допущенные к выполнению международных полетов, обязаны знать:

1) конвенцию о Международной организации гражданской авиации (Чикагская конвенция 1944г.) и соответствующие Приложения к ней, а также Правила полетов иностранных государств, в воздушном пространстве которых будет выполняться полет;

2) порядок использования сборников аэронавигационной информации, радионавигационных карт и справочного материала

зарубежных изданий;

- 3) организацию обслуживания воздушного движения (ОВД) в воздушном пространстве иностранных государств;
- 4) процедуры таможенного и паспортного контроля;
- 5) организацию и оформление вылета;
- 6) правила заполнения и представления плана полета и получение предполетной аэронавигационной информации;
- 7) порядок поисково-спасательного обеспечения;
- 8) порядок метеорологического обеспечения полетов;
- 9) схемы построения маневров при снижении, заходе на посадку и после выполнения взлета;
- 10) международные сигналы и процедуры при перехвате гражданских воздушных судов истребителями противовоздушной обороны иностранных государств;

11) фразеологию и правила ведения радиотелефонной связи на английском языке (командир ВС, второй пилот, штурман, бортрадист);

12) английский язык в объеме, необходимом для обеспечения технического обслуживания воздушного судна (бортинженер, бортмеханик и бортоператор).

663. При выполнении международных полетов командир воздушного судна имеет право в зависимости от обстановки принимать решение о прекращении полета по маршруту и возвращении в пункт вылета или полета на запасной аэродром.

О принятом решении командир воздушного судна обязан немедленно сообщить соответствующему органу ОВД.

664. Командир воздушного судна, выполняющий международный полет, отвечает за:

- 1) выполнение законов и правил поведения членами экипажа на территории иностранного государства;
- 2) выполнение правил полетов государства, в воздушном пространстве которого выполняется полет;
- 3) выполнение иммиграционных, таможенных и карантинных правил, установленных государством пребывания;
- 4) наличие и правильное оформление судовых, грузовых, таможенных, карантинных и иммиграционных документов;
- 5) организацию предполетного отдыха членов экипажа;

6) обеспечение вылета из иностранного аэропорта любого члена экипажа, оказавшегося неспособным выполнять свои обязанности в связи с заболеванием или по другим обстоятельствам.

665. При выполнении международных полетов по договору чартера (фрахтования) командир воздушного судна должен знать и строго выполнять задание на полет по условиям договора чартера.

666. В аэропортах, где введены ограничения по шумам, командир воздушного судна обязан принимать необходимые меры по соблюдению требований по шумовым ограничениям в той мере, в какой это допускается РЛЭ.

667. Командир воздушного судна имеет право не соблюдать процедуры по уменьшению шума, если их соблюдение при данных условиях полета может отрицательно повлиять на безопасность полетов.

668. Командир воздушного судна при принятии решения на вылет из зарубежного аэропорта имеет право вылетать на аэродром назначения при отсутствии данных о фактической и прогнозируемой погоде на нем, если имеется запасной аэродром, соответствующий требованиям настоящих Правил.

669. Экипажу воздушного судна разрешается производить визуальный заход на посадку при погоде не ниже минимума, установленного для визуального захода.

670. При изучении маршрута полета экипаж должен ознакомиться с аэронавигационной обстановкой, аэродромами назначения и запасными, а также аэродромами, расположенными по трассе на случай вынужденной (аварийной) посадки.

671. При подготовке к полету на горный аэродром, где для захода на посадку предусмотрен только маяк VOR(NDB), экипажу необходимо определить дополнительно другие средства контроля и ориентировки для обеспечения приемлемой точности вывода воздушного судна в створ ВПП.

672. Для полета на горный аэродром с ограниченными воздушными подходами и нестандартной схемой захода на посадку или набора высоты, экипажу необходимо уточнить и иметь данные по ограничению минимально допустимых скоростей полета по прибору и углов крена в различных конфигурациях, для различной полетной массы.

673. При предполетной подготовке экипаж должен получить от представителя администрации аэропорта (или представителя организации гражданской авиации) документы полетной информации, включающие в себя:

- 1) утверждённый флайт-план полета;
- 2) бюллетень аэронавигационной информации (NOTAM);
- 3) метеорологический информационный материал;
- 4) предварительные сведения о коммерческой загрузке.

674. Командир воздушного судна совместно с членами экипажа анализирует полученную информацию и на основании предварительных расчетов, метеорологической и аэронавигационной обстановки принимает решение на вылет и подает флайт-план.

675. При перевозке пассажиров и/или грузов, в соответствии с технологическим графиком, на борт воздушного судна должны быть доставлены следующие документы:

- 1) генеральная декларация;
- 2) пассажирский (грузовой) манифест;
- 3) сводная загрузочная ведомость;
- 4) грузовые накладные с отметкой таможи.

676. Метеорологические условия выполнения международных полетов определяются установленными категориями минимума погоды для взлета и посадки воздушных судов на аэродромах и данными о фактической или прогнозируемой погоде.

677. При различиях в системах эшелонирования Республики Казахстан и иностранного государства смена эшелонов производится в соответствии с Соглашением о процедурах взаимодействия между сопредельными органами ОВД, эти процедуры публикуются в документах АНИ.

678. За 100-200 км. до пересечения государственной границы Республики Казахстан командир воздушного судна обязан запросить у диспетчера ОВД РК, в районе ОВД которого находится коридор государственной границы, разрешение на ее пересечение, сообщив номер рейса, эшелон полета и расчетное время пролета государственной границы. Вышеуказанная процедура не предусмотрена для стран СНГ.

679. При пересечении государственной границы Республики Казахстан экипаж воздушного судна сообщает диспетчеру фактическое время пересечения и эшелон (высоту) полета.

680. В случае отсутствия разрешения на пересечение государственной границы Республики Казахстан командир воздушного судна не менее чем за 50 км. до установленного воздушного коридора должен выполнить вираж до получения соответствующих указаний от диспетчерского органа ОВД.

681. Если воздушное судно пересекло государственную границу, но по условиям безопасности полета вынуждено вернуться в воздушное пространство Республики Казахстан, то экипаж обязан сообщить: "Возвращаюсь вынуждено" и доложить диспетчеру расчетное время пересечения государственной границы и эшелон (высоту) полета.

682. Воздушное судно, пересекающее государственную границу Республики Казахстан без разрешения или совершившее иные нарушения правил перелета государственных границ и порядка использования воздушного пространства, признается воздушным судном-нарушителем и принуждается к посадке, если оно не подчиняется требованиям органов, контролирующих полет.

683. На воздушных судах, имеющих смешанные приборы для определения высоты полета (метровые высотомеры, футомеры), измерения высоты осуществляется по следующей методике:

- 1) при взлете:
на футомере шкала давления должна быть установлена на давление QNH;

на метровых высотомерах шкала давления должна быть установлена на давление QFE в мм.рт.ст. (стрелки показывают "0" высоты);

2) при пересечении высоты перехода:

на футомере шкала давления устанавливается на давление 1013 мб (QNH);

на метровых высотомерах шкала давления устанавливается на 760 мм.рт.ст. (1013 мб)

3) при снижении:

перевод шкалы давления метровых высотомеров производится при пересечении эшелона перехода;

на футомере шкала давления устанавливается на давление, приведенное к уровню моря QNH;

на метровых высотомерах шкала давления устанавливается на значение давления аэродрома QFE.

После пересечения эшелона перехода высота полета выдерживается по футомеру до точки входа в глиссаду с обязательным контролем по высотомеру.

Глава 47. Полеты при проведении авиационных работ. Общие положения

684. Выполнение полетов, при проведении авиационных работ, осуществляется в соответствии с требованиями нормативных документов в области деятельности гражданской авиации Республики Казахстан и настоящих Правил, а также Руководства по летной эксплуатации воздушного судна, допущенного к полетам для выполнения авиационных работ и (или) иных наставлений и инструкций, касающихся выполнения данного вида авиационных работ, утверждаемых уполномоченным органом.

685. Полеты для выполнения авиационных работ подразделяются на следующие виды:

1) авиационно-химические работы;

2) воздушные съемки;

3) лесоавиационные работы, работы по подсчёту поголовья животных;

4) строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные работы;

5) транспортно- связные работы;

6) на островах открытых морей и океанов;

7) с морских судов и морских буровых установок;

8) для оказания медицинской помощи населению и проведения санитарных мероприятий;

9) для проведения экспериментальных и научно-исследовательских работ,

10) для проведения аварийно-спасательных работ, тушения степных и лесных пожаров.

686. Летный состав и другие специалисты, направляемые для выполнения авиационных работ, должны пройти теоретическую и летную подготовку согласно существующим программам подготовки. Допуск к выполнению полетов на авиационных работах оформляется приказом по организации гражданской авиации.

687. Правила производства полетов при выполнении авиационных работ устанавливаются в инструкциях по производству полетов по данному виду работ, которые разрабатываются в соответствии с требованиями нормативных правовых актов, утвержденных уполномоченным органом Республики Казахстан.

Глава 48. Полеты на сверхлегких летательных аппаратах

688. Руководство по производству полетов для использования его соответствующим персоналом, производящим полеты на сверхлегких ВС, дирижаблях, мотодельтапланах, парапланах, аэростатах, воздушных шарах и других летательных аппаратах, используемых в коммерческих, спортивных и демонстрационных целях должно содержать в себе следующие сведения:

1) инструкцию, с изложением в общих чертах обязанностей персонала, имеющего отношение к производству полета;

2) состав летного экипажа для каждого вида выполняемого полета, в том числе, определение командира, ответственного за управление летательным аппаратом и его безопасность в течение полетного времени;

3) нормы полетного времени и рабочего полетного времени летного экипажа, предусматривающие достаточное время отдыха, при котором утомление, возникающее при выполнении одного или нескольких полетов, не угрожает безопасности полетов. Эти правила составляются эксплуатантом и утверждаются государством эксплуатанта;

4) порядок действий в полете и в аварийной обстановке, включая описание обязанностей каждого члена экипажа в полете и в аварийной обстановке;

5) контрольный перечень аварийного и спасательного оборудования, а также инструкций по его использованию;

6) метод определения минимальных абсолютных высот полета, утверждаемых государством эксплуатанта;

7) эксплуатационные минимумы для каждого аэродрома

(вертодрома, посадочной площадки), которые будут использоваться в качестве основных или запасных;

8) порядок использования радиочастот для постоянного прослушивания, если это возможно; радиосвязи с диспетчером ОВД, а также двусторонние связи с другими летательными аппаратами;

9) перечень навигационного оборудования, которое должно находиться на борту летательного аппарата;

10) точные инструкции по расчету количества топлива и масла, если оно применяется в летательном аппарате, которое необходимо иметь в баках, учитывая все условия полета, в том числе возможность отказа на маршруте двигателя (двигателей);

11) информацию, которая определяет возможность продолжения полета при выходе из строя какого-либо прибора, оборудования или системы;

12) инструкции и подробные сведения о средствах связи, навигационных средствах, аэродромах, посадочных площадках и о прочих сведениях, которые эксплуатант может посчитать необходимыми;

13) условия, в которых применяется кислород, если таковые возникнут;

14) порядок действий командиров (пилотов) летательных аппаратов, ставших свидетелями авиационного происшествия и код визуальных сигналов «земля-воздух»;

15) порядок действия пилотов перехваченных летательных аппаратов, в том числе знание ими визуальных сигналов для использования перехватывающими и перехваченными воздушными судами (летательными аппаратами);

16) информацию и инструкции по перевозке опасных грузов, включая действия, которые надлежит принимать в случае возникновения аварийной ситуации;

17) правила аварийной эвакуации;

18) правила заправки топливом летательных аппаратов с пассажирами на борту, если такая необходимость возникнет.

689. Каждый член летного экипажа сверх легкого летательного аппарата должен пройти специальный курс подготовки при авиационном учебном заведении ГА или в аэроклубах, имеющих на эту деятельность лицензию и сертификат, по программам, утвержденным уполномоченным органом, которая гарантирует надлежащую подготовку каждого члена летного экипажа.

690. Программа подготовки должна включать отработку взаимодействия членов экипажа, а также обучение действиям при аварийной или опасной обстановке, вызванной неисправностями силовой установки, бортовых систем, пожаром или другими факторами. Программа подготовки включает также обучение по перевозке опасных грузов.

691. Обучение каждого авиационного специалиста, имеющего отношение к выполнению и обеспечению полетов, в частности обучение его действиям в опасной или аварийной обстановке, производится с таким расчетом, чтобы любой из них знал свои функции, за выполнение которых он несет ответственность, и как эти функции связаны с функциями другого специалиста.

692. Проведение квалификационных проверок пилотов или членов экипажа сверхлегкого летательного аппарата обеспечивается уполномоченным органом авиационной администрации Республики Казахстан. Проверки проводятся либо назначенным пилотом-инспектором, либо представителем государства регистрации. Проверки осуществляются два раза в год, причем перерыв между ними не должен быть менее четырех месяцев.

693. В случае, когда в течение 12 месяцев пилот не совершил ни одного полета, допуск его к самостоятельным полетам осуществляется после переекзаменов при авиационном учебном заведении по следующей программе:

- 1) знание местности и минимальных безопасных высот по маршруту и на основных и запасных аэродромах;
- 2) сезонные метеорологические условия;
- 3) правила технического обслуживания;
- 4) порядок ведения радиосвязи и воздушной навигации;
- 5) правила поиска и спасения;
- 6) правила полета над густонаселенными районами, расположение препятствий, топография местности, светосигнальные средства, порядок прибытия и вылета;
- 7) практическое выполнение полета и выполнение захода на посадку с проверяющим на борту или под контролем пилота-инспектора на земле, при этом заход на посадку и посадка должны быть выполнены в визуальных метеорологических условиях.

Глава 49. Минимальные абсолютные высоты и минимумы погоды

694. Эксплуатанту разрешается устанавливать свои минимальные абсолютные высоты полета на тех маршрутах, где государством (над территорией которого выполняется полет) уже установлены минимальные абсолютные высоты, при условии, что его высоты будут не меньше тех, которые были установлены этим государством, кроме случаев, когда на это имеется специальное разрешение.

695. При определении минимума эксплуатант обязан учитывать:

- 1) типы, летно-технические характеристики летательного аппарата;
- 2) состав летного экипажа, его квалификация и опыт проведения полетов;
- 3) характеристики имеющихся визуальных и не визуальных средств;
- 4) оборудование, имеющееся на летательном аппарате для целей навигации и/или контроля за выдерживанием траектории по маршруту, заходом на посадку и уходе на второй круг;
- 5) препятствия в зонах захода на посадку и ухода на второй круг, а также предельные значения абсолютной (относительной) высоты пролета препятствий;
- 6) средства, используемые для определения и сообщения метеорологических условий;
- 7) точность и надежность информации о погоде;
- 8) характеристики местности (например, резкие превышения);
- 9) вероятность встречи с неблагоприятными метеорологическими условиями (сильная турбулентность, нисходящие воздушные потоки).

696. Для полетов сверхлегких летательных аппаратов рекомендуется устанавливать минимум погоды при высоте нижней границы облаков не менее 400м и видимости не менее 5000м, при этом полет по маршруту выполнять на высоте не менее 50м над препятствиями.

697. Должно быть указано максимальное значение бокового ветра, при котором было промониторировано выполнение взлета и посадки. Следует представить информацию об условиях их проведения (сухая и твердая поверхность, покрытая снегом, мокрая).

698. Соответствующие органы ОВД обязаны располагать информацией, необходимой для определения высоты полета, на котором обеспечивается минимальный абсолютный запас высоты над местностью на маршрутах или их участках, для которой такая информация требуется в целях планирования полетов и для передачи её на борт находящегося в полете летательного аппарата по запросу.

699. За исключением тех случаев, когда на это имеется диспетчерское разрешение, полученное от органа управления воздушным движением, при полетах по ПВП не выполняются взлеты или посадки на аэродроме, находящемся в пределах диспетчерской зоны, или вход в зону аэродромного движения или схему движения, если:

- 1) высота нижней границы облаков менее 450 м (1500 фут);
- 2) видимость на земле менее 5 км.

Глава 50. Эксплуатационный справочник пилота сверхлегкого летательного аппарата

700. Эксплуатационный справочник пилота (далее-ЭСП) должен быть подготовлен с соблюдением правил соответствующих полномочных органов по летной годности для данного летательного аппарата. Он должен содержать инструктивные указания пилотам летательных аппаратов (далее-ЛА) по выполнению всех действий, необходимых для подготовки к полету и выполнения самого полета на конкретном ЛА.

701. ЭСП включает описание ЛА, его систем, порядка действий пилота в обычных условиях и аварийных ситуациях, а также подробное описание летно-технических характеристик и особенностей поведения ЛА (как в обычных, так и в неблагоприятных условиях: при наличии дождя, бокового ветра, снега) с тем, чтобы пилот был в состоянии обеспечивать безопасную эксплуатацию ЛА.

702. В ЭСП, который не является утвержденным РЛЭ отмечается, что он содержит материал, которым согласно правилам соответствующего полномочного авиационного органа требуется снабдить пилота. Справочник должен постоянно находиться на борту ЛА.

703. В ЭСП указываются способы, с помощью которых пилот ЛА может обеспечить необходимый порядок пилотирования летательного аппарата, его заправку, уход за ним и техническое обслуживание.

704. Пилот, который является владельцем ЛА или эксплуатирует его, может получить разрешение соответствующего полномочного авиационного органа на проведение в ограниченном объеме профилактического технического обслуживания ЛА. Все другие виды технического обслуживания (периодические регламентные осмотры, осмотры агрегатов, имеющих ограниченный срок службы) ЛА должны осуществляться лицами, имеющими соответствующие свидетельства специалистов.

705. В справочнике должна содержаться общая информация по вопросам безопасности полетов и эксплуатации ЛА, которая включает:

- 1) сведения о метеополовьях и их влияние на ЛА (полет в зоне турбулентности, в районе свига ветра, дожде, в условиях обледенения);
- 2) вопросы эксплуатации систем (загрязнения топливной системы, поддержание в рабочем состоянии приборов, отказы отдельных элементов);
- 3) характеристики управляемости ЛА при различных рекомендуемых скоростях, при сваливании в полете при различных конфигурациях с учетом влияния угла крена, характеристик управляемости при штопоре;
- 4) рассмотрение летно-технических характеристик при эксплуатации ЛА на высокогорных аэродромах с высокой температурой наружного воздуха, грунтово-гравийных ВПП, в связи с пролетом препятствий при обеспечении установленного запаса высоты, при полете с отказавшим (одним работающим) двигателем, принятием общих мер по экономии топлива;
- 5) информацию о директивах летной годности, сборниках аэронавигационной информации, бюллетенях по вопросам безопасности, сообщениях (на добровольной основе) об авиационных происшествиях (инцидентах), а также любую другую информацию, которая будет способствовать повышению безопасности при эксплуатации ЛА.

706. В справочнике должны быть представлены данные об ограничениях, соблюдение которых необходимо для безопасной эксплуатации систем и оборудования, не относящихся к числу требующихся в обязательном порядке на борту ЛА:

- 1) типы полетов, которые допускаются на данном типе ЛА (обычные полеты, полеты для выполнения авиационных работ, фигурные полеты);

- 2) предельные значения воздушной скорости маневрирования, ограничения по массе, центровке;
- 3) в отношении ЛА, у которых ограничения по центровке являются независимыми, следует указать допустимую массу груза (багажа);
- 4) установленные ограничения по топливу, его максимальный запас, установленное качество топлива и присадок, расходы топлива (максимальные и минимальные пределы), не вырабатываемое количество топлива;
- 5) установленные предельные значения температуры и соответствующих абсолютных высот для компонентов силовой установки и используемых в двигателе жидкостей;
- 6) установленные эксплуатационные ограничения двигателя по взлетной мощности, максимальному продолжительному режиму мощности, ограничения по скорости вращения винта;
- 7) в отношении ЛА с турбовинтовыми двигателями должны быть указаны ограничения, выражаемые минимальным и максимальным значениями температуры наружного воздуха в зависимости от барометрической высоты.

Глава 51. Полеты на планерах, дельтапланах, парапланах.

707. Организация полетов на взлетно-посадочных площадках, использование воздушного пространства и руководство полетами на дельтапланах проводится в соответствии с нормативными правовыми актами, действующих в области гражданской авиации Республики Казахстан.

708. В целях обеспечения безопасности полетов на дельтапланах должны учитываться следующие особенности:

- 1) переменный по высоте и направлению профиль полетов, что обусловлено поиском экипажем восходящих потоков воздуха;
- 2) возможность вынужденного прекращения полета на любом участке маршрута из-за отсутствия метеоусловий для парения;
- 3) отсутствие надежной радиосвязи с экипажами, выполняющими маршрутные полеты.

709. Безопасность маршрутных полетов на дельтапланах достигается:

- 1) установлением вдоль маршрутов полосы безопасности (коридора), имеющей площадки на случай вынужденных посадок;
- 2) запрещением другим летательным аппаратом входа в район полетов дельтапланов;
- 3) осмотрительностью экипажей;
- 4) поисково-спасательным обеспечением полетов.

710. Когда два или несколько летательных аппаратов тяжелее воздуха, приближаются к аэродрому с целью совершения посадки, воздушное судно, находящееся в более высоком уровне, уступает путь воздушному судну на более низком уровне, однако последнее судно не пользуется этим правилом для того, чтобы пересекать путь другого воздушного судна, находящегося на конечном этапе захода на посадку, или в целях обгона такого воздушного судна. Воздушное судно тяжелее воздуха, приводимое в движение силовой установкой, уступает путь планерам. Обгоняемый летательный аппарат пользуется правом первоочередности, а обгоняющий летательный аппарат, независимо от того, набирает ли он высоту, снижается или находится в горизонтальном полете, уступает путь, отворачивая вправо; никакие последующие изменения в положении этих двух летательных аппаратов относительно друг друга не освобождают обгоняющий летательный аппарат от обязанности выполнять это требование до тех пор, пока обгон не будет полностью завершен при обеспечении достаточного удаления.

711. При сближении двух летательных аппаратов на встречных курсах или на курсах, близких к встречным, и если при этом существует опасность столкновения, то каждый из этих летательных аппаратов отворачивает вправо.

Глава 52. Выполнение полетов на аэростатах

712. Полеты на аэростатах могут выполняться круглосуточно в коммерческих, спортивных и научных целях. К полетам допускаются аэростаты, имеющие государственные и регистрационные опознавательные знаки, годные к летной эксплуатации и имеющие средства связи с органами ОВД.

713. Эксплуатация аэростата производится с разрешения полномочных авиационных органов государства, с территории которого производится его запуск.

714. Полет аэростата через территорию другого государства осуществляется только после получения разрешения данного государства. Такое разрешение получают перед запуском аэростата, если при подготовке полета реально ожидается, что аэростат может дрейфовать в воздушном пространстве над территорией другого государства.

715. Аэростат эксплуатируется в соответствии с условиями, определенными государством регистрации и государством (государствами), над территорией которого (которых) предполагается полет.

716. Все полеты на аэростатах осуществляются в строгом соответствии с заявками, переданными в установленном порядке в соответствующие государственные полномочные авиационные органы по организации, планированию и обслуживанию воздушного движения Республики Казахстан.

717. Для выполнения полетов аэростатов осуществляется суточное и текущее планирование. Организация, выполняющая полеты на аэростатах, подает заявку в соответствующий государственный полномочный орган не позднее, чем за 4 дня до даты предполагаемого полета.

718. В заявке указывается:

- 1) цель полета аэростата или кодовое наименование работ;
- 2) наименование эксплуатанта и его реквизиты;
- 3) дата и расчетное время начала полетов;
- 4) место запуска;
- 5) расчетные дата и время завершения полета, предполагаемое место в районе приземления. Для аэростатов, выполняющих длительные полеты, когда дату и время завершения полета, а также место приземления невозможно точно предсказать, употребляется термин "большая продолжительность";

6) регистрационный номер аэростата;

- 7) предполагаемый маршрут полетов;
- 8) расчетная высота полета.

719. Ответственный руководитель работ, назначенный приказом по организации, накануне дня вылета уточняет в соответствующих полномочных органах прохождение заявки, её утверждение и обеспечение.

720. Любые изменения в предстартовой информации перед запуском, указанной в заявке, направляется соответствующему полномочному органу не позднее, чем за 6 часов до расчетного времени запуска или в случае исследований солнечного или космического возмущений, не позднее, чем за 30 минут до расчетного времени начала полета.

721. Немедленно после старта аэростата пилот представляет в Центр управления полетом и органу ОВД следующую информацию:

- 1) обозначение (цель) полета аэростата;
- 2) место старта, позывной;
- 3) фактическое время старта;
- 4) расчетное время занятия высоты полета;
- 5) любые изменения в информации, предварительно сообщенной органу ОВД.

722. В процессе полета, при необходимости изменения высоты полета, пилот аэростата должен получить разрешение на этот маневр в Центре управления полетом или у диспетчера ОВД, если в заявке на полет не указывалось разрешение на полеты на всех высотах в пределах района полета.

723. На протяжении всего полета пилот аэростата прослушивает установленную радиочастоту связи работы органа ОВД, в зоне ответственности которого он находится.

724. За 20 минут до начала запланированного снижения пилот направляет в Центр управления полетом и соответствующему органу ОВД следующую информацию:

- 1) местонахождение в данный момент;
- 2) эшелон (барометрическая высота) полета;
- 3) расчетное время и место приземления.

725. Непосредственно перед началом снижения для окончания полета пилот аэростата передает в Центр управления полетом и органу ОВД свой позывной, место (район) приземления и предполагаемое время приземления.

726. После приземления, если позволяет радиосвязь, пилот аэростата не позднее чем через 5 минут докладывает в Центр управления полетом или органу ОВД об окончании полета и дальнейших действиях.

Глава 53. Общие эксплуатационные требования

727. К управлению аэростатом, дирижаблем допускаются лица не моложе 18 лет, получившие специальную подготовку, имеющие соответствующие документы на право полетов на аэростатах и дирижаблях.

728. Во время полета на аэростате, дирижабле должны находиться следующие документы и оборудование:

- 1) свидетельство о регистрации;
- 2) удостоверение о летной годности;
- 3) бортовой журнал;
- 4) полетная карта;
- 5) разрешение на бортовые радиостанции;
- 6) бортовые радиостанции, позволяющие поддерживать радиосвязь с Центром управления полетом и органами ОВД;
- 7) барометр (высотометр) для отсчета и контроля высоты полета;
- 8) компас;
- 9) первичные средства пожаротушения.

729. Минимальные метеорологические условия, при которых разрешается выполнять полеты на аэростатах, дирижаблях приводятся в Инструкции по производству полетов, разрабатываемых для различных районов.

730. Планирование выполнения полета осуществляется на основе прогнозируемых метеоусловиях: при видимости не менее 5000 м. и высоте нижней границы облаков не менее 400 м.

731. Выполнение полетов производится по фактической погоде, при этом скорость ветра у земли не должна превышать 5 м/сек., количество облаков на высоте ниже полета не должно превышать 4-х октантов.

732. Полеты аэростатов, дирижаблей над населенными районами крупных городов или поселков, а также над скоплениями людей на открытом воздухе, разрешается производить на высоте не ниже 300 м.

733. При получении информации из Центра управления полетами от органов ОВД о наличии или при самостоятельном наблюдении по маршруту опасных для аэростата метеорологических явлений (гроза, град, болтанка, сдвиг ветра, обледенение, смерч, ураган, пыльная буря, сильные ливневые осадки) пилот аэростата должен обеспечить приземление его на ближайшем пригодном для этого месте, с уведомлением о приземлении Центра управления полетом и органа ОВД.

Глава 54. Полеты беспилотных неуправляемых аэростатов

734. Классификация беспилотных неуправляемых аэростатов.

Беспилотные неуправляемые аэростаты классифицируются следующим образом:

легкий – беспилотный неуправляемый аэростат, который несет полезный груз в одной или более упаковках общей массой менее 4 кг, если в соответствии с любыми из критериев в пунктах 2,3 или 4 ниже он не классифицируется как тяжелый; или
 средний – беспилотный неуправляемый аэростат, который несет полезный груз в двух или более упаковках общей массой 4 кг и более, но менее 6 кг, если в соответствии с любым из критериев в пунктах 2, 3 или 4 ниже он не классифицируется как тяжелый; или
 тяжелый – беспилотный неуправляемый аэростат, который:

- 1) несет полезный груз общей массой 6 кг или более; или
- 2) несет полезный груз, который включает упаковку массой 3 кг или более; или
- 3) несет полезный груз, который включает упаковку массой 2 кг или более с удельной нагрузкой 13 кг на квадратный сантиметр; или
- 4) использует трос или другое устройство для подвешивания полезного груза, выдерживающее ударную нагрузку 230 Н или более

для отделения подвешенного груза от аэростата.
 Удельная нагрузка определяется путем деления общей массы упаковки полезного груза в граммах на площадь наименьшей поверхности в квадратных сантиметрах.

735. Общие эксплуатационные правила.

Эксплуатация беспилотного неуправляемого аэростата, не осуществляется без соответствующего разрешения государства, с территории которого производится его запуск.

Эксплуатация любого беспилотного неуправляемого аэростата, кроме используемых только для метеорологических целей и эксплуатируемых предписанным соответствующим органом способом, не осуществляется через территорию другого государства без соответствующего разрешения, данного государства.

Упомянутое в главе 2 разрешение получают перед запуском аэростата, если при подготовке полета реально ожидается, что аэростат может дрейфовать в воздушном пространстве над территорией другого государства. Такое разрешение может быть получено на серию полетов аэростатов или периодических специальных полетов, например, полетов аэростатов с целью исследования атмосферы.

Беспилотный неуправляемый аэростат эксплуатируется в соответствии с условиями, определенными государствами регистрации и государством (государствами), над территорией которого (которых) предполагается полет.

Не допускается эксплуатация беспилотного неуправляемого аэростата таким образом, чтобы при этом создавалась опасность для лиц или имущества, не имеющих отношения к данному полету, в результате столкновения аэростата или любой его части, включая его полезный груз, с поверхностью земли.

Эксплуатация тяжелого беспилотного неуправляемого аэростата не осуществляется над открытым морем без предварительного согласования с соответствующим полномочным органом ОВД.

736. Эксплуатационные ограничения и требования к оборудованию.

Эксплуатация тяжелого беспилотного неуправляемого аэростата без разрешения соответствующего полномочного органа ОВД не осуществляется на барометрической высоте 18 000 м (60 000 фут) или ниже, на которой:

- 1) имеются облака или другие затеняющие менее 8 км.
- 2) горизонтальная видимость составляет менее 8 км.

Тяжелый или средний беспилотный неуправляемый аэростат запускается таким образом, чтобы над заселенными районами крупных городов, городов или поселков или над скоплениями людей на открытом воздухе, не имеющих отношения к полету, его полет проходил на высоте не ниже 300 м (1000 фут).

737. Тяжелый беспилотный неуправляемый аэростат эксплуатируется только, если:

- 1) он оборудован, по крайней мере, двумя устройствами или системами для отсоединения в полете полезного груза, которые управляются автоматически или с помощью теле команд и функционируют независимо друг от друга;
- 2) в отношении полиэтиленовых аэростатов с нулевым давлением для завершения полета оболочки аэростата используется, по

крайней мере, два способа, системы или устройства или же их комбинации, которые функционируют независимо друг от друга.

Для аэростатов с избыточным давлением такие устройства не требуются, поскольку такие аэростаты поднимаются вверх после отсоединения полезного груза и взрываются, и поэтому нет необходимости в устройстве или системе для прокальвания аэростата. В данных условиях аэростат с избыточным давлением представляет собой простую не расширяющуюся оболочку, способную выдерживать разницу давления, более высокого внутри, чем снаружи. Он надувается так, чтобы меньшее давление газа в ночное время, тем не менее, полностью раздувало оболочку. Такой аэростат с избыточным давлением по существу будет сохранять постоянную высоту до тех пор, пока из него не выйдет слишком много газа.

3) оболочка аэростата оснащена либо радиолокационным отражающим устройством (устройствами), либо радиолокационным отражающим материалом, обеспечивающими отражение радиолокационного сигнала на наземный радиолокатор, работающий в диапазоне частот от 200 МГц, и/или аэростат оборудован другими аналогичными устройствами, которые обеспечивают оператору возможность непрерывно следить за ним за пределами радиуса действия наземного радиолокатора.

Тяжелый беспилотный неуправляемый аэростат не эксплуатируется в районе, где используется оборудование наземного ВОРЛ, если аэростат не оборудован приемопередатчиком вторичного обзорного радиолокатора, способного предоставлять данные о высоте, который непрерывно работает на назначенном коде или который может, по мере необходимости, включаться станцией слежения.

738. В том случае, когда имеется достаточно оснований предполагать, что тяжелый или средний беспилотный неуправляемый аэростат будет пересекать государственные границы, соответствующий орган ОВД организует направление предварительной информации о запуске и информации о состоявшемся запуске органу (органам) ОВД соответствующего государства (государств) путем использования сообщения NOTAM класса 1. По договоренности между заинтересованными государствами уведомление о запуске может направляться в устной форме по цепи прямой речевой связи ОВД между соответствующими районными диспетчерскими центрами/центрами полетной информации.

739. Органы обслуживания воздушного движения, по возможности, осуществляют радиолокационное наблюдение за средними и тяжелыми беспилотными неуправляемыми аэростатами и при необходимости, а также по просьбе пилота какого-либо воздушного судна обеспечивают радиолокационное эшелонирование между этим воздушным судном и такими аэростатами, которые опознаны с помощью радиолокатора или точное местоположение которых известно.

Глава 55. Поисковые и аварийно-спасательные работы

740. Поисковые и аварийно-спасательные работы организуются в целях спасания пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие.

Организацию поиска и спасательных работ осуществляют подразделения Единой авиационной поисково-спасательной службы Республики Казахстан (ЕАПСС), действующие в соответствии с Положением об ЕАПСС и специальной инструкции по организации поисково-спасательных работ для авиации Республики Казахстан.

741. Поисково-спасательные работы выполняются в случаях:

- 1) получения сигнала бедствия с борта воздушного судна (приложение 4);
- 2) получения сообщения о бедствии морского судна;

3) если в течение 10 мин. после расчетного времени прилета воздушного судно не прибыло в пункт назначения, а радиосвязь с ним отсутствует;

4) если экипаж воздушного судна получил разрешение на посадку и не произвел ее через 5 минут после времени посадки, а радиосвязь с ним прекратилась;

5) если по сообщению экипажа или по другим сообщениям известно,

что состояние воздушного судна или остаток топлива не гарантируют безопасного окончания полета;

6) получения сообщения о предполагаемой посадке космического корабля в районе ответственности;

7) если при полете по воздушной трассе (вне трассы) потеряна связь с экипажем воздушного судна и его местонахождение в течение 20 мин. установить не удалось;

8) указания руководителя организации ГА или вышестоящего начальника.

642. Для выполнения поисково-спасательных работ на территории и в районе аэродрома создаются наземные поисково-спасательные команды (НПСК), аварийно-спасательные команды (АСК), действия которых определены специальной Инструкцией.

643. В состав поисково-спасательных летных экипажей назначается летный состав, прошедший специальную наземную и летную тренировку и имеющий специальный допуск.

744. Для проведения поисково-спасательных работ, кроме специально выделенных, могут использоваться воздушные суда, имеющие поисково-спасательного оборудования для выполнения визуального поиска и эвакуационных работ, а также резервные, санитарные, патрульные и находящиеся в воздухе, которые могут быть направлены в район поиска.

745. Сроки вылета, выделенных на дежурство поисково-спасательных воздушных судов, с момента получения сигнала бедствия не должны превышать 30 мин. Летом и 45 мин. зимой.

746. Диспетчер органа ОВД, получивший сигнал бедствия или другую информацию о бедствии воздушного судна, обязан немедленно сообщить об этом руководителю полетов, объявить тревогу воздушным и наземным поисково-спасательным расчетам определить местонахождение воздушного судна, терпящего бедствие, находящимися в его распоряжении средствами и оказать экипажу воздушного судна помощь в соответствии со сложившейся обстановкой.

747. Командир (пилот) воздушного судна, принявший сигнал бедствия от другого воздушного или морского судна внутреннего плавания или обнаруживший его терпящим или потерпевшим бедствие, либо находящихся в опасности людей, обязан оказать им посильную помощь, отметить на карте место бедствия и сообщить о бедствии диспетчерскому органу ОВД.

748. Для сбора аварийно-спасательной команды в аэропорту диспетчерским органом ОВД применяются сигналы оповещения "Тревога" и "Готовность":

1) сигнал "Тревога" подается тогда, когда авиационное происшествие произошло внезапно или до ожидаемой посадки воздушного судна, терпящего бедствие, на данном аэродроме остается менее 30 минут. По этому сигналу все расчеты АСК со своим снаряжением прибывает к месту авиационного происшествия или квадрат, указанный при оповещении, в установленное нормативное время и приступают к выполнению аварийно-спасательных работ.

2) сигнал "Готовность" подается в случае ожидания посадки воздушного судна, терпящего бедствие, на данном аэродроме за 30 минут и более до приземления (приводнения).

Глава 56. Незаконное вмешательство

749. Воздушное судно, которое стало объектом незаконного вмешательства, предпринимает попытку уведомить соответствующий орган ОВД об этом факте, обо всех, связанных с ним, важных обстоятельствах и любых отклонениях от текущего плана, вызванных этими обстоятельствами, для того, чтобы позволить органу ОВД обеспечить первоочередность действий в отношении такого воздушного судна и сократить, до минимума, возможность конфликтных ситуаций между ним и другими воздушными судами.

750. За исключением случаев, когда это невозможно, из-за сложившейся на борту воздушного судна обстановки, командиру воздушного судна следует попытаться продолжать полет по линии заданного пути и на заданном крейсерском эшелоне, по крайней мере, до тех пор, пока не появится возможность уведомить орган ОВД или пока воздушное судно не окажется в пределах зоны действия РЛС.

751. Когда воздушное судно, подвергшееся акту незаконного вмешательства, должно отклониться от линии заданного пути или заданного крейсерского эшелона, не имея возможности установить радиотелефонную связь с органами ОВД, командиру воздушного судна

следует по возможности:

- 1) попытаться передать предупреждения на аварийной ОВЧ-частоте и на других соответствующих частотах, за исключением случаев, когда это невозможно из-за сложившейся на борту воздушного судна обстановки. Следует также использовать другое оборудование, такое как бортовые приемоответчики, линии передачи данных, когда это целесообразно и допускается обстановкой; и
- 2) продолжать полет, соблюдая соответствующий особый порядок действий в полете в чрезвычайных обстоятельствах в тех случаях, когда такие правила установлены и опубликованы в документе Doc 7030 (Дополнительные региональные правила); или
- 3) если соответствующие региональные правила не установлены, продолжать полет на эшелоне, который отличается от крейсерских эшелонов, обычно используемых при полетах по ППП в данном районе, на 300 м (1000 фут) при нахождении выше эшелона полета 290 или на 150 м (500 фут) при нахождении ниже эшелона полета 290.

Обязанности органов ОВД в случае незаконного вмешательства изложены в Приложении 11 ИКАО.

Порядок действий, предпринимаемых на борту ставших объектом незаконного вмешательства воздушных судов, которые имеют оборудование для использования ВОРЛ, изложен в Приложении 11, PANS-RAC (Doc 4444) и PANS-OPS (Doc 8168).

Порядок действий, предпринимаемых на борту ставших объектом незаконного вмешательства воздушных судов, которые имеют оборудование, изложен в Приложении 11, PANS-RAC (Doc 4444), а инструктивный материал по данному вопросу содержится в Руководстве по применению линий передачи данных в целях обслуживания воздушного движения (Doc 9694).

Глава 57. Защита от актов незаконного вмешательства

752. В целях защиты воздушных судов авиации общего назначения и для обеспечения авиационной безопасности в аэропортах признается целесообразным отделить зоны стоянки воздушных судов авиации общего назначения от зон стоянки воздушных судов коммерческого авиатранспорта.

753. Рулежные дорожки к зонам мест стоянки авиации общего назначения должны быть четко обозначены и, по возможности, отделены от рулежных дорожек и перронов, используемых воздушными судами коммерческого авиатранспорта.

754. В тех аэропортах, где нет возможности создания отдельных зон для стоянки ВС общего назначения, но требуется обеспечить повышенный уровень безопасности, могут быть организованы контрольно-пропускные пункты на РД или перронах, в которых персонал служб авиационной безопасности производит быструю проверку и досмотр воздушных судов авиации общего назначения, до их допуска в зоны стоянки воздушных судов коммерческого авиатранспорта.

755. Персонал службы авиационной безопасности аэропорта должны как можно быстрее информироваться аэродромным диспетчерским пунктом о предстоящем прибытии воздушных судов авиации общего назначения.

756. Следует устанавливать процедуры координации действий между аэродромным диспетчерским пунктом, персоналом служб авиационной безопасности на контрольно-пропускных пунктах на РД или перронах и центральным пунктом службы безопасности аэропорта. Для этого необходима организация отдельной сети радиосвязи между этими подразделениями.

757. Указанные процедуры должны устанавливаться в инструкциях для персонала аэродромного диспетчерского пункта в отношении выдачи разрешений на руление и соответствующих указаний прибывающим воздушным судам авиации общего назначения.