

Об утверждении Инструкции по организации и обслуживанию воздушного движения

Приказ и.о. Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 16 мая 2011 года № 279. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 13 июня 2011 года № 7006.

В соответствии с подпунктом 5) пункта 1 статьи 14 Закона Республики Казахстан "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации" **ПРИКАЗЫВАЮ:**

Сноска. Преамбула – в редакции приказа Министра транспорта РК от 08.11.2024 № 368 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1. Утвердить прилагаемую Инструкцию по организации и обслуживанию воздушного движения.

2. Комитету гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан (Адимолда Р. О.) в установленном порядке обеспечить представление настоящего приказа в Министерство юстиции Республики Казахстан для государственной регистрации.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на вице-министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан Бектурова А.Г.

4. Настоящий приказ вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования и распространяется на правоотношения, возникшие с 7 ноября 2011 года.

И.о. Министра

А. Бектуров

Утверждена
приказом и.о. Министра
транспорта и коммуникаций
Республики Казахстан
от 16 мая 2011 года № 279

Инструкция

по организации и обслуживанию воздушного движения Глава 1. Общие положения

Сноска. Заголовок главы 1 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1. Инструкция по организации и обслуживанию воздушного движения разработана на основе Закона Республики Казахстан "Об использовании воздушного пространства

Республики Казахстан и деятельности авиации", а также с учетом требований стандартов и рекомендаций Международной организации гражданской авиации (ИКАО), изложенных в Приложении 11 к Конвенции о международной гражданской авиации (г. Чикаго, 1944 г.), и документа Международной организации гражданской авиации "Организация воздушного движения" (Doc 4444 ATM/501).

2. Требования настоящей Инструкции разработаны для обеспечения безопасности полетов при обслуживании воздушного движения (далее - ОВД) и выполняются персоналом служб ОВД, а также летным составом и специалистами других служб, обеспечивающих полеты, в части их касающейся.

3. Поставщик аэронавигационного обслуживания обеспечивает расчет пропускной способности диспетчерских пунктов (секторов) ОВД в соответствии с Методикой определения пропускной способности (далее – Методика определения пропускной способности) диспетчерских пунктов (секторов) обслуживания воздушного движения, утвержденной руководителем поставщика аэронавигационного обслуживания и согласованной с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации. Поставщик аэронавигационного обслуживания обеспечивает обслуживание воздушного движения в рамках установленных показателей пропускной способности, полученных в результате расчета. Регулирование пропускной способности органов ОВД и объемов воздушного движения осуществляется на этапах планирования использования воздушного пространства в соответствии с Правилами использования воздушного пространства Республики Казахстан, утвержденными постановлением Правительства Республики Казахстан от 12 мая 2011 года № 506.

Сноска. Пункт 3 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 29.12.2025 № 451 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

4. В настоящей Инструкции применяются следующие термины и определения:

1) абсолютная высота – расстояние по вертикали от среднего уровня моря, до уровня точки или объекта, принятого за точку;

2) аварийная стадия – общий термин, означающий стадию неопределенности, стадию тревоги или стадию бедствия;

3) авиационная фиксированная служба – служба электросвязи между определенными фиксированными пунктами, предназначенная прежде всего для обеспечения безопасности аэронавигации, а также регулярности, эффективности и экономичности воздушных сообщений;

4) авиационная подвижная служба – подвижная служба связи между авиационными станциями и бортовыми станциями или между бортовыми станциями, в которую также входят станции спасательных средств, станции радиомаяков-индикаторов места бедствия, работающие на частотах, назначенных для сообщений о бедствии и аварийных сообщений;

5) радиовещательное автоматическое зависимое наблюдение (сокращенная аббревиатура на английском языке ADS-B (далее – ADS-B)) – вид наблюдения, при котором воздушные суда, аэродромные транспортные средства и другие объекты могут автоматически передавать и/или принимать такую информацию, как опознавательный индекс, данные о местоположении и, при необходимости, дополнительные данные, используя радиовещательный режим линии передачи данных;

6) уполномоченный орган в сфере гражданской авиации – центральный исполнительный орган, осуществляющий руководство в области использования воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности гражданской и экспериментальной авиации;

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

7-1) минимальная абсолютная высота в зоне (АМА) – минимальная абсолютная высота, подлежащая использованию в приборных метеорологических условиях (ПМУ) и обеспечивающая минимальный запас высоты над препятствиями в пределах установленной зоны, определяемой параллелями и меридианами;

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

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

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

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

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

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

11) схема захода на посадку по приборам (сокращенная аббревиатура на английском языке IAP (далее – IAP)) – серия заранее намеченных маневров, выполняемых по пилотажным приборам, при соблюдении установленных требований, предусматривающих предотвращение столкновения с препятствиями, от контрольной точки начального этапа захода на посадку или, в соответствующих случаях, от начала установленного маршрута прибытия до точки, откуда может быть выполнена посадка, а если посадка не выполнена, то до точки, от которой применяются критерии пролета препятствий в зоне ожидания или на маршруте;

12) правила полетов по приборам (далее – ППП) – правила, предусматривающие выполнение полетов по пилотажно-навигационным приборам, контроль и обеспечение органом ОВД установленных интервалов эшелонирования между воздушными судами;

13) стандартный маршрут вылета по приборам (сокращенная аббревиатура на английском языке SID (далее – SID)) – установленный маршрут вылета по правилам полетов по приборам (ППП), связывающий аэродром или определенную взлетно-посадочную полосу аэродрома с назначенной основной точкой, обычно на заданном маршруте ОВД, в которой начинается этап полета по маршруту;

14) стандартный маршрут прибытия по приборам (сокращенная аббревиатура на английском языке STAR (далее – STAR)) – установленный маршрут прибытия по ППП, связывающий основную точку, обычно на маршруте ОВД, с точкой, от которой может начинаться полет по опубликованной схеме захода на посадку по приборам;

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

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

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

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

19) район аэроузла – часть воздушного пространства установленных размеров с двумя и более близко расположенными аэродромами для организации и выполнения полетов, для которых необходимо специальное согласование и координирование;

20) индикатор воздушной обстановки – электронный индикатор, на котором отображаются местоположение и движение воздушных судов, а также другая необходимая информация;

21) сближение воздушных судов – ситуация, в которой, по мнению пилота или персонала органа ОВД, расстояние между воздушными судами (далее – ВС), а также их

относительное местоположение и скорость таковы, что безопасность данных ВС может быть поставлена под угрозу, классифицируется следующим образом:

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

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

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

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

22) опознавательный индекс воздушного судна - группа букв, цифр или их комбинация, которая идентична позывному воздушного судна или представляет собой кодовый эквивалент его позывного для двусторонней связи "воздух – земля" и которая применяется для опознавания воздушного судна в сети наземной связи обслуживания воздушного движения;

23) район обслуживания воздушного движения (далее – РОВД) – воздушное пространство установленных размеров, в границах которого обслуживание воздушного движения по воздушным трассам и маршрутам вне их осуществляется диспетчером районного диспетчерского центра;

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

25) должностная инструкция специалиста службы обслуживания воздушного движения – документ, разработанный на основе типовой должностной инструкции применительно к конкретной должности (конкретному лицу) с учетом особенностей данного органа ОВД (специалиста службы ОВД) и условий его работы;

26) рубеж передачи обслуживания воздушного движения – рубеж, установленный на маршруте руления или на траектории полета воздушного судна, на котором ОВД данного воздушного судна передается от одного органа ОВД другому;

27) пункт сбора донесений обслуживания воздушного движения – орган обслуживания воздушного движения, создаваемый с целью получения донесений, касающихся обслуживания воздушного движения и планов полета, представляемых перед вылетом.

Пункт сбора донесений обслуживания воздушного движения может включать функции обслуживания аэронавигационной информацией;

28) система наблюдения обслуживания воздушного движения – общий термин, под которым понимаются системы ADS-B, ПОРЛ, ВОРЛ или любая другая сопоставимая наземная система, позволяющая опознать воздушное судно;

29) организация потока воздушного движения (сокращенная аббревиатура на английском языке ATFM (далее – ATFM)) – обслуживание, предоставляемое с целью содействия безопасному, упорядоченному и ускоренному потоку воздушного движения для обеспечения максимально возможного использования пропускной способности системы организации воздушного движения и соответствия объема воздушного движения заявленной пропускной способности;

30) диспетчерское обслуживание воздушного движения – обслуживание, предоставляемое в контролируемом воздушном пространстве, предназначенное для предотвращения столкновений между воздушными судами, воздушных судов с препятствиями на площади маневрирования, а также для ускорения и регулирования воздушного движения;

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

32) организация воздушного движения – комплекс мероприятий, направленных на обеспечение безопасных и эффективных полетов воздушных судов и предусматривающих выполнение функций по организации воздушного пространства, организации потоков и обслуживания воздушного движения;

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

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

35) аэродромный диспетчерский пункт – орган, предназначенный для обеспечения диспетчерского обслуживания аэродромного движения;

36) атмосферное давление на аэродроме (сокращенная аббревиатура на английском языке QFE (далее – QFE)) – значение атмосферного давления в миллиметрах ртутного столба (далее – мм.рт.ст.), в миллибарах (далее – мбар) или гектопаскалях (далее – гПа) на уровне порога взлетно-посадочной полосы;

36-1) зона аэродромного движения (Aerodrome Traffic Zone) – воздушное пространство определенных размеров вокруг аэродрома, установленное для обеспечения безопасности аэродромного движения;

37) аэродромное диспетчерское обслуживание – диспетчерское обслуживание аэродромного движения;

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

39) минимум аэродрома – минимально допустимые значения видимости (видимости на взлетно-посадочной полосе), высоты нижней границы облаков (вертикальной видимости), при которых на данном аэродроме разрешается выполнять взлет или посадку воздушного судна данного типа;

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

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

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

43) потеря ориентировки – обстановка, при которой пилот (экипаж) не может определить свое местонахождение с точностью, необходимой для определения направления полета в целях выполнения задания на полет;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

53) высота нижней границы облаков (далее – ВНГО) – расстояние по вертикали между поверхностью суши (воды) и нижней границей самого низкого слоя облаков. Когда нижнюю границу облаков определить невозможно, следует применять значение вертикальной видимости;

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

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

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

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

56-1) глобальная навигационная спутниковая система (далее – GNSS) – глобальная система определения местоположения и времени, которая включает одно или несколько созвездий спутников, бортовые приемники и систему контроля целостности, дополненная по мере необходимости с целью поддержания требуемых навигационных характеристик для планируемой операции;

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

58) время отдыха – установленный непрерывный период времени после и/или до периодов рабочего (служебного) времени, в течение которого специалист ОВД освобожден от исполнения всех должностных (служебных) обязанностей и который он может использовать по своему усмотрению;

59) связь по линии передачи данных – вид связи, предназначенный для обмена сообщениями по линии передачи данных;

60) связь "диспетчер – пилот" по линии передачи данных (сокращенная аббревиатура на английском языке CPDLC (далее – CPDLC)) – средство связи между диспетчером и пилотом в целях обслуживания воздушного движения с использованием линии передачи данных;

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

62) диспетчерская информация – информация, передаваемая органом ОВД экипажу воздушного судна о метеорологических условиях, воздушной обстановке, работе радиотехнических и электротехнических средств, состоянии аэродромов и другие сведения, необходимые для выполнения полета;

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

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

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

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

67) особый случай – ситуация, возникающая в результате внезапного отказа авиационной техники или попадание воздушного судна в условия, требующие от экипажа выполнения нестандартных действий для обеспечения безопасности воздушного судна и пассажиров;

68) расчетное время прибытия:

при полетах по приборам – расчетное время прибытия воздушного судна в намеченную точку, обозначенную навигационными средствами, с которой предполагается выполнение маневра захода на посадку по приборам, или, при отсутствии навигационного средства, связанного с этим аэродромом, - время прибытия воздушного судна в точку над аэродромом;

при выполнении полетов по ПВП – расчетное время прибытия воздушного судна в точку над аэродромом;

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

70) диспетчерский пункт подхода – диспетчерский пункт, с которого орган ОВД обеспечивает диспетчерское обслуживание контролируемых полетов воздушных судов, прибывающих на один или несколько аэродромов или вылетающих с них;

71) зона воздушного пространства с обязательным требованием наличия ответчика (транспондера) (TMZ) – зона воздушного пространства определенных размеров, при полетах в которой обязательно требуется оснащение ВС ответчиком для систем наблюдения, эксплуатируемым в соответствии с установленными процедурами;

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

73) линия пути – проекция траектории полета воздушного судна на поверхность земли, направление которой в любой ее точке обычно выражается в градусах угла, отсчитываемого от северного направления (истинного, магнитного или условного) меридианов;

74) рабочее место – специальное оборудованное помещение либо иное оснащенное место, удовлетворяющие требованиям по предоставлению персоналом ОВД всех видов обслуживания воздушного движения либо его части;

75) время нахождения на рабочем месте (непосредственное ОВД) - период времени, в течение которого специалист ОВД, находясь на рабочем месте, осуществляет полномочия, в рамках своей компетенции и в соответствии с должностной инструкцией ;

76) рабочее время – период времени, в течение которого специалист ОВД в соответствии с правилами трудового распорядка установленного поставщиком аэронавигационного обслуживания и условиями трудового договора, исполняет должностные обязанности, а также иные периоды времени, которые относятся к рабочему времени;

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

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

79) 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;

80) система многопозиционного приема (MLAT) – комплект оборудования в конфигурации, предназначенной для определения местоположения на основе сигналов приемопередатчика вторичного обзорного радиолокатора (ВОРЛ) (ответы или сквиттеры) , в котором главным образом используется метод, основанный на определении разницы времени прихода сигналов (TDOA). Из принятых сигналов также можно извлечь информацию об опознавании;

81) видимость – видимость для авиационных целей представляет собой наибольшую из следующих величин:

наибольшее расстояние, на котором можно различить и опознать черный объект приемлемых размеров, расположенный вблизи земли, при его наблюдении на светлом фоне;

наибольшее расстояние, на котором можно различить и опознать огни силой света около 1000 кандел (кд) на неосвещенном фоне;

82) крейсерский эшелон – эшелон, выдерживаемый в течение значительной части полета;

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

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

85) зона ожидания – воздушное пространство определенных размеров, установленное, как правило, над РНТ района аэродрома, (аэроузла) для ожидания воздушными судами очереди подхода к аэродрому и/или захода на посадку;

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

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

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

89) информация о движении – информация, исходящая от органа ОВД, для предупреждения командира воздушного судна о других известных или наблюдаемых воздушных судах, которые могут находиться вблизи его местоположения или намеченного маршрута полета, и помогающая экипажу предотвратить опасное сближение или столкновение;

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

91) схема неточного захода на посадку (сокращенная аббревиатура на английском языке NPA (далее – NPA)) – схема захода на посадку по приборам с использованием бокового наведения, но без использования вертикального наведения, предназначенная для выполнения двухмерных (2D) заходов на посадку по приборам типа А.

Примечание: полеты по схемам неточного захода на посадку могут выполняться с использованием метода захода на посадку с непрерывным снижением на конечном участке (сокращенная аббревиатура на английском языке CDFFA (далее – CDFFA)). CDFFA с консультативным наведением VNAV по расчетам, выполненным бортовым оборудованием (смотреть пункт 1.8.1 главы 1 раздела 4 части I тома I PANS-OPS (Doc 8168)), считаются трехмерными (3D) заходами на посадку по приборам. CDFFA с неавтоматизированным расчетом требуемой вертикальной скорости снижения считаются двухмерными (2D) заходами на посадку по приборам;

92) схема точного захода на посадку (сокращенная аббревиатура на английском языке PA (далее – PA)) – схема захода на посадку по приборам, основанная на использовании навигационных систем (ILS, MLS, GLS и SBAS категории I),

предназначенная для выполнения трехмерных (3D) заходов на посадку по приборам типа А или В;

93) промежуточный участок захода на посадку – часть схемы захода на посадку по приборам между:

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

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

94) начальный участок захода на посадку – часть схемы захода на посадку по приборам между контрольной точкой начального этапа захода на посадку (сокращенная аббревиатура на английском языке IAF (далее – IAF)) и контрольной точкой промежуточного этапа захода на посадку (сокращенная аббревиатура на английском языке IF, далее – IF) или контрольной точкой конечного этапа захода на посадку;

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

96) конечный этап захода на посадку – часть схемы захода на посадку по приборам, которая начинается в установленной контрольной точке конечного этапа захода на посадку, а при отсутствии такой точки – в конце последнего участка стандартного разворота, разворота на посадочную прямую или разворота на линию пути приближения в схеме типа "ипподром" или в точке выхода на последнюю линию пути в схеме захода на посадку и заканчивается в точке из которой может быть продолжен заход на посадку или начат уход на второй круг;

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

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

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

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

101) должностные (служебные) обязанности – обязанности специалиста ОВД, которые он выполняет в рамках своей компетенции в соответствии с должностной инструкцией;

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

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

104) пункт обязательных донесений (далее – ПОД) – географическая точка (ориентир), радионавигационная точка (далее – РНТ) на воздушной трассе, маршруте, коридоре, о пролете которой пилот сообщает диспетчеру органа ОВД;

105) навигационная спецификация – совокупность требований к воздушному судну и летному экипажу, необходимых для обеспечения полетов в условиях навигации, основанной на характеристиках, в пределах установленного воздушного пространства;

105-1) основная точка – установленное географическое место, используемое для определения маршрута ОВД, траектории полета воздушного судна и для других целей навигации и ОВД;

106) минимальный запас топлива – данный термин используется экипажем воздушного судна (пилотом) в том случае, если запас топлива на борту воздушного судна не позволяет выполнить задержку воздушного судна, но не означает аварийную ситуацию, а указывает на возможность возникновения аварийной обстановки, если будет иметь место непредвиденная задержка;

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

108) пропускная способность – максимальное количество воздушных судов, которое может быть обслужено за единицу времени в определенной части воздушного пространства с учетом факторов, влияющих на рабочую нагрузку диспетчера и обеспечения безопасности выполнения полетов;

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

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

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

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

113) зона воздушного пространства с обязательным ведением радиосвязи (RMZ) – зона воздушного пространства определенных размеров, при полетах в которой

обязательно наличие на борту оборудования для ведения двусторонней радиосвязи, эксплуатируемого в соответствии с установленными процедурами;

114) радиотелефония – вид радиосвязи, предназначенный для обмена информацией в речевой форме;

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

116) радиовещательная передача (сокращенная аббревиатура на английском языке ATIS (далее – ATIS)) – регулярная радиовещательная передача, предназначенная для оперативного обеспечения экипажей воздушных судов в районе аэродрома необходимой метеорологической и полетной информацией;

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

118) процедурное эшелонирование – эшелонирование, которое применяется при обеспечении процедурного обслуживания;

119) дежурство в резерве – определенный период времени, в течение которого сотрудник согласно требованию поставщика аэронавигационного обслуживания, находится в ожидании получения задания на исполнение конкретных обязанностей;

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

120-1) минимальная абсолютная высота в секторе – наименьшая абсолютная высота, которая может быть использована и которая будет обеспечивать минимальный запас высоты 300 метров (1000 фут) над всеми объектами, находящимися в секторе круга радиусом 46 километров (25 морских миль), в центре которого расположены основная точка, контрольная точка аэродрома или контрольная точка вертодрома;

121) рекомендация по предотвращению столкновения – предоставляемая органом обслуживания воздушного движения рекомендация относительно маневров в целях оказания помощи пилоту в предотвращении столкновения при предоставлении полетно-информационного обслуживания;

122) бортовая система предупреждения столкновений (далее – БСПС) – бортовая система, основанная на использовании сигналов приемопередчика ВОРЛ, которая функционирует независимо от наземного оборудования и предоставляет пилоту (летчику) информацию о конфликтной ситуации, которую могут создать воздушные суда, оснащенные приемопередчиками ВОРЛ;

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

124) передающий орган – орган диспетчерского обслуживания воздушного движения, находящийся в процессе передачи ответственности за обеспечение диспетчерского обслуживания воздушного судна следующему на маршруте органу диспетчерского обслуживания воздушного движения;

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

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

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

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

129) схема захода на посадку с вертикальным наведением (сокращенная аббревиатура на английском языке APV (далее – APV)) – схема захода на посадку по приборам с использованием бокового и вертикального наведения, но не отвечающая требованиям, установленным для точных заходов на посадку и посадок навигации, основанной на характеристиках (PBN), предназначенная для выполнения трехмерных (3D) заходов на посадку по приборам типа A;

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

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

132) сокращенный минимум вертикального эшелонирования (сокращенная аббревиатура на английском языке RVSM (далее – RVSM)) – интервал вертикального эшелонирования, применяемый для эшелонирования воздушных судов, имеющих допуск к полетам с применением RVSM;

133) разворот на посадочную прямую – разворот, выполняемый воздушным судном на начальном этапе захода на посадку между окончанием линии пути удаления и началом линии пути промежуточного или конечного этапа захода на посадку. Направление этих линий пути не являются противоположным;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

143) высота полета – расстояние по вертикали от определенного уровня до воздушного судна. В зависимости от уровня начала отсчета различают высоты: истинную (от уровня точки, находящейся непосредственно под воздушным судном), относительную (от уровня порога ВПП, уровня аэродрома, наивысшей точки рельефа) и абсолютную (от уровня моря);

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

при установке на QNH будет показывать абсолютную высоту;

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

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

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

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

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

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

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

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

155) абсолютная/относительная высота принятия решения (далее – ВПР) – установленная абсолютная или относительная высота при точном заходе на посадку, на которой должен быть начат уход на второй круг в случае, если пилотом не установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку, или положение воздушного судна в пространстве не обеспечивает безопасности посадки. Абсолютная ВПР отсчитывается от среднего уровня моря, а относительная ВПР отсчитывается от уровня порога ВПП.

Примечание: Термин "Необходимый визуальный контакт с ориентирами" означает видимость части визуальных средств или зоны захода на посадку в течении времени, достаточного для оценки пилотом местоположения воздушного судна и скорости его изменения по отношению к номинальной траектории полета;

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

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

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

Сноска. Пункт 4 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти

календарных дней после дня его первого официального опубликования); с изменениями, внесенными приказами и.о. Министра транспорта РК от 04.01.2024 № 2 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования); от 08.11.2024 № 368 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования); от 29.12.2025 № 451 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

5. Органы ОВД осуществляют разработку и проведение мероприятий по обслуживанию воздушного движения в пределах своих районов (зон) ответственности.

6. Обслуживание воздушного движения осуществляется с диспетчерских пунктов в пределах, установленных для них границ.

7. Специалисты органа ОВД (службы ОВД), в своей работе, руководствуются технологиями работы диспетчеров органа ОВД (службы ОВД), которые разрабатываются на основании типовых технологий работы, разработанных в аэронавигационной организации и согласованных с уполномоченной организацией, с учетом местных особенностей и условий каждого конкретного диспетчерского пункта (сектора) и включают:

- 1) общие положения;
- 2) подготовка к дежурству и прием дежурства;
- 3) процедуры и условия координации;
- 4) обслуживание воздушного движения;

5) порядок действий в аварийных условиях, опасных ситуациях и отказах оборудования, непредвиденных обстоятельствах, связанных с нарушением ОВД.

Сноска. Пункт 7 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 28.01.2021 № 35 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

8. Применяемая фразеология и правила ведения радиообмена для целей обслуживания воздушного движения и выполнения полетов установлена Правилами фразеологии и радиообмена при выполнении полетов и обслуживании воздушного движения, утвержденных приказом исполняющего обязанности Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 15 октября 2010 года № 454 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 6635).

Сноска. Пункт 8 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

9. Органы ОВД используют Всемирное координированное время (далее –UTC) и выражают время в часах и минутах суток, начиная с полуночи. Для целей аэронавигации используется григорианский календарь.

10. Органы ОВД оснащаются часами, которые показывают время в часах, минутах и секундах и хорошо видны с каждого рабочего места.

11. Часы и другие регистрирующие время приборы в органах ОВД отображают время с точностью в пределах ± 30 секунд от UTC. При использовании линии передачи данных, часы и другие регистрирующие время приборы отображают время с точностью в пределах 1 секунды от UTC.

Проверка наличия и качества записи информации, текущего времени проводится в соответствии с требованиями Правил радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи в гражданской авиации, утвержденных приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 29 июня 2017 года № 402 (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 15554).

Сноска. Пункт 11 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 28.01.2021 № 35 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

12. Органы ОВД сообщают на борт воздушных судов точное время по запросу экипажа воздушного судна. Время дается с точностью до ближайшей половины минуты.

13. Районный диспетчерский центр (пункт) обозначается, используя название населенного пункта или города, в котором он находится или географического ориентира.

Диспетчерские пункты района аэродрома обозначаются, используя название аэродрома, к которым они относятся.

Глава 2. Организация воздушного движения

Сноска. Заголовок главы 2 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

14. Организация ОВД (далее – ОрВД) осуществляется в соответствии с требованиями нормативно-правовых документов Республики Казахстан, регламентирующих использование воздушного пространства, обслуживание воздушного движения и деятельность авиации.

15. ОрВД заключается в разработке и внедрении комплекса организационно-технических решений по созданию высокоэффективной и безопасной системы ОВД, обеспечивающей потребности воздушного движения и обладающей:

1) достаточной пропускной способностью и гибкостью, способной выдерживать пиковые нагрузки воздушного движения;

- 2) возможностью совершенствования для обеспечения прогнозируемого увеличения интенсивности воздушного движения;
- 3) возможностью обучения персонала ОВД в процессе эксплуатации;
- 4) способностью контроля работы специалистов ОВД и стандартизации методов ОВД;
- 5) возможностью контроля за использованием воздушного пространства.

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

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

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 15-1 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 14.04.2016 № 375 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования); в редакции приказа и.о. Министра транспорта РК от 04.01.2024 № 2 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

- 1) типы ВС и их летно-технические характеристики, включая навигационные возможности и характеристики ВС;
- 2) плотность и распределение воздушного движения;
- 3) сложность воздушного пространства, структуру маршрутов ОВД и классификацию воздушного пространства;
- 4) конфигурацию аэродрома, включая конфигурацию ВПП, их протяженность и конфигурацию рулежных дорожек;
- 5) тип связи "воздух – земля" и временные параметры ведения диалогов в процессе связи, включая возможность вмешательства диспетчера ОВД;
- 6) тип и возможности системы наблюдения, а также наличие систем, позволяющих диспетчеру ОВД осуществлять вспомогательные функции и функции предупреждения;

7) любые особые локальные или региональные метеорологические явления.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 15-2 в соответствии с приказом и.о. Министра транспорта РК от 04.01.2024 № 2 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

16. ОрВД включает:

- 1) анализ интенсивности воздушного движения;
- 2) разработку структуры и классификацию воздушного пространства;
- 3) разработку структуры органов ОВД;
- 4) разработку системы планирования и координирования воздушного движения;
- 5) разработку системы обеспечения ОВД;
- 6) планирование и организацию потоков воздушного движения;

7) организацию взаимодействия между смежными диспетчерскими пунктами (органами ОВД / УВД) и специалистами других служб, обеспечивающих полеты, в том числе при выполнении ремонтных работ на площади маневрирования;

- 8) создание системы контроля за использованием воздушного пространства;
- 9) разработку документов, регламентирующих ОВД.

17. Задачи, решаемые при организации ОВД:

- 1) обоснование потребных размеров и установление границ элементов структуры воздушного пространства;
- 2) организация зон ожидания, пилотажных, специальных и других зон;
- 3) разработка правил, схем движения воздушных судов на всех этапах полета;
- 4) организация радиотехнического, метеорологического и аэронавигационного обеспечения полетов при ОВД;
- 5) разработка правил и процедур управления потоками прилетающих, вылетающих и пролетающих воздушных судов;
- 6) организация диспетчерских пунктов (секторов) и рубежей передачи ОВД;
- 7) организация деятельности служб ОВД.

17-1. Поставщик аэронавигационного обслуживания представляет в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации ежеквартальный, полугодовой и годовой анализы состояния безопасности полетов. Структура и направления проводимого анализа определяются поставщиком аэронавигационного обслуживания с учетом рекомендаций документа Международной организации гражданской авиации Правила аэронавигационного обслуживания "Организация воздушного движения (Doc PANS-ATM 4444)".

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 17-1 в соответствии с приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 04.10.2012 № 664 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования); в редакции приказа Министра транспорта РК от 29.12.2025 № 451 (вводится в действие

по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Глава 2-1. Использование средств объективного контроля

Сноска. Заголовок главы 2-1 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Сноска. Инструкция дополнена главой 2-1 в соответствии с приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 04.10.2012 № 664 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

17-2. Проверка работы специалистов ОВД с помощью средств объективного контроля.

17-3. Анализ подлежат выписки из средств объективного контроля (записи данных и сообщений, которые организуются в соответствии с пунктами 64, 66, 78, 96, 97 настоящей Инструкции), в обязательном порядке включающие радиообмен " Диспетчер-Экипаж", "Диспетчер-Диспетчер", "Диспетчер-Наблюдатель АМСГ", каналы взаимодействия службы ОВД с другими службами, предприятиями, органами СВО, а также инструктажи и разборы дежурных смен службы ОВД.

17-4. Перечень должностных лиц, производящих выписки, утверждается руководителем поставщика аэронавигационного обслуживания (филиала).

Сноска. Пункт 17-4 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 28.01.2021 № 35 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

17-5. Выписки из средств объективного контроля и их анализ выполняется в следующих случаях:

1) плановые:

для контроля начальником службы ОВД – не реже 2-х раз в месяц. Объем определяется начальником службы ОВД.

для контроля руководителями полетов (старшими диспетчерами) за работой специалистов смены ОВД – не реже 2-х раз в месяц (по каждой смене, в пиковые часы). Объем определяется руководителем полетов (старшим диспетчером);

для контроля ведения переговоров между наблюдателем АМО и диспетчером службы ОВД в сложных метеорологических условиях – не реже 1 раза в месяц в объеме и на диспетчерских пунктах, определенных начальником службы ОВД;

для контроля ведения переговоров диспетчера службы ОВД со смежными диспетчерскими пунктами – не реже 1 раза в месяц в объеме, определенном начальником службы ОВД;

2) внеплановые:

при авиационном событии (в соответствии с требованиями Правил представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации, утвержденных приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 июля 2017 года № 505 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 15597));

при обеспечении рейсов литеры "А";

при поступлении от экипажа воздушного судна отчета об инциденте при воздушном движении.

Сноска. Пункт 17-5 в редакции приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования); с изменением, внесенным приказом Министра транспорта РК от 08.11.2024 № 368 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

17-6. Аэронавигационная организация составляет отчет на основе проведенных анализов расшифровок данных средств объективного контроля в службах ОВД.

Отчет предоставляется в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации ежеквартально.

Сноска. Пункт 17-6 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 05.06.2019 № 366 (вводится в действие с 01.08.2019).

Глава 2-2. Организация работы органов обслуживания воздушного движения

Сноска. Заголовок главы 2-2 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Сноска. Инструкция дополнена главой 2-2 в соответствии с приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 17.03.2014 № 197 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

17-7. Задачи и функции органа ОВД (службы ОВД) определяются положением об органе ОВД (службе ОВД), утверждаемым руководителем аэронавигационной организации (филиала).

Организационно-штатная структура органа ОВД (службы ОВД) разрабатывается в соответствии с задачами и функциями, определяемыми положением об органе ОВД (службе ОВД) и на ее основе устанавливается механизм подчиненности.

Сноска. Пункт 17-7 в редакции приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

17-8. Должностные инструкции разрабатываются для каждой должности в органе ОВД (службе ОВД), предусмотренной штатным расписанием, и утверждаются руководителем аэронавигационной организации (филиала).

Сноска. Пункт 17-8 в редакции приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

17-9. Аэронавигационная организация, в подчинении которой находится орган ОВД (служба ОВД), устанавливает:

- 1) процедуры документооборота и делопроизводства;
- 2) штатную численность в соответствии с нормативной рассчитанной численностью специалистов ОВД, учитывая особенности (объемы обслуживания), предоставляемые органом ОВД (службой ОВД), дефицит в человеческих ресурсах для выполнения установленных для органа ОВД (службы ОВД) задач и функций, а также необходимые меры по решению данного вопроса;
- 3) политику организации по набору и сохранению специалистов ОВД с надлежащим опытом и квалификацией;
- 4) процедуры прогнозирования потребности в новых специалистах ОВД на среднесрочный (2 года) и долгосрочный период (5 лет), а также ведение реестра специалистов ОВД, входящих в кадровый резерв органа ОВД (службы ОВД).

Сноска. Пункт 17-9 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

17-10. График работы и количество смен определяются правилами внутреннего трудового распорядка, утверждаемыми руководителем аэронавигационной организации (филиала), с учетом условий труда и режимов рабочей недели.

График работы органа ОВД (службы ОВД) утверждается руководителем структурного подразделения аэронавигационной организации (филиала), который организует учет часов, отработанных персоналом органа ОВД (службы ОВД), а также факты нарушения графика работы персоналом органа ОВД (службы ОВД) с указанием причины нарушения.

17-11. Организация и контроль работы смены возлагаются на руководителей полетов (старших диспетчеров) или лиц их замещающих в соответствии с утвержденными должностными инструкциями.

17-12. Руководителю полетов (старшему диспетчеру или лицу, на которого возложено исполнение обязанностей вышеуказанных должностных лиц) в оперативном отношении подчиняются должностные лица объектов и служб, обеспечивающих производство полетов и обслуживание воздушного движения по вопросам, связанным с обеспечением безопасности полетов воздушных судов.

17-13. В органе ОВД (службе ОВД) организуется прохождение медицинского осмотра диспетчеров ОВД (руководителей полетов, старших диспетчеров) перед началом выполнения должностных обязанностей в соответствии с подпунктом 1) пункта 53 Правил медицинского освидетельствования и осмотра в гражданской авиации Республики Казахстан, утвержденных приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 5 июня 2017 года № 324 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов Республики Казахстан № 15325), а также разрабатывается порядок контроля по недопущению нахождения персонала органа ОВД с признаками алкогольного, наркотического, токсикоманического опьянения в процессе выполнения своих обязанностей.

Сноска. Пункт 17-13 в редакции приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

17-14. Аэронавигационная организация обеспечивает орган ОВД (службу ОВД) руководствами пользователя оборудования и (или) систем, применяемых в целях ОВД, документами аэронавигационной информации (сборниками аэронавигационной информации) с назначением в органе ОВД (службе ОВД) ответственного должностного лица за отслеживание изменений и ознакомление персонала органа ОВД.

Сноска. Пункт 17-14 в редакции Министра транспорта РК от 08.11.2024 № 368 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

17-15. Аэронавигационная организация разрабатывает и утверждает для органа ОВД (службы ОВД) инструкции (процедуры) по ознакомлению персонала органа ОВД (службы ОВД) с нормативными правовыми актами Республики Казахстан при предоставлении аэронавигационного обслуживания и ведению контрольных экземпляров с описанием способа фиксации результатов изучения.

17-16. Аэронавигационная организация разрабатывает механизм предоставления предложений в органах ОВД (службах ОВД) от подчиненного персонала, направленных на совершенствование ОВД, порядок их учета и принятия по ним решений.

17-17. В целях обеспечения безопасности полетов при обслуживании воздушного движения руководитель полетов (старший диспетчер или лицо, на которого возложено исполнение обязанностей вышеуказанных должностных лиц) в соответствии с требованиями утвержденной должностной инструкции:

контролирует прохождение медицинского контроля (освидетельствования) возглавляемой им диспетчерской смены перед заступлением на дежурство;

организует проведение инструктажа возглавляемой им диспетчерской смены перед заступлением на дежурство и разбора по результатам работы за период дежурства;

обеспечивает качественную организацию работы возглавляемой им диспетчерской смены в период дежурства.

17-18. Выполнение должностных обязанностей диспетчером органа ОВД (службы ОВД) на рабочем месте осуществляется при наличии действующего свидетельства диспетчера ОВД.

Сноска. Пункт 17-18 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 29.12.2025 № 451 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

17-19. В органе ОВД (службе ОВД) назначается должностное лицо, осуществляющее контроль сроков действия свидетельств персонала органа ОВД в соответствии с процедурой, определенной руководителем аэронавигационной организации.

17-20. В органе ОВД (службе ОВД) ведутся графики повышения квалификации, прохождения подготовки при учебных заведениях (центрах подготовки), тренажерной подготовки.

17-21. В органе ОВД (службе ОВД) ведутся планы работы (годовые), направленные на повышение эффективности обслуживания воздушного движения, а также планы технической учебы персонала ОВД в соответствии с программой по организации подготовки и поддержания профессионального уровня специалистов по ОВД и планированию полетов, разработанной в соответствии с Типовыми программами профессиональной подготовки авиационного персонала, участвующего в обеспечении безопасности полетов, утвержденным приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 28 сентября 2013 года № 764 "Об утверждении Типовых программ профессиональной подготовки авиационного персонала, участвующего в обеспечении безопасности полетов" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов Республики Казахстан под № 8785).

Сноска. Пункт 17-21 в редакции Министра транспорта РК от 08.11.2024 № 368 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

17-22. При организации работы смен органом ОВД (службой ОВД) учитываются особенности работы на наиболее загруженных направлениях (секторах).

17-23. Аэронавигационная организация утверждает для органов ОВД (служб ОВД) процедуры контроля со стороны органов ОВД актуальной информации по вопросам организации воздушного движения, которая включена в аэронавигационные паспорта аэродромов (инструкции по производству полетов в районе аэродромов).

Глава 2-3. Организация потоков воздушного движения

Сноска. Заголовок главы 2-3 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по

истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Сноска. Инструкция дополнена главой 2-3 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 14.04.2016 № 375 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

Сноска. Пункт 17-24 - в редакции приказа и.о. Министра транспорта РК от 04.01.2024 № 2 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

17-25. Основными задачами организации потоков воздушного движения являются:

- 1) максимальное удовлетворение запросов пользователей воздушного пространства на использование воздушного пространства;
- 2) защита органов ОВД от превышений пропускной способности;
- 3) обеспечение необходимого уровня безопасности полетов при обслуживании воздушного движения.

17-26. Меры по регулированию организации потоков воздушного движения не применяются к воздушным судам, которые:

- 1) подверглись незаконному вмешательству;
- 2) выполняют поисково-спасательные полеты, полеты с целью оказания помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера, а также в медицинских и других гуманитарных целях;
- 3) к полетам воздушных судов под литером "А" и "ОК";
- 4) выполняют специально заявленные государственными органами полеты.

17-27. Количество воздушных судов, обслуживаемых органом ОВД, не должно превышать числа воздушных судов, управление полетом которых обеспечивается органом ОВД в превалирующих условиях.

17-28. В том случае, когда потребности воздушного движения регулярно превышают пропускную способность органов ОВД, вызывая продолжительные и частые задержки, аэронавигационная организация:

применяет меры, нацеленные на максимальное использование пропускной способности;

разрабатывает совместно с эксплуатантом аэродрома планы по повышению пропускной способности, рассчитанные на фактические или прогнозируемые потребности.

17-29. Орган ОВД при фактическом превышении пропускной способности ограничивает вход в конкретный объем (сектор) воздушного пространства, за исключением случаев, указанных в пункте 17-26 настоящей Инструкции.

Глава 2-4. Нормирование рабочего времени и времени отдыха специалистов ОВД

Сноска. Инструкция дополнена главой 2-4 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 1. Общие положения

17-30. Нормирование рабочего времени и времени отдыха специалистов ОВД (далее - Нормы) устанавливаются особенности режима рабочего времени и отдыха специалистов ОВД непосредственно связанных с безопасностью полетов, заключивших трудовой договор с поставщиком аэронавигационного обслуживания, к которым относится следующий персонал:

- 1) диспетчер ОВД;
- 2) диспетчер-инструктор ОВД;
- 3) руководитель полетов (старший диспетчер);
- 4) специалист полетно-информационного обслуживания для центров полетной информации или органов аэродромного полетно-информационного обслуживания.

Нормы устанавливаются с учетом трудового законодательства Республики Казахстан и с учетом стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

17-31. В рамках постоянного надзора уполномоченная организация в сфере гражданской авиации осуществляет контроль за соблюдением поставщиком аэронавигационного обслуживания установленных требований по нормированию рабочего времени и времени отдыха специалистов ОВД.

17-32. Порядок, который позволяет поставщику аэронавигационного обслуживания отклоняться от нормирования рабочего времени в целях разрешения вопросов, связанных с дополнительными рисками, возникающими в неожиданных, непредвиденных условиях эксплуатации, установлен параграфом 5 настоящей Главы.

Параграф 2. Рабочее время

17-33. В состав рабочего времени специалиста ОВД включается:

- 1) время рабочей смены, состоящее из:
 - проезда от места централизованного сбора до удаленного рабочего места и обратно;
 - прохождения предсменного медицинского осмотра;
 - проведения инструктажей, разборов;
 - времени нахождения на рабочем месте;
 - регламентированных перерывов;
- 2) время на профессиональную и (или) техническую учебу;
- 3) время тренажерной подготовки и проверки теоретических знаний по нормам, утверждаемым в установленном порядке;
- 4) время на прохождение медицинского освидетельствования в авиационном медицинском центре;
- 5) время на проведение теоретических и практических экзаменов экзаменаторами, которое определяется в соответствии с Руководством по деятельности экзаменатора, утверждаемое в соответствии с Правилами определения уровня квалификации авиационного персонала, утвержденное приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 31 июля 2017 года № 517 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 15600);
- 6) иные задачи по поручению руководства службы ОВД, если предусмотрено должностными (служебными обязанностями);
- 7) дежурства в резерве.

17-34. Нормальная продолжительность рабочего времени специалиста ОВД не превышает 36 часов в неделю, то есть продолжительность ежедневной работы составляет 7,2 часа с понедельника по пятницу включительно с двумя выходными днями в субботу и воскресенье, либо 6 часов с понедельника по субботу с одним выходным днем в неделю.

17-35. Специалист ОВД не работает в рабочих сменах более 6 дней подряд.

Сноска. Пункт 17-35 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 29.12.2025 № 451 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

17-36. Когда длительность производственного процесса превышает максимально допустимую продолжительность ежедневной работы (пункт 17-34 настоящей Инструкции), для специалиста ОВД вводится сменная работа. При сменной работе специалист ОВД производит работу в течение установленной продолжительности рабочего времени в соответствии с графиком сменности.

17-37. Специалист ОВД не работает в течение двух рабочих смен, следующих одна за другой. Специалисту ОВД предоставляется время на отдых между рабочими сменами не менее 12 часов.

Сноска. Пункт 17-37 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 29.12.2025 № 451 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

17-38. Графики сменности составляются поставщиком аэронавигационного обслуживания и доводятся до сведения персонала ОВД в соответствии с правилами трудового распорядка.

17-39. Если по условиям производства (работы) не может быть соблюдена установленная ежедневная или еженедельная продолжительность рабочего времени, для специалиста ОВД применяется суммированный учет рабочего времени.

При суммированном учете рабочего времени максимально допустимая продолжительность рабочей смены не может превышать 12 часов. Для рабочей смены, которая полностью или частично совпадает со временем ночной смены (с 22.00 местного времени до 06.00 местного времени) время нахождения на рабочем месте (непосредственное ОВД) не может превышать 10 часов.

Учетный период рабочего времени составляет не менее 1 квартала и не более 1 года . Продолжительность рабочего времени за учетный период не должна превышать нормального числа рабочих часов в неделю предусмотренным пунктом 17-34 настоящей Инструкции.

Порядок ведения суммированного учета рабочего времени и конкретная продолжительность учетного периода устанавливаются правилами трудового распорядка аэронавигационной организации.

При установлении суммированного учета рабочего времени обязательным является соблюдение продолжительности отдыха работника между окончанием работы и ее началом в следующий рабочий день (рабочую смену).

Параграф 3. Время отдыха

17-40. Специалист ОВД в соответствии с трудовым законодательством Республики Казахстан имеет право на следующие виды отдыха:

ежедневный (междусменный) отдых;

перерывы в течение рабочего дня (рабочей смены);

выходные дни;

праздничные дни (при ежедневной работе, предусмотренной пунктом 17-34 настоящей Инструкции);

основной оплачиваемый ежегодный трудовой отпуск и дополнительный оплачиваемый ежегодный трудовой отпуск.

17-41. В течение рабочего дня (рабочей смены) специалисту ОВД предоставляется перерыв для отдыха и питания продолжительностью не менее 30 минут, а для рабочей

смены, которая полностью или частично совпадает со временем ночной смены (с 22.00 местного времени до 06.00 местного времени) не менее 1 часа в соответствии с трудовым распорядком и коллективным договором.

Указанный перерыв в рабочее время не включается. Время предоставления перерыва и его конкретная продолжительность устанавливаются правилами трудового распорядка организации.

17-42. Если по условиям работы предоставление перерыва для отдыха и питания невозможно, работодатель обеспечивает специалисту ОВД возможность отдыха и приема пищи в рабочее время. Перечень таких случаев и места для отдыха и приема пищи устанавливаются правилами трудового распорядка организации.

17-43. Специалисту ОВД, непосредственно осуществляющему обслуживание воздушного движения на рабочем месте (диспетчерском пункте), предоставляется регламентированный перерыв продолжительностью не менее 15 минут после непрерывной работы в течение 2 часов.

Сноска. Пункт 17-43 в редакции Министра транспорта РК от 08.11.2024 № 368 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

17-44. При интенсивности воздушного движения в пределах района (зоны) ответственности конкретного диспетчерского пункта, когда достигается значение пропускной способности органов ОВД (районов, секторов), установленное Методикой определения пропускной способности, специалисту ОВД после каждого часа работы дополнительно предоставляется перерыв продолжительностью не менее 10 минут.

Сноска. Пункт 17-44 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 29.12.2025 № 451 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

17-45. Предоставление перерыва (для отдыха и питания, регламентированного) и порядок подмены специалистов ОВД смены определяется руководителем полетов (старшим диспетчером смены) с учетом сложности задач и рабочей нагрузки, непрерывности ОВД и наличием подменного состава в смене.

В органах ОВД допускается предоставление перерыва путем подмены специалиста ОВД руководителем полетов (старшим диспетчером смены), имеющем соответствующую квалификационную отметку и допуск к работе на данном рабочем месте (диспетчерском пункте). При предоставлении перерывов/подмен учитывается воздушная и наземная обстановка, а также еѲ развитие с учѲтом имеющейся информации.

В органах ОВД, где по условиям организации службы ОВД отсутствует подменный состав, согласование предоставления перерыва специалистом ОВД осуществляется с руководителем полетов другого аэродрома либо районного диспетчерского центра в чѲм подчинении он находится при соблюдении следующих условий:

1) отсутствие полетов в районе аэродрома (зоне ответственности), находящихся под непосредственным обслуживанием органа ОВД;

2) отсутствие работ на площади маневрирования аэродрома.

Когда время предоставления регламентированного перерыва совпадает со временем предоставления перерыва для отдыха и питания, регламентированный перерыв не предоставляется.

17-46. Выходные дни предоставляются специалисту ОВД в различные дни недели в соответствии с графиками сменности.

Не допускается назначение трех ночных смен подряд. При назначении двух ночных смен подряд, перерыв со следующей рабочей сменой составляет не менее 72 часов.

17-47. Трудовым законодательством Республики Казахстан предусмотрено, что специалист ОВД может быть привлечен к работе в выходные дни с его письменного согласия, при условии соблюдения пункта 17-37 настоящей Инструкции.

Привлечение специалистов ОВД к работе в выходной день производится по письменному распоряжению работодателя с предоставлением другого дня отдыха или оплаты в соответствии с требованиями трудового законодательства Республики Казахстан.

Параграф 4. Дежурство

17-48. Поставщиком аэронавигационного обслуживания может организованно дежурство в резерве персонала ОВД. Максимальное количество дежурств в резерве специалиста ОВД не должно превышать 3 за период в 7 дней.

17-49. Максимальная продолжительность периода дежурства в резерве, когда специалист ОВД не прибывает на место работы, составляет 20 часов.

Параграф 5. Порядок отклонения от правил нормирования рабочего времени в целях разрешения вопросов, связанных с дополнительными рисками, возникающими в неожиданных, непредвиденных условиях эксплуатации

17-50. Увеличение рабочего времени сверхустановленных настоящими Нормами максимальных пределов допускается при производстве работ, связанных с обеспечением обороноспособности государства (включая ведения боевых действий), при ликвидации последствий аварии или стихийного бедствия, либо аналогичных непредвиденных обстоятельствах, о чем должна быть выполнена соответствующая запись в документации учета рабочего времени за подписью уполномоченного лица поставщика аэронавигационного обслуживания.

17-51. Поставщик аэронавигационного обслуживания в срок не позднее 30 (тридцати) календарных дней после продления, уведомляет уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации о произведенном по решению Поставщика

аэронавигационного обслуживания продлении максимального суточного рабочего времени, с указанием причин принятия такого решения. Такое уведомление, предусматривает следующее:

- 1) обоснование необходимости отклонения;
- 2) степень отклонения;
- 3) дату и время вступления отклонения в силу;

4) анализ состояния безопасности полетов с описанием мер по снижению негативных последствий в порядке обоснования отклонения.

17-52. Если уведомление предусматривает увеличение рабочего времени сверхустановленных настоящими Нормами максимальных пределов на период, превышающий 30 календарных дней, уполномоченная организация, после анализа состояния безопасности полетов с описанием мер по снижению негативных последствий в порядке обоснования отклонения, согласовывает такой срок отклонения либо отказывается в согласовании по мотивированным причинам.

Глава 3. Обслуживание воздушного движения

Сноска. Заголовок главы 3 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

18. Задачами обслуживания воздушного движения является:

- 1) предотвращение столкновений между воздушными судами;
- 2) предотвращение столкновений воздушных судов, находящихся на площади маневрирования, с препятствиями на этой площади;
- 3) ускорение и регулирование воздушного движения;
- 4) представление консультаций и информации, с использованием имеющихся средств связи для обеспечения безопасного выполнения полетов;
- 5) уведомление соответствующих организаций о воздушных судах, нуждающихся в помощи поисково-спасательных служб и оказании необходимого содействия таким организациям.

Сноска. Пункт 18 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 28.01.2021 № 35 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

19. Служба ОВД создается для обеспечения безопасности воздушного движения при выполнении ее персоналом задач по обслуживанию воздушного движения и контроля за соблюдением порядка использования воздушного пространства.

Сноска. Пункт 19 в редакции приказа Министра по инвестициям и развитию РК от 23.11.2015 № 1081 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

20. Порядок применения методов контроля при ОВД изложен в технологиях работ диспетчеров ОВД.

21. Диспетчерское обслуживание воздушного движения предоставляется в контролируемом воздушном пространстве и подразделяется на:

- 1) районное диспетчерское обслуживание;
- 2) диспетчерское обслуживание подхода;
- 3) аэродромное диспетчерское обслуживание.

22. Диспетчерское обслуживание воздушного движения обеспечивается органами ОВД, к которым относятся:

- 1) районный диспетчерский пункт (центр);
- 2) аэродромный диспетчерский центр (далее – АДЦ) или диспетчерские пункты района аэродрома (далее – ДПРА).

23. Для целей ОВД организуются следующие диспетчерские пункты:

- 1) диспетчерский пункт руления (далее – ДПР);
- 2) стартовый диспетчерский пункт (далее – СДП);
- 3) диспетчерский пункт вышка (далее – ДПВ);
- 4) диспетчерский пункт круга (далее – ДПК);
- 5) диспетчерский пункт подхода (далее – ДПП);
- 6) местный диспетчерский пункт (далее – МДП);
- 7) районный диспетчерский пункт (центр) (далее – РДП (РДЦ)).

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

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

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

Сноска. Пункт 23 в редакции приказа и.о. Министра транспорта РК от 04.01.2024 № 2 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

23-1. При интенсивном воздушном движении и сложной организации воздушного пространства в районе аэродрома (аэроузла) может быть дополнительно организован пункт обслуживания вылета ("Деливери") с выделением отдельной частоты радиосвязи и возложением функциональных обязанностей по выдаче информации о маршруте выхода; оперативной информации об ограничениях, запретах по коридорам, трассам и аэродромам назначения и запасным аэродромам; информации о режиме; информации об изменении на аэродроме вылета (назначения, запасном или по маршруту полета) метеоусловий, которые не соответствуют принятию решения на вылет или влияют на

движение по маршруту; предупреждения об опасных явлениях погоды; код индивидуального опознавания вторичного обзорного радиолокатора (далее – ВОРЛ) (при необходимости) и иной информации, связанной с безопасным выполнением полета

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 23-1 в соответствии с приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 17.03.2014 № 197 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

23-2. Для работы на временно объединенных диспетчерских пунктах (секторах) персонал обслуживания воздушного движения соответствующе аттестован и имеет квалификационные отметки, позволяющие осуществлять ОВД на каждом из совмещаемых диспетчерских пунктов (секторов).

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 23-2 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 14.04.2016 № 375 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования); в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

23-3. На диспетчеров, занятых районным диспетчерским обслуживанием и/или диспетчерским обслуживанием подхода, и/или аэродромным диспетчерским обслуживанием не возлагаются функциональные обязанности, не имеющие прямого отношения к диспетчерскому обслуживанию и решаемым при этом задачам.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 23-3 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 14.04.2016 № 375 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

23-4. Режим работы органов ОВД на аэродромах соответствует постоянно действующему регламенту работы данного аэродрома, опубликованному в документах аэронавигационной информации.

Регламент работы аэродрома предварительно согласовывается между эксплуатантом аэродрома и службой ОВД.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 23-4 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 14.04.2016 № 375 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования); в редакции приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

23-5. Районное диспетчерское обслуживание предоставляется круглосуточно.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 23-5 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 14.04.2016 № 375 (вводится в действие по

истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

23-6. Организация движения воздушных судов осуществляется на основании соглашения между соответствующим органом ОВД и эксплуатантом аэропорта, где подробно оговариваются соответствующие зоны ответственности на аэродроме, а также процедуры, которые необходимо соблюдать при обслуживании наземного движения.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 23-6 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 14.04.2016 № 375 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

23-7. Исключен приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

24. Районное диспетчерское обслуживание осуществляется диспетчером РДП (РДЦ) в пределах установленной зоны ответственности.

25. Диспетчерское обслуживание подхода обеспечивается диспетчером ДПП в пределах установленной зоны ответственности.

26. Аэродромное диспетчерское обслуживание обеспечивается диспетчером АДЦ (ДПРА) в пределах установленных зон ответственности.

Диспетчерские пункты ДПП, МДП со своими зонами ответственности, в зависимости от структуры воздушного пространства могут входить в состав РДЦ или АДЦ (ДПРА).

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

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 26-1 в соответствии с приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 17.03.2014 № 197 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования); в редакции приказа и.о. Министра транспорта РК от 04.01.2024 № 2 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

27. Центры полетной информации создаются для обеспечения полетно-информационного обслуживания и аварийного оповещения в пределах районов полетной информации.

28. В пределах района полетной информации (РПИ) полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение обеспечиваются:

1) органом ОВД, на который в пределах контролируемого воздушного пространства и на контролируемых аэродромах возложены функции диспетчерского обслуживания воздушного движения;

2) центром полетной информации, если ответственность за обеспечение такого обслуживания не возложена на органы обслуживания воздушным движением, имеющих надлежащие средства для осуществления таких функций.

В неконтролируемом воздушном пространстве аварийное оповещение возлагается на эксплуатантов (владельцев) воздушных судов или на аэроклубы по заключенному соглашению с эксплуатантами воздушных судов.

28-1. При организации обслуживания воздушного движения в документах аэронавигационной информации публикуется информация, необходимая для пользования таким обслуживанием.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 28-1 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 14.04.2016 № 375 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

28-2. Оснащение бортовыми системами предупреждения столкновений (БСПС) воздушных судов, выполняющих полеты в конкретном районе, не учитывается при определении потребности в обслуживании воздушного движения в данном районе.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 28-2 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 14.04.2016 № 375 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Глава 4. Районы (зоны) ответственности органов ОВД. Рубежи приема-передачи обслуживания воздушного движения между органами ОВД

Сноска. Заголовок главы 4 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

29. Для каждого органа ОВД устанавливаются границы района (зоны) ответственности с учетом границ районов (зон) ответственности диспетчерских пунктов (секторов), которые могут входить в один орган ОВД. Передача обслуживания воздушного движения между органами ОВД осуществляется на установленных рубежах передачи ОВД.

Сноска. Пункт 29 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

30. Границы диспетчерских районов, включающих, воздушные трассы и узловые диспетчерские районы, устанавливаются с таким расчетом, чтобы они охватывали

воздушное пространство, достаточное для включения траекторий тех полетов по ППП или их частей, для которых целесообразно обеспечивать соответствующие виды диспетчерского обслуживания воздушного движения с учетом возможностей навигационных средств, обеспечения радиосвязью "воздух-земля", используемых в данном районе.

Перечень районов (зон) полетной информации и диспетчерских районов и их границы определяются поставщиком аэронавигационного обслуживания, и публикуются в документах аэронавигационной информации.

Границы узловых диспетчерских районов и диспетчерских зон, TMZ и RMZ разрабатываются поставщиком аэронавигационного обслуживания и публикуются в документах аэронавигационной информации.

Границы зон аэродромного движения неконтролируемого аэродрома разрабатываются эксплуатантом аэродрома, согласовываются с органом обслуживания воздушного движения и/или управления воздушным движением, в районе ответственности которого находится аэродром, и публикуются в документах аэронавигационной информации.

Границы районов (зон) управления воздушным движением совпадают с границами районов (зон) полетной информации и диспетчерских районов.

При определении границ районов аэродромов (узловых диспетчерских районов) учитываются схемы вылета и захода на посадку, ухода на второй круг, полета в зоне ожидания, а также стандартные маршруты вылета по приборам (SID), стандартные маршруты прибытия по приборам (STAR), маршруты входа (выхода) на воздушные трассы.

Диспетчерский район включает в себя узловой диспетчерский район – (ТМА), маршруты ОВД, воздушные трассы, зоны ожидания и другие зоны специального назначения.

В случае если район (зона) ответственности РДЦ и АДЦ (ДПРА) относится по принадлежности к разным аэронавигационным организациям, рубежи передачи ОВД устанавливаются в соответствии с соглашением о процедурах координации между соответствующими органами ОВД.

Боковые границы диспетчерских зон охватывают те, не входящие в диспетчерские районы части воздушного пространства, через которые проходят траектории полетов по ППП ВС, прибывающих на аэродромы и вылетающих с аэродромов.

Боковые границы диспетчерской зоны отстоят от центра соответствующего аэродрома или аэродромов на расстоянии не менее 9,3 километра в направлениях, откуда могут производиться заходы на посадку. Диспетчерская зона включает два или несколько близко расположенных один от других аэродромов.

Если диспетчерская зона расположена в пределах боковых границ диспетчерского района, она простирается вверх от поверхности земли как минимум до нижней границы диспетчерского района.

При необходимости верхняя граница устанавливается выше нижней границы диспетчерского района.

Сноска. Пункт 30 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 28.01.2021 № 35 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования); с изменением, внесенным приказом Министра транспорта РК от 08.11.2024 № 368 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

31. Рубежи передачи ОВД устанавливаются с учетом следующих требований:

- 1) наличие устойчивой радиосвязи "воздух-земля" и радиолокационного контроля (при радиолокационном эшелонировании) в момент пролета ВС рубежа передачи ОВД;
- 2) сведение к минимуму числа процедур при ОВД на рубежах передачи ОВД.

Сноска. Пункт 31 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

32. Исключен приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 14.04.2016 № 375 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

33. Исключен приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 14.04.2016 № 375 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

Сноска. Пункт 34 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 02.09.2021 № 473 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

34-1. Обслуживание воздушного движения начинается при входе воздушного судна в закрепленное за органом ОВД воздушное пространство и заканчивается при выходе воздушного судна из него.

В отдельных случаях рубеж передачи обслуживания воздушного движения может быть смещен в каждом конкретном случае по времени или в такую точку, которое было согласовано между двумя смежными органами ОВД.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 34-1 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 20.01.2015 № 20 (вводится в действие по

истечения десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

34-2. Обслуживание воздушным движением передается одним органом ОВД другому следующим образом:

1) между двумя органами, обеспечивающими районное диспетчерское обслуживание: обслуживание воздушного движения передается органом районного диспетчерского обслуживания в одном диспетчерском районе, органу районного диспетчерского обслуживания в соседнем диспетчерском районе, при пересечении общей границы диспетчерских районов в точке (пункте), на эшелоне и в момент времени, которые согласованы между этими двумя органами;

2) между органом, обеспечивающим районное диспетчерское обслуживание, и органом, обеспечивающим диспетчерское обслуживание подхода: обслуживание воздушного движения передается органом районного диспетчерского обслуживания органу диспетчерского обслуживания подхода, и наоборот, в точке, на эшелоне или в момент времени, которые согласованы между этими двумя органами;

3) между органом, обеспечивающим диспетчерское обслуживание подхода, и органом, обеспечивающим аэродромное диспетчерское обслуживание:

обслуживание воздушного движения прибывающего воздушного судна, передается органом диспетчерского обслуживания подхода органу аэродромного диспетчерского обслуживания, когда это воздушное судно находится на рубеже передачи обслуживания воздушного движения и считается, что оно сможет завершить заход на посадку и выполнить посадку визуально по наземным ориентирам; или находится в установленной (согласованной) основной точке (предписанном пункте) или на предписанном эшелоне;

обслуживание воздушного движения вылетающего воздушного судна передается органом аэродромного диспетчерского обслуживания органу диспетчерского обслуживания подхода, когда воздушное судно находится в установленной (согласованной) основной точке (в предписанном пункте), или на предписанном эшелоне согласно технологии работы диспетчера органа ОВД;

4) между диспетчерскими пунктами (секторами) или рабочими местами диспетчеров в одном органе ОВД: обслуживание воздушного движения передается от одного диспетчерского сектора (с одного рабочего места диспетчера) в другой диспетчерский сектор (на другое рабочее место диспетчера) в одном органе ОВД в пункте, на эшелоне или в момент времени, которые согласованы между этими диспетчерскими пунктами (секторами) и определены в технологиях работы диспетчеров органа ОВД.

Передача ответственности по обслуживанию воздушного движения должна осуществляться в таком месте, на таком эшелоне (высоте) или в такое время, чтобы воздушному судну можно было своевременно выдать необходимые разрешения (в том

числе разрешение на посадку) или дать другие указания, а также информацию об основном местном движении.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 34-2 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 14.04.2016 № 375 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Глава 5. Диспетчерские пункты ОВД

Сноска. Заголовок главы 5 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

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

Сноска. Пункт 35 в редакции приказа и.о. Министра транспорта РК от 04.01.2024 № 2 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

36. Рабочие площади помещений диспетчерских пунктов ОВД, их звукоизоляция, санитарно-гигиенические условия, противопожарное оборудование и режимно-охранное обеспечение должны соответствовать требованиям законодательства Республики Казахстан.

37. Рабочие места диспетчеров организуются с учетом эргономики. Оборудование диспетчерских пунктов ОВД и рабочих мест диспетчеров должно позволять диспетчеру свободно выполнять свои технологические функции и обеспечивать свободный доступ технического персонала к аппаратуре для проведения профилактических работ и ремонта.

37-1. Контрольный перечень оборудования диспетчерских пунктов аэродромного диспетчерского центра (диспетчерских пунктов района аэродрома) и районного диспетчерского центра (районных диспетчерских пунктов) устанавливается в соответствии с приложением 1-1 к настоящей Инструкции.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 37-1 в соответствии с приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Глава 6. Обеспечение органов ОВД средствами связи

Сноска. Заголовок главы 6 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 1. Авиационная подвижная служба (двухсторонняя связь "воздух-земля")

38. Для связи "воздух – земля" при ОВД используется радиотелефония и (или) линия передачи данных.

Органы ОВД обеспечиваются постоянным прослушиванием аварийного канала 121,5 МГц.

39. Для обеспечения диспетчерского обслуживания воздушного движения используется двусторонняя радиотелефонная связь "пилот – диспетчер" или связь по линии передачи данных. При этом такие каналы двусторонней связи "воздух – земля" обеспечиваются средствами записи.

Записи всех переговоров и сообщений по каналам связи хранятся в течение 30 дней.

40. Для полетно-информационного обслуживания средства двусторонней связи "воздух–земля" предусматривают ведение двусторонней связи между органом ОВД, обеспечивающим полетно-информационное обслуживание, и воздушными судами, выполняющими полет в пределах района полетной информации.

40-1. Средства двусторонней связи "воздух – земля", используемые для полетно-информационного обслуживания, обеспечивают прямую, оперативную, непрерывную и свободную от помех двустороннюю связь, если позволяют условия.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 40-1 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 14.04.2016 № 375 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

41. Для районного диспетчерского обслуживания средства двусторонней связи "воздух–земля" предусматривают ведение двусторонней связи между органом ОВД, обеспечивающим районное диспетчерское обслуживание и воздушными судами, выполняющими полет в пределах диспетчерского района (ов). Средства двусторонней связи "воздух–земля", используемые для районного диспетчерского обслуживания, должны обеспечивать прямую, оперативную, непрерывную и свободную от помех двустороннюю связь.

42. Для диспетчерского обслуживания подхода средства двусторонней связи "воздух–земля" предусматривают ведение прямой, оперативной, непрерывной и свободной от помех двусторонней связи между органом ОВД, обеспечивающим диспетчерское обслуживание подхода, и находящимися на ОВД воздушными судами.

43. Для аэродромного диспетчерского обслуживания средства двусторонней связи "воздух – земля" предусматривают ведение прямой, оперативной, непрерывной и свободной от помех двусторонней связи между аэродромным диспетчерским пунктом и воздушными судами, выполняющими полет в его зоне ответственности.

44. Используемые при ОВД системы связи должны обладать высокой степенью надежности и иметь резерв.

44-1. Для определения эффективности связи с ВС в установленной зоне ответственности, орган ОВД (диспетчерский пункт) обеспечивается графиками дальности действия каналов авиационно-воздушной электросвязи диапазона очень высоких частот (далее – ОВЧ) в зависимости от высоты полета.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 44-1 в соответствии с приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 17.03.2014 № 197 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 2. Авиационная фиксированная служба (двусторонняя связь "земля – земля")

45. Для связи "земля – земля" при ОВД используется прямая речевая связь и (или) связь по линии передачи данных.

Примечание: в качестве прямой связи подразумевается связь, функционирующая между двумя абонентами сети связи без использования ручного коммутатора или ретранслятора с привлечением оператора авиационной воздушной/ наземной станции, который передает в канал связи информацию, полученную от диспетчера.

Записи всех переговоров и сообщений по каналам связи хранятся в течение 30 дней.

При отсутствии технической возможности организации канала прямой речевой связи допускается организация канала связи по высоко частотному (далее – ВЧ) радиоканалу с привлечением оператора авиационной воздушной/наземной станции.

Сноска. Пункт 45 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

46. Авиационная фиксированная служба предназначена для:

- 1) связи между органами ОВД в пределах района полетной информации;
- 2) связи между органом ОВД и другими службами;
- 3) связи между районами полетной информации;
- 4) связь между органами ОВД и центром полетной информации.

47. Центр полетной информации обеспечивается средствами связи со следующими органами, обеспечивающими ОВД в пределах его района ответственности:

- 1) районным диспетчерским центром, если они не расположены в одном месте;
- 2) диспетчерскими пунктами подхода;
- 3) аэродромными диспетчерскими пунктами.

48. Кроме связи с центром полетной информации, районный диспетчерский центр обеспечивается средствами связи со следующими органами, обеспечивающими ОВД в пределах его района ответственности:

- 1) диспетчерскими пунктами подхода;
- 2) аэродромными диспетчерскими пунктами;
- 3) пунктами сбора донесений, касающихся ОВД, в том случае, когда они создаются отдельно.

49. Кроме связи с центром полетной информации и районным диспетчерским центром, диспетчерский пункт подхода обеспечивается средствами связи в пределах его зоны ответственности с аэродромным(и) диспетчерским(и) пунктом(ами) и пунктом(ами) сбора донесений, касающихся ОВД, в том случае, когда он(и) создается(ются) отдельно.

50. Кроме связи с центром полетной информации, районным диспетчерским центром и диспетчерским пунктом подхода, аэродромный диспетчерский пункт обеспечивается средствами связи с соответствующим пунктом сбора донесений, касающихся ОВД, в том случае, когда он создается отдельно.

51. Для выполнения требований подпункта 2) пункта 46 настоящей Инструкции Центр полетной информации и РДЦ (РДП) обеспечивается средствами связи со следующими органами, обеспечивающими обслуживание в пределах их соответствующих районов ответственности:

- 1) соответствующими органами УВД и органами противовоздушной обороны;
- 2) метеорологическим органом, обслуживающим данный центр;
- 3) станцией авиационной электросвязи, обслуживающей данный центр;
- 4) эксплуатантами, базирующимися на соответствующем аэродроме;
- 5) координационным центром поиска и спасания и другими организациями, указанными в схемах об оповещениях об авиационном происшествии (инциденте);
- 6) NOTAM-офисом (группой "Брифинг"), обслуживающим данный центр.

Сноска. Пункт 51 с изменением, внесенным приказом Министра транспорта РК от 08.11.2024 № 368 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

52. Для выполнения требований подпункта 2) пункта 46 настоящей Инструкции диспетчерский пункт подхода и аэродромный диспетчерский пункт обеспечивается средствами связи со следующими органами, обеспечивающими обслуживание в пределах их соответствующих районов ответственности:

- 1) соответствующими военными органами УВД (по согласованию);
- 2) аварийно-спасательными службами;
- 3) метеорологическим органом, обслуживающим соответствующий орган;
- 4) станцией авиационной электросвязи, обслуживающей соответствующий орган;

5) органом, обеспечивающим организацию деятельности на перроне (производственно-диспетчерской службой аэропорта), в том случае, когда он создается отдельно.

Сноска. Пункт 52 - в редакции приказа Министра транспорта РК от 08.11.2024 № 368 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

53. Между соответствующим органом ОВД и органом(ами) УВД, отвечающим(и) за управление операциями по перехвату в пределах района ответственности органа ОВД, обеспечивается оперативная и надежная связь.

54. Средства связи, предусматриваемые в пунктах 47-50, подпункте 1) пункта 51 и подпунктах 1)-3) пункта 52 настоящей Инструкции, включают средства, обеспечивающие:

1) прямую речевую связь, используемую отдельно или в сочетании со связью по линии передачи данных, с помощью которой связь для передачи ОВД с использованием радиолокационных данных или данных ADS-B устанавливается мгновенно, а для других целей в пределах 15 секунд;

2) буквопечатающую связь в том случае, когда требуется письменная запись, при этом время прохождения сообщения при ведении такой связи не превышает 5 минут.

55. В случаях, не предусмотренных в пункте 54 настоящей Инструкции средства связи должны обеспечивать:

1) прямую речевую связь, используемую отдельно или в сочетании со связью по линии передачи данных, устанавливаемую в пределах 15 секунд;

2) буквопечатающую связь в том случае, когда требуется письменная запись, при этом время прохождения сообщения при ведении такой связи не превышает 5 минут.

56. В случаях, когда требуется автоматический ввод данных в электронно-вычислительную машину (далее – ЭВМ) обслуживания воздушного движения и (или) вывод данных из этих ЭВМ, обеспечивается автоматическая запись данных.

57. Средства связи, предусмотренные в подпунктах 1)-3) пункта 52 настоящей Инструкции, включают средства прямой речевой связи, приспособленные для циркулярной связи.

58. Средства связи, предусмотренные в подпункте 4) пункта 52 настоящей Инструкции, включают средства, обеспечивающие устанавливаемую в пределах 15 секунд прямую речевую связь, и приспособленные для циркулярной связи.

59. Все средства прямой речевой связи или линии передачи данных между органами ОВД и другими органами обеспечиваются автоматической записью.

60. Записи данных и сообщений хранятся в течение 30 дней.

61. Центры полетной информации и районные диспетчерские центры обеспечиваются средствами связи со всеми смежными центрами полетной информации и районными диспетчерскими центрами.

62. Для устранения необходимости в перехватах в случае отклонений воздушного судна от заданной линии пути, средства связи между центром полетной информации Республики Казахстан или районным диспетчерским центром Республики Казахстан и соседним центром полетной информации приграничного государства или соседнего районного диспетчерского центра приграничного государства включают средства обеспечения прямой речевой связи, используемой отдельно или в сочетании со связью по линии передачи данных. При этом обеспечиваются средства связи с автоматической записью.

63. При связи между смежными органами ОВД применяются средства, обеспечивающие прямую речевую связь, используемую отдельно или в сочетании со связью по линии передачи данных, с автоматической записью.

Данные средства связи устанавливают:

1) мгновенную связь для целей передачи управления с использованием радиолокационных данных, данных ADS-B или ADS-C;

2) связь в пределах 15 секунд для других целей.

64. При автоматическом обмене данными между автоматизированными системами управления воздушным движением, обеспечиваются средства для автоматической записи.

Записи данных и сообщений хранятся в течение 30 дней.

Параграф 3. Связь при осуществлении управления движением транспортных средств на площади маневрирования контролируемого аэродрома

65. Аэродромный диспетчерский пункт, управляющий движением транспортных средств на площади маневрирования, обеспечивается средствами двусторонней радиотелефонной связи.

В случае отказа радиосвязи с транспортным средством, выполняющим работы на площади маневрирования, принимаются меры для выдачи команды на ее освобождение с использованием других транспортных средств, оборудованных средствами связи, или применяются визуальные сигналы.

65-1. На контролируемых аэродромах все транспортные средства, используемые на площади маневрирования, поддерживают двустороннюю связь с органом ОВД аэродрома, за исключением случаев, когда необорудованное транспортное средство движется в сопровождении другого транспортного средства, оборудованного такими средствами связи, либо используется по заранее составленному плану, согласованному с органом ОВД.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 65-1 в соответствии с приказом Министра по инвестициям и развитию РК от 23.11.2015 № 1081 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования); в редакции приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

65-2. В случае проведения строительных работ на площади маневрирования (с учетом боковых полос безопасности) в период производства полетов обеспечивается двусторонняя радиотелефонная связь между аэродромным диспетчерским пунктом и ответственным лицом, руководящим работами (либо службами аэропорта, контролирующими работы).

Порядок ведения связи согласовывается с аэродромным диспетчерским пунктом.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 65-2 в соответствии с приказом Министра по инвестициям и развитию РК от 23.11.2015 № 1081 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

66. Для управления движением транспортных средств на площади маневрирования выделяются отдельные каналы связи. На всех таких каналах обеспечивается автоматическая запись.

Записи сообщений, хранятся в течение 30 дней.

Глава 7. Предоставление информации органам обслуживания воздушного движения

Сноска. Заголовок главы 7 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 1. Метеорологическая информация и другая важная информация для обеспечения безопасности полетов

67. Органы ОВД обеспечиваются последней информацией о фактических и прогнозируемых метеорологических условиях, а также вулканической деятельности, необходимой для выполнения ими соответствующих функций в соответствии с Правилами метеорологического обеспечения гражданской авиации, утвержденных приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 14 июня 2017 года № 345 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 15358) (далее – Правила метеорологического обеспечения).

Сноска. Пункт 67 в редакции приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

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

Сноска. Пункт 68 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

69. Органы ОВД обеспечиваются текущей информацией об эксплуатационном состоянии средств радиотехнического обеспечения полетов в соответствии с Правилами радиотехнического обеспечения полетов и связи.

Сноска. Пункт 69 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 17.03.2014 № 197 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

70. Эксплуатанты беспилотных неуправляемых аэростатов информируют соответствующие органы ОВД о полетах беспилотных неуправляемых аэростатов в соответствии с требованиями Правил использования воздушного пространства Республики Казахстан.

71. Органы ОВД информируются аэродромными метеорологическими органами о выбросе в атмосферу радиоактивных веществ или токсических химических веществ, если это может затронуть воздушное пространство, в котором выполняются полеты в пределах обслуживаемого ими района.

71-1. Для целей полетной информации, текущие метеорологические сводки и прогнозы направляются станциям связи (радиооператорам). Экземпляр такой информации направляется в центр полетной информации или в районный диспетчерский центр.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 70-1 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 14.04.2016 № 375 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 2. Средства отображения информации

72. Информация и данные предоставляются таким образом, чтобы диспетчер имел возможность получить полное представление о текущей воздушной обстановке в пределах района (зоны) ответственности, а также о движении на площади маневрирования аэродромов, если это входит в его зону ответственности. Представляемая информация обновляется по мере движения воздушного судна с тем, чтобы содействовать своевременному обнаружению и разрешению конфликтных ситуаций, а также упрощению и регистрации данных координации со смежными органами ОВД (УВД).

73. Отображение конфигурации воздушного пространства включает основные точки и информацию, касающуюся таких точек. Представляемые данные включают информацию из планов полета и донесений о местоположении, а также диспетчерских разрешений и данные координации. Отображаемая информация генерируется и обновляется автоматически или данные вводятся или обновляются персоналом, имеющим на это полномочия.

74. Данные, содержащие информацию о ходе полета воздушного судна, представляются посредством использования электронных средств отображения информации или, при отсутствии электронных средств, записываются на бумажном носителе (в журнале).

Сноска. Пункт 74 в редакции приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

75. Метод (ы) представления информации и данных, а также способы и методы ручного ввода данных в автоматизированные системы УВД учитывают аспекты человеческого фактора. Все данные, включая информацию, касающуюся отдельных воздушных судов, представляются таким образом, чтобы свести к минимуму вероятность неправильного толкования или недопонимания.

76. Исключен приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

77. Диспетчеру ОВД своевременно предоставляются автоматически генерируемые данные. Представление информации и данных о полете прекращается после того, как отпадает необходимость использования этих данных для целей ОВД.

78. Данные, содержащие информацию о ходе полета воздушного судна, хранятся в течение 30 календарных дней.

Сноска. Пункт 78 в редакции приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

78-1. При использовании систем отображения информации персонал органа ОВД изучает руководство пользователя, касающееся применения указанных систем.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 78-1 в соответствии с приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 17.03.2014 № 197 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 3. Системы наблюдения ОВД

79. Используемые при ОВД системы наблюдения должны обладать высокой степенью надежности. В связи с тем, что существует вероятность отказов систем или ухудшения их характеристик, которые могут явиться причиной полного или частичного нарушения ОВД, необходимо предусматривать их резервирование.

80. Системы наблюдения ОВД обеспечивают способность принимать, обрабатывать и отображать в интегрированной форме данные всех задействованных источников.

80-1. Система наблюдения ОВД обеспечивает представление непрерывно обновляемой информации наблюдения, включая отображения местоположения воздушных судов.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 80-1 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 29.12.2025 № 451 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

81. Системы наблюдения ОВД обеспечивают способность взаимодействия с другими автоматизированными системами, используемыми при обеспечении ОВД, и предусматривают соответствующий уровень автоматизации с целью повышения точности и своевременности данных, отображаемых на индикаторе воздушной обстановки, а также уменьшения рабочей нагрузки на диспетчера и необходимости речевого обмена для координации действий смежных органов ОВД (УВД).

82. Системы наблюдения ОВД обеспечивают визуализацию связанных с безопасностью полетов оповещений и предупреждений, в том числе оповещения о возникновении конфликтной ситуации, предупреждения о достижении минимальной безопасной абсолютной высоты, прогноза конфликтной ситуации и непреднамеренно дублированных кодов ВОРЛ и опознавательных индексов воздушных судов.

83. Системы наблюдения ОВД, такие как первичный обзорный радиолокатор (далее – ПОРЛ), вторичный обзорный радиолокатор (ВОРЛ), ADS-B и MLAT применяются при ОВД самостоятельно или в сочетании, в том числе для обеспечения эшелонирования воздушных судов, при условии:

1) в пределах данного района обеспечивается перекрытие применяемой системой наблюдения;

2) вероятность обнаружения, точность и целостность системы (систем) наблюдения ОВД являются удовлетворительными;

3) в случае использования ADS-B доступность данных от участвующих воздушных судов является приемлемой.

Сноска. Пункт 83 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 29.12.2025 № 451 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

84. Системы ВОРЛ, в особенности предусматривающие использование моноимпульсных методов или располагающие возможностью режима S или MLAT, могут использоваться самостоятельно, в том числе для обеспечения эшелонирования воздушных судов, при условии:

- 1) наличия на борту воздушного судна приемоответчика ВОРЛ;
- 2) установлено и сохраняется опознавание воздушного судна.

Сноска. Пункт 84 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

85. ADS-B используется для обеспечения эшелонирования воздушных судов, при условии:

- 1) установлено и сохраняется опознавание воздушных судов, оснащенных ADS-B;
- 2) показатель целостности данных в сообщении ADS-B приемлем для обеспечения минимума эшелонирования;

3) отсутствует требование в отношении обнаружения воздушных судов, не передающих информацию ADS-B;

4) отсутствует требование в отношении определения местоположения воздушных судов независимо от местоположения, определяемого элементами навигационной системы воздушного судна.

86. Предоставление ОВД на основе наблюдения ограничивается установленными зонами ответственности.

В сборниках аэронавигационной информации публикуется информация об используемых методах эксплуатации и (или) ограничениях оборудования, оказывающих непосредственное влияние на работу органов ОВД.

87. ОВД на основе наблюдения ограничивается случаями:

- 1) получения информации об отказе средства наблюдения от сменного персонала службы ЭРТОС;
- 2) наличия индикации на ИВО об отказе средства наблюдения.

Сноска. Пункт 87 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

88. Если ПОРЛ и ВОРЛ требуется применять в сочетании, то при отказе ПОРЛ для эшелонирования опознанных воздушных судов, оборудованных приемоответчиками, может использоваться только ВОРЛ, при наличии индикации на средствах мониторинга и управления (RCMS) о работоспособном состоянии ВОРЛ.

Сноска. Пункт 88 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

88-1. Для обеспечения эффективного обслуживания воздушного движения с применением систем наблюдения диспетчерский пункт ОВД располагает графиками дальности действия систем наблюдения в зависимости от высоты полета.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 88-1 в соответствии с приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 17.03.2014 № 197 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 4. Индикатор воздушной обстановки

89. На индикаторе воздушной обстановки, обеспечивающем предоставление диспетчеру ОВД информации наблюдения, как минимум отображаются:

данные о местоположении воздушного судна;

картографическая информация, необходимая для ОВД на основе наблюдения;

запретные зоны, зоны ограничения полетов и опасные зоны, влияющие на безопасность полетов при обслуживании воздушного движения;

информация, касающаяся идентификации и эшелона полета воздушного судна.

Сноска. Пункт 89 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 17.03.2014 № 197 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

89-1. На рабочих местах органов ОВД, где воздушным судам назначаются маршруты/схемы при выдаче диспетчерского разрешения, обеспечивается индикация информации о каждом действующем в настоящее время стандартном маршруте вылета и (или) прибытия/каждой схеме захода на посадку, включая индексы маршрутов ОВД.

В любом случае, когда это предусматривается возможностью оборудования, обеспечивается также индикация графического изображения маршрутов/схем.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 89-1 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

90. Исключен приказом Министра транспорта РК от 29.12.2025 № 451 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

91. Отображения местоположения воздушных судов представляются в виде:

1) отдельных символов местоположения воздушных судов, например символов, генерируемых ПОРЛ, ВОРЛ, ADS-B или MLAT, или объединенных символов;

2) отметок, генерируемых ПОРЛ;

3) ответов, генерируемых ВОРЛ.

Сноска. Пункт 91 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования); с изменением, внесенным приказом Министра транспорта РК от 29.12.2025 № 451 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

92. В случае ухудшения качества данных наблюдения диспетчеру ОВД предоставляется информация с использованием соответствующей индикации (световая и (или) звуковая).

93. Специальные коды ВОРЛ, включая 7500, 7600 и 7700, режим "опознавание", аварийный и (или) срочный режим ADS-B, связанные с безопасностью полетов, а также информация, касающаяся автоматизированной координации, предоставляется в форме, обеспечивающей легкость распознавания.

94. Для представления информации, полученной от средств наблюдения и (или) системы обработки полетных данных используются формуляры сопровождения отображаемые в буквенно - цифровой форме.

95. Информация формуляров должна включать как минимум данные опознавания воздушного судна (код ВОРЛ или опознавательный индекс воздушного судна) и, при наличии, полученную информацию о высоте полета (от ВОРЛ режима "А", ВОРЛ режима "С", ВОРЛ режима "S" и (или) ADS-B).

95-1. Диспетчеру ОВД, при помехах и другого ухудшения качества данных наблюдения о местоположении, наблюдаемых на индикаторе воздушной обстановке в контролируемом воздушном пространстве необходимо:

1) оценить способность предоставления эшелонирования с помощью систем наблюдения (если применялось);

2) направлять воздушные суда в обход помех, если воздушная обстановка (ограничения ВП), позволяет использовать определенные маршруты прибытия или отправления.

Когда интенсивность помех такова, что диспетчер не различает четко отдельные символы местоположения воздушных судов (например символов, генерируемых ПОРЛ, ВОРЛ и ADS-B, или объединенных символов), то дальнейшие действия диспетчера ОВД определяются пунктами 368, 369 и 370 настоящей Инструкции.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 95-1 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

95-2. Когда на индикаторе воздушной обстановки возникают помехи долгосрочного или постоянного характера, в дополнение к мерам, предусмотренным пунктом 95-1

настоящей Инструкции, поставщиком АНО принимаются меры по смягчению последствий на местном уровне и регулярно проводится их анализ.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 95-2 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 5. Автоматическая запись данных наблюдения

96. Данные наблюдения, получаемые с помощью первичной и вторичной РЛС, или других систем (ADS-B, ADS-C), используемых при обслуживании воздушного движения, автоматически записываются и используются при расследовании происшествий и инцидентов, проведении поиска и спасания, оценке систем управления воздушным движением и систем наблюдения и подготовке персонала.

97. Выполненные автоматические записи хранятся в течение 30 дней. В том случае, когда эти записи имеют отношение к расследованию происшествий и инцидентов, они хранятся в течение периода времени расследования.

Глава 7-1. Организация диспетчерского обслуживания воздушного движения

Сноска. Заголовок главы 7-1 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Сноска. Инструкция дополнена главой 7-1 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 14.04.2016 № 375 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

97-1. Для обеспечения диспетчерского обслуживания воздушного движения орган ОВД:

1) обеспечивается информацией о предполагаемом движении каждого воздушного судна или его изменениях, а также последней информацией о фактическом ходе полета каждого воздушного судна;

2) определяет на основе полученной информации сравнительное местоположение воздушных судов, о которых он оповещен, по отношению друг к другу;

3) выдает разрешения и информацию для предотвращения столкновений между контролируемыми им воздушными судами, а также для ускорения и поддержания упорядоченного потока движения;

4) при необходимости согласовывает разрешения с смежными органами ОВД (УВД):

когда воздушное судно может в противном случае создать конфликтную ситуацию с другими воздушными судами, выполняющими полет под контролем таких смежных органов;

перед передачей контроля за воздушным судном смежным органам.

97-2. Информация о движении воздушных судов вместе с записью выданных этим воздушным судам диспетчерских разрешений указывается на экране индикатора таким образом, чтобы облегчить проведение анализа, необходимого для поддержания оптимального потока воздушного движения при обеспечении достаточного эшелонирования между воздушными судами.

97-3. Выдаваемые диспетчерскими органами разрешения обеспечивают эшелонирование:

1) между всеми воздушными судами, выполняющими полеты в воздушном пространстве классов А и В;

2) между воздушными судами, выполняющими полеты по ППП в воздушном пространстве классов С, D и E;

3) между воздушными судами, выполняющими полеты по ППП и ПВП в воздушном пространстве класса С;

4) между воздушными судами, выполняющими полеты по ППП, и воздушными судами, выполняющими специальные полеты по ПВП;

5) между воздушными судами, выполняющими специальные полеты по ПВП;

за исключением случаев, указанных выше в подпункте 2) применительно к воздушному пространству классов D и E в дневное время, когда воздушным судам дано разрешение набирать высоту или снижаться при условии, что они будут самостоятельно обеспечивать эшелонирование и по-прежнему выполнять полет в визуальных метеорологических условиях. Условия применения этих правил изложены в параграфах 9-1 и 9-2 Главы 14 настоящей Инструкции.

Сноска. Пункт 97-3 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

97-4. Диспетчерский орган обеспечивает эшелонирование путем использования одного из следующих элементов:

1) вертикального эшелонирования, обеспечиваемого путем выделения для полетов различных эшелонов в соответствии с главой 14 настоящей Инструкции и приложением 2 к настоящей Инструкции;

2) горизонтального эшелонирования, обеспечиваемого с помощью:

продольного эшелонирования за счет выдерживания интервала между воздушными судами, выполняющими полет по одним и тем же сходящимся или идущим в

противоположных направлениях линиям пути, который выражается во времени или расстоянии;

либо бокового эшелонирования за счет обеспечения полетов воздушных судов на разных маршрутах или в разных географических районах.

Интервалом горизонтального эшелонирования с использованием систем наблюдения ОВД является круговая зона безопасности, построенная относительно метки каждого ВС на индикаторе воздушной обстановки, в которую не должна попадать метка другого ВС, за исключением случаев, когда между ВС обеспечено вертикальное эшелонирование.

Сноска. Пункт 97-4 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

97-5. Контролируемый полет в любое время находится под управлением только одного диспетчерского органа.

97-6. Управление движением всех воздушных судов, выполняющих полет в пределах конкретной части воздушного пространства, обеспечивается одним органом ОВД. Управление движением воздушного судна и группы воздушных судов передается другим органам ОВД при непредвиденных обстоятельствах при условии обеспечения координации между всеми диспетчерскими органами.

Глава 8. Диспетчерские разрешения

Сноска. Заголовок главы 8 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 1. Выдача диспетчерских разрешений

98. Разрешения выдаются с учетом эффективного использования воздушного пространства, а также условий, которые влияют на безопасность полетов воздушных судов.

К таким условиям движения относятся:

- 1) находящиеся на ОВД воздушные суда в воздухе и на площади маневрирования;
- 2) любое движение наземных транспортных средств или другие препятствия, не размещенные постоянно на используемой площади маневрирования.

99. Если диспетчерское разрешение не удовлетворяет командира воздушного судна, он запрашивает и, если это возможно, получает измененное диспетчерское разрешение.

100. Выдаваемые органами ОВД диспетчерские разрешения не предоставляют полномочий нарушать какие-либо правила, применяемые в целях обеспечения безопасности полетов или в других целях.

101. Органы ОВД выдают диспетчерские разрешения в целях предотвращения столкновений, а также планирования и координирования воздушного движения.

102. Диспетчерские разрешения выдаются заблаговременно, для того чтобы экипаж воздушного судна, которому они передаются, имел достаточно времени для их выполнения.

102-1. Диспетчерское разрешение в отношении этапа околосвукового ускорения при сверхзвуковом полете действует по крайней мере до конца этого этапа. Диспетчерское разрешение в отношении уменьшения скорости и снижения воздушного судна при переходе от сверхзвукового полета в крейсерском режиме к дозвуковому полету обеспечивает непрерывное снижение, по крайней мере на околосвуковом этапе.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 102-1 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 14.04.2016 № 375 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

102-2. В случаях, установленных пунктом 134 Правил использования воздушного пространства Республики Казахстан, утвержденных постановлением Правительства Республики Казахстан от 12 мая 2011 года № 506, либо отсутствии прямой связи между смежными органами ОВД, воздушное судно устанавливает связь с органом ОВД, расположенным в направлении полета до точки передачи управления, в целях получения диспетчерского разрешения в направлении полета.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 102-2 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 14.04.2016 № 375 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

102-3. При получении диспетчерского разрешения в направлении полета воздушное судно поддерживает необходимую двустороннюю связь с органом ОВД, под контролем которого воздушное судно находится в данный момент.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 102-3 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 14.04.2016 № 375 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

102-4. Диспетчерское разрешение, выданное как разрешение в направлении полета, отчетливо опознается пилотом как таковое.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 102-4 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 14.04.2016 № 375 (вводится в действие по

истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 2. Воздушные суда, часть полета которых контролируется органом ОВД

103. Если в плане полета указано, что на начальном этапе полет будет контролируемый, а последующая часть – неконтролируемым, экипажу воздушного судна выдается диспетчерское разрешение на полет до границы контролируемого воздушного пространства, где заканчивается контролируемый полет.

104. Если в плане полета указано, что на начальном этапе полет будет неконтролируемый, а последующая часть – контролируемым, экипажу воздушного судна необходимо получить диспетчерское разрешение от органа ОВД, в чьей зоне ответственности начнется контролируемый полет за 5 минут до расчетного времени входа в контролируемое воздушное пространство.

Сноска. Пункт 104 в редакции приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 20.01.2015 № 20 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 3. Полеты с промежуточными посадками

105. Когда воздушное судно представляет на аэродроме вылета план полета с промежуточными посадками, границей действия первоначального разрешения будет первый аэродром назначения, а для каждого последующего участка полета выдаются новые разрешения.

106. План полета для второго и каждого последующего участка полета с промежуточными посадками вступает в силу и обеспечивается аварийным оповещением, если орган ОВД получит уведомление о том, что воздушное судно вылетело с аэродрома вылета, за исключением случаев, когда экипажам воздушных судов, выполняющим полеты по установленному расписанию, может выдаваться разрешение на весь маршрут с промежуточными посадками в других диспетчерских районах, после осуществления координации между соответствующими органами ОВД.

Параграф 4. Содержание диспетчерских разрешений

107. Диспетчерские разрешения содержат точные, кратко изложенные данные и формулируются стандартным образом.

108. Стандартные разрешения для вылетающих воздушных судов содержат следующие элементы:

- 1) позывной воздушного судна (регистрационный номер);
- 2) границу действия разрешения, как правило аэродром назначения;

- 3) назначенный SID (при использовании);
- 4) назначенный эшелон (высота) полета;
- 5) назначенный код ответчика ВОРЛ;
- 6) другие необходимые указания или информация, не включенные в описание SID, например указания относительно изменения частоты.

Диспетчерские разрешения, за исключением стандартных разрешений, включают следующие элементы:

- 1) позывной воздушного судна (регистрационный номер);
- 2) границу действия разрешения;
- 3) маршрут полета;
- 4) эшелон (высоту) полета для всего маршрута или его части и, при необходимости, изменение эшелона (высоты) полета. Если разрешение в отношении эшелона (высоты) полета охватывает только часть маршрута, то орган ОВД указывает пункт, до которого действует данная часть разрешения в отношении эшелона (высоты) полета.

5) необходимые указания и информацию по другим вопросам, например в отношении маневрирования при заходе на посадку или вылете, связи и времени истечения срока действия разрешения. Время истечения срока действия разрешения означает время, после которого данное разрешение автоматически аннулируется, если выполнение полета не начато.

Параграф 5. Вылетающие воздушные суда и воздушные суда на маршруте

109. При выдаче стандартного разрешения на вылет, производится предварительная координация между диспетчерскими пунктами, на ОВД которых будет воздушное судно.

110. При выдаче разрешения на выполнение полета по маршруту, производится предварительная координация между смежными диспетчерскими пунктами, на ОВД которых будет воздушное судно.

111. При изменении данных в выданном первоначальном диспетчерском разрешении диспетчер сообщает изменения экипажу воздушного судна.

112. По запросу экипажа воздушного судна разрешается изменение эшелона (высоты) полета, если воздушная обстановка и другие условия, влияющие на выполнение полета, позволяют это сделать.

113. Граница действия разрешения устанавливается путем указания названия основной точки, аэродрома или границы контролируемого воздушного пространства.

114. Предварительная координация между органами ОВД осуществляется до того, как принимающий орган ОВД возьмет воздушное судно на обслуживание. Границей действия разрешения в этом случае устанавливается аэродром назначения или аэродром промежуточной посадки.

115. Если воздушному судну выдано разрешение на полет до аэродрома промежуточной посадки в контролируемом воздушном пространстве смежного органа ОВД, разрешение на полет до аэродрома следующей посадки (назначения) выдается органом ОВД в зоне ответственности которого совершена посадка.

116. При необходимости, маршрут полета подробно указывается в каждом разрешении. При совпадении маршрута полета или его части с маршрутом, указанным в представленном плане полета, используется фраза "разрешается полет по указанному в плане полета маршруту". При использовании SID или STAR используются фразы "разрешается полет по маршруту вылета (обозначение)" или "разрешается полет по маршруту прибытия (обозначение)".

117. С учетом действующих ограничений воздушного пространства, рабочей нагрузки на диспетчеров ОВД и интенсивности воздушного движения, при условии координации со смежными органами ОВД (УВД) разрешается спрямление маршрута полета.

118. Если воздушная обстановка или другие условия, влияющие на выполнение полета, не позволяют выдать разрешение на запрошенное изменение, используется фраза "unable to approve" – "не могу разрешить" и объясняется причина. В случаях, когда этого требуют обстоятельства, предлагается альтернативный маршрут или эшелон (высота) полета.

119. Если предлагаемый альтернативный маршрут принимается экипажем воздушного судна, измененное разрешение должно содержать информацию о маршруте полета до пункта (точки), указанной в первоначальном разрешении, или до пункта назначения, если воздушное судно не выходит на первоначальный маршрут.

120. Во избежание неправильного понимания сообщения, переданного экипажу воздушного судна, экипаж повторяет следующие сообщения:

1) сообщения, отличающиеся от типовых или требующие от командира воздушного судна (далее – КВС) изменения ранее принятого решения или плана полета;

2) диспетчерские разрешения (ATC CLEARANCE, полета по маршруту), указания, касающиеся входа или ожидания;

3) значение магнитного путевого угла (далее – МПУ) взлета или посадки, маркированного номера ВПП (далее – номер ВПП);

4) значение принятого давления;

5) разрешения или запрещения на запуск, буксировку или руление (руления с обратным курсом, применительно к любой ВПП), пересечение ВПП, РД, взлета, захода на посадку, посадку, изменения эшелона (высоты) полета;

6) трассовые и маршрутные разрешения;

7) данные принятого и установленного кода (режима) ответчика ВОРЛ;

8) значение заданного курса полета;

9) значение заданной скорости полета или числа "М", вертикальной скорости снижения или набора;

10) значение заданного времени;

11) значение заданной частоты канала радиосвязи.

121. Другие разрешения или указания, включая условные разрешения, повторяются или подтверждаются таким образом, чтобы не было сомнений в том, что они поняты и приняты к действию.

122. Для того чтобы убедиться, что разрешение или указание правильно подтверждено экипажем воздушного судна, диспетчер прослушивает повторение и предпринимает действия для устранения любых расхождений, выявленных при повторении.

Глава 9. Указания относительно управления скоростью

Сноска. Заголовок главы 9 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 1. Указания относительно управления скоростью в горизонтальной плоскости

123. Для обеспечения продольных интервалов эшелонирования между воздушными судами, а так же для регулирования очередности захода на посадку может применяться регулирование поступательных приборных скоростей воздушных судов.

Исходя из воздушной обстановки диспетчер запрашивает у экипажа воздушного судна значение текущей приборной скорости и задает другим воздушными судами необходимые значения приборной скорости.

При регулировании поступательных приборных скоростей одному из воздушных судов дается указание на выдерживание максимально возможной скорости, а другому воздушному судну дается указание на уменьшение скорости:

1) минимальной скорости чистого крыла (без выпуска механизации и шасси);

2) минимальной скорости захода на посадку (применяется на высоте ниже 1500 метров с выпуском шасси и механизации крыла в промежуточное положение);

124. Регулирование скоростью не применяется в отношении воздушных судов, находящихся в зонах ожидания.

125. Экипаж воздушного судна информирует диспетчера, если он не в состоянии выполнить указания относительно скорости. В этом случае диспетчер применяет другие методы обеспечения установленных интервалов эшелонирования.

126. На высотах 7600 метров (FL 250) и выше корректировка скорости выражается в величинах, кратных 0,01 Маха, а на высотах ниже 7600 метров (FL 250) – величинами приборной скорости (IAS), кратными 20 километров в час (10 узлов).

Сноска. Пункт 126 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

127. При прекращении применения диспетчером метода управления скоростью воздушные суда информируются об этом.

128. Рекомендации диспетчеру по регулированию скоростей:

1) уточнить у экипажа ВС возможность уменьшения или увеличения скорости до требуемой величины, так как применение общей команды на увеличение или уменьшение скорости является малоэффективной и не дает экипажу ВС представления о степени необходимого изменения скорости;

2) изменение скорости при входе ВС в район аэродрома делается постепенно, начиная с уменьшения скорости до 500 километров в час (270 узлов) (indicated air speed – IAS);

Необходимо учитывать, что при снижении с большой вертикальной скоростью одновременное уменьшение поступательной скорости трудновыполнимо и возможности уменьшения поступательной скорости на некоторых типах ВС ограничены;

3) для турбореактивных ВС ниже высоты 4550 метров (FL150) может использоваться уменьшение скорости до 410 километров в час (220 узлов) IAS, соответствующее минимальной скорости турбореактивного ВС с убранными механизацией и шасси, и до 350 километров в час (190 узлов) при выпуске механизации на высотах ниже 1500 метров (5000 футов).

Сноска. Пункт 128 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

129. Запрос поступательной приборной скорости (IAS) не является указанием на ее выдерживание. При необходимости сохранения текущей поступательной скорости диспетчер дает экипажу воздушного судна соответствующие указания.

130. На промежуточном и конечном этапах захода на посадку воздушным судам следует использовать незначительное уменьшение скорости, не превышающее ± 40 километров/час (20 узлов) IAS.

131. Во всех случаях регулирование скоростей должно быть закончено до удаления 7 километров (4 морские мили) от ВПП.

Сноска. Пункт 131 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 28.01.2021 № 35 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 2. Указания относительно управления скоростью в вертикальной плоскости

132. Для обеспечения установленных интервалов эшелонирования между воздушными судами может применяться регулирование вертикальных скоростей воздушных судов.

133. При регулировании вертикальных скоростей диспетчер запрашивает вертикальную скорость воздушного судна, затем дает экипажу данного воздушного судна указание на выдерживание этой скорости или задает новое ее значение. Другому (другим) воздушному судну, создающим потенциально конфликтную ситуацию, задается вертикальная скорость, позволяющая сохранить или увеличить существующий вертикальный интервал.

134. Запрос вертикальной скорости не является указанием на ее выдерживание. При необходимости сохранения текущей вертикальной скорости диспетчер дает экипажу воздушного судна соответствующие указания.

135. Экипаж воздушного судна информирует диспетчера, если он не в состоянии выполнить указания относительно вертикальной скорости. В этом случае диспетчер применяет другие методы обеспечения установленных интервалов эшелонирования.

136. Воздушному судну может быть дано указание увеличить или уменьшить скорость набора или снижения для занятия назначенного или пересечения определенного эшелона.

137. При прекращении применения диспетчером метода управления вертикальной скоростью воздушные суда информируются об этом.

138. При применении управления вертикальной скоростью диспетчер органа ОВД запрашивает (при необходимости) экипаж воздушного судна о том, до какого эшелона (высоты) полета он может выдерживать заданную скорость набора или снижения. При этом диспетчером органа ОВД предусматривается возможность своевременного применения других методов обеспечения установленных интервалов эшелонирования.

Глава 10. Переход от полета по ППП к полету по ПВП

Сноска. Заголовок главы 10 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

139. Переход от полета по ППП к полету по ПВП осуществляется экипажами воздушных судов по согласованию с органом ОВД.

140. При запросе экипажа воздушного судна разрешения на переход с полета по ППП к полету по ПВП, диспетчер, проанализировав воздушную и метеорологическую обстановку, выдает ему такое разрешение.

141. Если орган ОВД имеет информацию о метеорологических условиях не соответствующих условиям полета по ПВП, он информирует об этом экипаж воздушного судна.

Глава 11. Категории турбулентности в следе

Сноска. Заголовок главы 11 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

142. Минимумы эшелонирования при наличии турбулентности в следе основываются на группировке типов воздушных судов по четырем категориям в соответствии с максимальной сертифицированной взлетной массой следующим образом:

- 1) "сверхтяжелые" (J) – типы воздушных судов, указанные в качестве таковых в документе Doc 8643 ИКАО "Условные обозначения типов воздушных судов";
- 2) "тяжелые" (H) – все типы воздушных судов массой 136 000 кг или более, за исключением типов воздушных судов, перечисленных в документе Doc 8643 ИКАО в категории "сверхтяжелые" (J);
- 3) "средние" (M) – типы воздушных судов массой менее 136 000 кг, но более 7000 кг;
- 4) "легкие" (L) – типы воздушных судов массой 7000 кг или менее.

Категории турбулентности в следе по каждому типу воздушных судов содержатся в документе Doc 8643 ИКАО "Условные обозначения типов воздушных судов".

Сноска. Пункт 142 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 28.01.2021 № 35 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

143. В отношении воздушных судов, относящихся к категории "сверхтяжелый" или "тяжелый", при первичном установлении радиотелефонной связи между такими воздушными судами и органами ОВД к позывному воздушного судна добавляется слово "super" - "сверхтяжелый" или "heavy" – "тяжелый", соответственно.

Сноска. Пункт 143 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 28.01.2021 № 35 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Глава 12. Установка высотомеров

Сноска. Заголовок главы 12 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по

истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 1. Данные о положении воздушного судна в вертикальной плоскости

144. Отсчет барометрической высоты полета ВС производится при полетах:

1) в пределах узлового диспетчерского района (диспетчерской зоны) на высоте перехода и ниже - по значению QNH аэродрома;

2) при полетах на высоте перехода и ниже за пределами узлового диспетчерского района (диспетчерской зоны) – по минимальному атмосферному давлению на маршруте (сектора, района), приведенному к среднему уровню моря;

3) на эшелоне перехода и выше – по стандартному атмосферному давлению 1013,25 мбар/гПа (760 миллиметров ртутного столба).

За пределами узловых диспетчерских районов (диспетчерских зон) на маршрутах ОВД, где опубликованная минимальная абсолютная высота полета превышает высоту перехода, высота перехода для полетов устанавливается равной этой минимальной абсолютной высоте полета, а эшелоном перехода будет являться нижний используемый эшелон полета, который определяется в зависимости от величины QNH по маршруту полета (сектора, района).

Сноска. Пункт 144 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 28.01.2021 № 35 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

145. После взлета перевод шкалы давления барометрического высотомера экипажем ВС производится:

1) на значение стандартного атмосферного давления – при пересечении высоты перехода;

2) на значение минимального атмосферного давления по маршруту полета (сектора, района), приведенного к среднему уровню моря на высоте перехода и ниже – на установленном рубеже или по указанию органа ОВД.

Сноска. Пункт 145 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 28.01.2021 № 35 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

146. Выдерживание эшелона (высоты) полета производится:

1) по стандартному атмосферному давлению – от высоты перехода при наборе эшелона (высоты) и от эшелона полета до эшелона перехода при снижении ВС;

2) по QNH аэродрома – в пределах узлового диспетчерского района (диспетчерской зоны) от взлета до набора высоты перехода и от эшелона перехода до посадки.

3) по минимальному значению QNH на маршруте (сектора, района) – при полетах по маршруту на высоте перехода и ниже за пределами узлового диспетчерского района (диспетчерской зоны).

При полете по маршруту для установки высотомеров используется прогнозируемое наименьшее значение QNH.

Сноска. Пункт 146 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 28.01.2021 № 35 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

147. В воздушном пространстве Республики Казахстан устанавливается единая абсолютная высота перехода на высоте 3050 метров (10000 футов). Эшелон перехода (нижний используемый эшелон полета) определяется в зависимости от значения QNH на аэродроме (по маршруту полета). Полеты ВС в переходном слое от высоты перехода до эшелона перехода в режиме горизонтального полета запрещены.

Эшелон перехода (нижний используемый эшелон полета) устанавливается с превышением не менее 300 метров (1000 футов) над единой абсолютной высотой перехода 3050 метров (10000 футов). При значении давления аэродрома (по маршруту полета), приведенному к уровню моря, меньше стандартного на величину не более чем 36 гПа в качестве эшелона перехода (нижнего используемого эшелона полета) устанавливается следующий верхний эшелон, а более чем 36 гПа – очередной верхний эшелон. Таблица определения эшелона перехода публикуется в сборнике аэронавигационной информации.

Сноска. Пункт 147 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

148. При полете ВС по маршруту на абсолютной высоте перехода и ниже, и необходимости занятия эшелона полета, перевод шкалы давления барометрического высотомера с минимального атмосферного давления по маршруту, приведенного к среднему уровню моря, на стандартное атмосферное давление осуществляется при пересечении абсолютной высоты перехода.

Сноска. Пункт 148 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

149. При полете ВС по маршруту на эшелоне перехода или выше, и необходимости продолжить полет на абсолютной высоте перехода и ниже, перевод шкалы давления барометрического высотомера со стандартного атмосферного давления на минимальное атмосферное давление по маршруту, приведенное к среднему уровню моря, производится при пересечении эшелона перехода (нижнего используемого эшелона полета) или при начале снижения с эшелона перехода. При отсутствии сообщений автоматической передачи информации в районе аэродрома,

радиовещательной передачи VOLMET по маршруту полета, эшелон перехода и значение минимального давления, приведенного к среднему уровню моря, экипаж ВС получает от органа ОВД.

Сноска. Пункт 149 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

150. При посадке на аэродроме перевод шкалы давления барометрического высотомера производится:

1) со стандартного атмосферного давления 1013,2 мбар (760 мм) на значение QNH аэродрома при пересечении эшелона перехода;

2) при подходе к аэродрому на высоте перехода и ниже с минимального атмосферного давления по маршруту приведенного к среднему уровню моря на значение QNH аэродрома - на установленном рубеже или по указанию органа ОВД.

Сноска. Пункт 150 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 28.01.2021 № 35 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

151. На горных аэродромах при атмосферном давлении на уровне взлетно-посадочной полосы, меньшем предельного значения, устанавливаемого на шкале давления барометрического высотомера, необходимо:

1) перед взлетом установить значение давления аэродрома, приведенное к среднему уровню моря. Показание высотомера в этом случае принимается за "условный нуль", относительно которого производится набор заданной высоты;

2) перед посадкой орган ОВД сообщает экипажу ВС абсолютную высоту аэродрома и значение атмосферного давления аэродрома, приведенного к среднему уровню моря, которое летный экипаж устанавливает на высотомерах, и производит заход на посадку, учитывая, что высотомеры будут показывать абсолютную высоту полета, а в момент приземления - высоту аэродрома над средним уровнем моря.

Параграф 2. Предоставление информации об установке высотомера

152. Эшелон перехода сообщается экипажу воздушного судна во время снижения для захода на посадку и может передаваться с помощью речевой связи, радиовещательных передач ATIS или по линии передачи данных.

153. При заходе на посадку и отсутствии радиовещательных передач ATIS или линии передачи данных эшелон перехода включается в диспетчерские разрешения.

154. При выдаче разрешения на снижение с эшелона перехода, а также в разрешениях, выдаваемых вылетающим ВС, включаются данные о давлении на уровне рабочего порога ВПП приведенном к среднему уровню моря (QNH) за исключением случая, когда ВС уже получило эту информацию ранее. Значение QFE передается по запросу экипажа ВС только для контроля им высоты полета.

Сноска. Пункт 154 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

Глава 13. Донесение о местоположении

Сноска. Заголовок главы 13 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

155. В зависимости от потребностей ОВД на воздушных трассах и маршрутах ОВД устанавливаются пункты обязательных донесений, пролет которых экипаж ВС докладывает органу ОВД.

Сноска. Пункт 155 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

156. Пункты обязательных донесений при необходимости маркируются радиотехническими средствами и устанавливаются:

- 1) в точках схождения (пересечения) участков воздушных трасс, маршрутов ОВД;
- 2) в точках изменения эшелонов (высот) полета и поворотных пунктах маршрута;
- 3) на рубежах передачи ОВД;
- 4) в точках пересечения государственной границы;
- 5) над характерными ориентирами в горной местности;
- 6) на участках воздушных трасс большой протяженности (300-500 километров).

Сноска. Пункт 156 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

157. При установлении ПОД необходимо руководствоваться следующими принципами:

- 1) количество необходимых ПОД сводится к минимуму;
- 2) не каждая маркированная точка является пунктом обязательных донесений;
- 3) пункт обязательного донесения в нижнем воздушном пространстве может быть необязательным для верхнего воздушного пространства;
- 4) количество ПОД должно удовлетворять требованиям выполнения процедурного эшелонирования (для установления минимальных временных интервалов эшелонирования по ППП при отсутствии радиолокационного контроля) там, где оно применяется либо планируется к применению.

Сноска. Пункт 157 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Глава 14. Методы и минимумы эшелонирования

Сноска. Заголовок главы 14 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 1. Общие положения

Сноска. Параграф 1 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 28.01.2021 № 35 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

157-1. Разрешения не выдаются на выполнение маневра, в результате которого интервал между воздушными судами сократится до величины меньшей, чем величина применимого в данных условиях минимума эшелонирования. Там, где эшелонирование или минимум эшелонирования, используемые в отношении двух воздушных судов, выдерживаться не могут, устанавливается другое эшелонирование или минимум эшелонирования до наступления того времени, когда действующий минимум эшелонирования будет нарушен.

Сноска. Пункт 157-1 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

157-2. В случаях, когда есть предпосылка к нарушению минимума эшелонирования при ухудшении летно-технических характеристик воздушного судна (отказ или ухудшение работы систем навигации, связи, измерения высоты, управления полетом или других систем) экипаж ВС сообщает об этом органу ОВД для обеспечения им установленных интервалов эшелонирования.

157-3. Когда воздушному судну выдано разрешение на вход в диспетчерский район, на эшелоне (высоте), проходящем ниже нижнего используемого эшелона (высоты), установленного для последующей части маршрута, орган ОВД, в ведении которого находится этот район, выдает воздушному судну пересмотренное разрешение, несмотря на то, что пилот не запрашивал необходимого изменения эшелона (высоты).

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

Сноска. Пункт 157-4 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 02.09.2021 № 473 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

157-5. Воздушному судну разрешается занять эшелон, который ранее был занят другим воздушным судном, после того, как это последнее воздушное судно доложило о его освобождении, за исключением случаев, когда:

- 1) известно о наличии сильной турбулентности;

2) находящееся выше воздушное судно выполняет набор в крейсерском режиме;

3) различия в летно-технических характеристиках воздушных судов таковы, что возможно уменьшение применяемого минимума эшелонирования, при этом такое разрешение задерживается до тех пор, пока воздушное судно, освобождающее этот эшелон, не сообщит о занятии или прохождении другого эшелона, отделенного от первого требуемым минимумом эшелонирования.

157-6. Воздушное судно, выполняющее полет на заданном эшелоне (высоте), имеет преимущество перед воздушным судном, экипаж которого просит разрешения занять этот эшелон (высоту). В том случае, когда на одном крейсерском эшелоне находятся несколько воздушных судов, правом первоочередности, пользуется воздушное судно, следующее впереди.

157-7. При акте незаконного вмешательства на борту воздушного судна в полете и в целях соблюдения повышенной осторожности, органы ОВД применяют двойные интервалы вертикального либо горизонтального эшелонирования. Кроме этого, если имеется информация об угрозе взрыва на борту, орган ОВД освобождают все нижние эшелоны полета по линии следования воздушного судна, подвергающегося акту незаконного вмешательства.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 157-7 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

158. Исключен приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 02.09.2021 № 473 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

159. Исключен приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 02.09.2021 № 473 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

160. Исключен приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 02.09.2021 № 473 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

161. Исключен приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 02.09.2021 № 473 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

162. Исключен приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 02.09.2021 № 473 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

163. Исключен приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 02.09.2021 № 473 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

164. Исключен приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 02.09.2021 № 473 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

165. Исключен приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 02.09.2021 № 473 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

166. Исключен приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 28.01.2021 № 35 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

167. Исключен приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 02.09.2021 № 473 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

168. Исключен приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 02.09.2021 № 473 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

169. Исключен приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 02.09.2021 № 473 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

169-1. Исключен приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 02.09.2021 № 473 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 2. Минимальные интервалы горизонтального эшелонирования при полетах по ПВП

Сноска. Параграф 2 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

170. Минимальный интервал горизонтального эшелонирования при полетах по ПВП в воздушном пространстве класса В составляет 5 морских миль.

171. Между ВС, выполняющими полеты по ПВП и ППП в воздушном пространстве класса В и С, интервалы горизонтального и вертикального эшелонирования должны быть не менее установленных для полетов по ППП.

Параграф 3. Минимумы эшелонирования, основанные на использовании систем наблюдения ОВД.

Сноска. Заголовок параграфа 3 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Сноска. Параграф 3 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

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

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

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

Сноска. Пункт 172 - в редакции приказа и.о. Министра транспорта РК от 04.01.2024 № 2 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

172-1. К воздушным судам, которым предоставляется обслуживание ОВД на основе наблюдения на этапах захода на посадку (выход на промежуточный участок захода на посадку) и вылета, применяются следующие минимумы основанные на расстоянии эшелонирования при турбулентности в следе:

- для всех ВС, следующих за тяжелыми ВС – не менее 6 морских миль;
- для легких ВС, следующих за средними ВС – не менее 5 морских миль;
- для тяжелых ВС, следующих за сверхтяжелыми – не менее 6 морских миль;
- для средних ВС, следующих за сверхтяжелыми – не менее 7 морских миль;
- для легких ВС, следующих за сверхтяжелыми - не менее 8 морских миль.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 172-1 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

173. Указанные в пункте 172-1 минимумы, основанные на эшелонировании, связанные с турбулентностью в следе применяются в тех случаях, когда:

ВС выполняет полет непосредственно за другим ВС на той же абсолютной высоте или менее чем на 300 метров (1000 футов) ниже, или оба ВС используют одну и ту же ВПП или параллельные ВПП, расположенные на расстоянии менее 760 метров (2500 футов) одна от другой, или ВС пересекает след другого ВС на той же абсолютной высоте или менее чем на 300 метров (1000 футов) ниже.

Сноска. Пункт 173 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

174. Минимумы горизонтального эшелонирования, указанные в пункте 172 применяются только в отношении опознанных ВС.

Минимум эшелонирования, указанный в подпункте 2) пункта 172 применяется между взлетающим воздушным судном и предшествующим вылетающим воздушным судном или другими опознанными воздушными судами при условии, что вылетающее воздушное судно опознано.

Сноска. Пункт 174 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

174-1. Эшелонирование, основанное на использовании символов местоположения (отметок) ADS-B, BOPJ, MLAT, и/или POPJ, применяется таким образом, чтобы расстояние между центрами символов местоположения (отметок), указывающих местоположение соответствующих воздушных судов, было всегда не меньше установленного пунктами 172 и 172-1 настоящей Инструкции минимума.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 174-1 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования); в редакции приказа Министра транспорта РК от 29.12.2025 № 451 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

175. В тех случаях, когда при обеспечении горизонтального эшелонирования с использованием системы наблюдения ОВД, между опознанными ВС, положение одного из ВС становится неизвестным (пропадание метки), орган ОВД обеспечивает между данными ВС интервалы вертикального эшелонирования или временные интервалы эшелонирования по ППП, применяемые при отсутствии радиолокационного контроля.

Параграф 4. Минимальные временные интервалы эшелонирования по ППП при отсутствии радиолокационного контроля (без использования систем наблюдения ОВД)

Сноска. Заголовок параграфа 4 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Сноска. Заголовок параграфа 4 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

176. Для обеспечения продольного эшелонирования, основанного на времени или расстоянии может потребоваться, чтобы воздушные суда вылетали в установленное время, прибывали к определенному географическому месту в установленное время или

выполняли полет в режиме ожидания над определенным географическим местом до наступления установленного времени.

Сноска. Пункт 176 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

177. Продольное эшелонирование сверхзвуковых воздушных судов на этапе околосвукового разгона или сверхзвукового полета должно достигаться за счет соответствующего выбора времени начала околосвукового разгона, а не за счет введения ограничений скорости при сверхзвуковом полете.

Сноска. Пункт 177 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

178. При применении основанного на времени эшелонирования могут использоваться информация и оценки местоположения, полученные из речевых донесений экипажей ВС или донесений CPDLC.

Сноска. Пункт 178 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

179. Минимальный временной интервал эшелонирования по ППП при отсутствии радиолокационного контроля между ВС, следующими по одному маршруту на одном эшелоне (высоте) составляет 10 минут.

Сноска. Пункт 179 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

179-1. Минимальный временной интервал продольного эшелонирования по ППП при отсутствии радиолокационного контроля между воздушными судами, следующими по пересекающимся маршрутам (при углах пересечения не менее 45 градусов) на одном эшелоне (высоте), – 15 минут в момент пересечения.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 179-1 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

179-2. Минимальный временной интервал продольного эшелонирования по ППП при отсутствии радиолокационного контроля при пересечении попутного или встречного эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном, – 20 минут в момент пересечения.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 179-2 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие

по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 179-3 в соответствии с приказом и.о. Министра транспорта РК от 04.01.2024 № 2 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 179-4 в соответствии с приказом и.о. Министра транспорта РК от 04.01.2024 № 2 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 179-5 в соответствии с приказом и.о. Министра транспорта РК от 04.01.2024 № 2 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 5. Минимальные интервалы бокового эшелонирования по ППП (при отсутствии радиолокационного контроля (без использования систем наблюдения ОВД)

Сноска. Заголовок параграфа 5 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

180. Исключен приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

181. Исключен приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

182. Исключен приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

182-1. Боковое эшелонирование применяется с таким расчетом, чтобы расстояние между участками предполагаемых маршрутов, на которых должно обеспечиваться боковое эшелонирование воздушных судов, было всегда не менее расстояния, установленного пунктами 182-6, 182-9 и 182-10 настоящей Инструкции.

Боковое эшелонирование применяется после выполнения уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации оценки безопасности, свидетельствующей о том, что органы ОВД и экипажи воздушных судов, а также возможности оборудования воздушных судов готовы к применению такого метода эшелонирования.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 182-1 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

182-2. Для обеспечения бокового эшелонирования воздушных судов на одном высоте (эшелоне полета) требуется, чтобы они выполняли полет на разных маршрутах или в разных географических местах, определяемых с помощью визуального наблюдения, использования навигационных средств или применения оборудования зональной навигации (RNAV).

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 182-2 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

182-3. При получении информации от экипажа ВС, свидетельствующей об отказе навигационного оборудования или ухудшении его навигационных характеристик, орган ОВД применяет при необходимости альтернативные методы или минимумы эшелонирования.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 182-3 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

182-4. Боковое эшелонирование можно обеспечивать способами, указанными в пунктах 182-5, 182-6, 182-9 и 182-10 настоящей Инструкции.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 182-4 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

182-5. Боковое эшелонирование, основанное на ориентировании по одним и тем же или различным географическим пунктам. Такое эшелонирование основывается на докладах экипажей ВС о местоположении, которые ясно указывают, что воздушные суда находятся над различными географическими пунктами, как это определяется

визуально или путем ориентирования по навигационным средствам (рисунок 1 приложения 2-1 к настоящей Инструкции).

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 182-5 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

182-6. Боковое эшелонирование основанное на использовании NDB, VOR или GNSS на пересекающихся линиях пути или маршрутах ОВД.

От воздушных судов требуют выполнять полет по установленным линиям пути, отстоящим одна от другой на минимальную величину, предусматриваемую для навигационного средства. Боковое эшелонирование двух воздушных судов обеспечивается в том случае, когда:

1) VOR: оба воздушных судна находятся на радиалах, расходящихся под углом не менее 15° , и по крайней мере одно воздушное судно находится на расстоянии 28 километров (15 морских миль) или более от этого средства (рисунок 2 приложения 2-1 к настоящей Инструкции);

2) NDB: оба воздушных судна находятся на линиях пути приближения к NDB или удаления от NDB, расходящихся под углом не менее 30° , и по крайней мере одно воздушное судно находится на расстоянии 28 километров (15 морских миль) или более от этого средства (рисунок 3 приложения 2-1 к настоящей Инструкции);

3) GNSS/GNSS: каждое воздушное судно находится на линии пути с нулевым смещением между двумя точками пути и по крайней мере одно воздушное судно находится на минимальном расстоянии от общей точки, указанном в таблице приложения 2-1 к настоящей Инструкции;

4) VOR/GNSS: воздушное судно, использующее VOR, находится на радиале приближения к VOR или удаления от него, а другое воздушное судно, использующее GNSS, однозначно находится на линии пути с нулевым смещением между двумя точками пути, и по крайней мере одно воздушное судно находится на минимальном расстоянии от общей точки, указанном в таблице приложения 2-1 к настоящей Инструкции.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 182-6 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

182-7. До применения основанного на GNSS разнесения линий пути диспетчер подтверждает, что:

1) воздушное судно выполняет полет с использованием GNSS;

2) в воздушном пространстве, где санкционировано применение оперативного бокового смещения, в данный момент какое-либо боковое смещение не применяется.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 182-7 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

182-8. Основанное на GNSS разделение линий пути не применяется в тех случаях, когда пилот передает донесение об отказах системы автономного контроля целостности в приемнике (RAIM).

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 182-8 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

182-9. Боковое эшелонирование вылетающих и/или прибывающих воздушных судов, использующих схемы полета по приборам, будет устанавливаться:

1) когда расстояние между линиями пути, полеты по которым выполняются в любом сочетании RNAV 1 с RNAV 1 или RNP 1, RNP APCH или RNP AR APCH, составляет не менее 13 километра (7 морских миль);

2) когда расстояние между линиями пути, полеты по которым выполняются в любом сочетании RNP 1, RNP APCH или RNP AR APCH, составляет не менее 9,3 километра (5 морских миль);

3) когда защитные зоны линий пути, построенные с использованием критериев пролета препятствий, не перекрываются и при условии учета эксплуатационной погрешности.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 182-9 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

182-10. Боковое эшелонирование при полетах с использованием RNAV 5 по параллельным линиям пути или маршрутам ОВД обеспечивается когда расстояние между осями таких линий пути либо маршрутов ОВД составляет не менее 30 морских миль.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 182-10 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 5-1. Эшелонирование воздушных судов, выполняющих полет в режиме ожидания (без использования систем наблюдения)

Сноска. Глава 14 дополнена параграфом 5-1 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие

по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

182-11. Воздушные суда, находящиеся в смежных зонах ожидания, за исключением случаев, когда зоны ожидания отделены друг от друга в горизонтальной плоскости на расстояние, определяемое уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации, эшелонируются с учетом применяемого минимума вертикального эшелонирования.

182-12. При отсутствии радиолокационного контроля между ВС выполняющими полет в зоне ожидания и другими прибывающими, вылетающими или находящимися на маршруте ВС, применяется вертикальное эшелонирование, пока последние находятся в пределах 5 минут полета от зоны ожидания.

Параграф 5-2. Минимальное эшелонирование вылетающих воздушных судов (без использования систем наблюдения ОВД)

Сноска. Глава 14 дополнена параграфом 5-2 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

182-13. Приведенные ниже положения дополняют минимумы продольного эшелонирования, указанные в Параграфе 4 настоящей главы.

182-14. При необходимости воздушным судам лететь непосредственно после взлета по линиям пути, расходящимся под углом не менее 45° для обеспечения бокового эшелонирования, соблюдается интервал в 1 минут.

182-15. В том случае, если в районе аэродрома вылетающее воздушное судно пересечет эшелон вылетевшего перед ним воздушного судна и оба этих воздушных судна предполагают следовать по одной и той же линии пути, то при отсутствии вертикального эшелонирования соблюдается интервал в 5 минут. Следует принимать меры к тому, чтобы обеспечить соблюдение или увеличение 5 минутного интервала при отсутствии вертикального эшелонирования.

Параграф 5-3. Эшелонирование вылетающих и прибывающих воздушных судов (без использования систем наблюдения ОВД)

Сноска. Глава 14 дополнена параграфом 5-3 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

182-16. В тех случаях, когда разрешение на взлет основывается на местоположении прибывающего воздушного судна, применяется следующее эшелонирование.

182-17. Если прибывающее воздушное судно выполняет заход на посадку по приборам, вылетающее воздушное судно выполняет взлет, при условии, что:

1) его линия пути после взлета будет иметь угловую разницу с курсом посадки не более 45° ;

2) прибывающее воздушное судно приступило к выполнению стандартного разворота;

3) взлет будет выполнен по крайней мере за 3 минуты до расчетного времени выхода прибывающего воздушного судна на начало ВПП.

182-18. Если прибывающее воздушное судно следует схеме полета по приборам на основе RNAV или RNP, вылетающее воздушное судно выполнять взлет по траектории вылета, которая не проходит через зону защиты прибытия заходящего на посадку воздушного судна при условии:

1) вертикальное эшелонирование применяется до тех пор, пока прибывающее воздушное судно не сообщит о пролете точки пути обязательного донесения, указанной на схеме полета по приборам; местонахождение такой точки пути определяется технологией работы диспетчера службы ОВД;

2) взлет выполняется до пролета прибывающим воздушным судном установленной точки пути на схеме полета по приборам; местонахождение такой точки пути определяется технологией работы диспетчера службы ОВД;

3) вылетающее воздушное судно остается вне пределов зоны защиты прибытия до начала использования другого вида эшелонирования.

Зона защиты прибытия определяется как зона, простирающаяся от линии, проходящей в 45° от установленной точки пути для обязательного донесения, до линии, проходящей в 45° от внешней границы оставшейся части схемы прибытия и/или подхода.

Параграф 6. Минимальные временные интервалы продольного эшелонирования при турбулентности в следе

183. От органа ОВД не требуется применять эшелонирование при турбулентности в следе:

1) в отношении прибывающих воздушных судов по ППП, выполняющих визуальный заход на посадку, когда экипаж воздушного судна сообщил о наличии в поле видимости предшествующего воздушного судна и получил разрешение для захода на посадку и выдерживать самостоятельно эшелонирование относительно данного воздушного судна;

2) в отношении прибывающих воздушных судов, выполняющих посадку по ПВП на одну и ту же ВПП.

Сноска. Пункт 183 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 28.01.2021 № 35 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

184. Орган ОВД в отношении воздушных судов, указанных в пункте 183 настоящей Инструкции, а также в любых других необходимых случаях выдает предупреждение о возможной турбулентности в следе. Командир воздушного судна обеспечивает соблюдение интервала эшелонирования относительно предшествующего воздушного судна, относящегося к категории более тяжелого с учетом турбулентности в следе.

Если считается необходимым увеличить интервал эшелонирования, экипаж воздушного судна информирует об этом орган ОВД.

Сноска. Пункт 184 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 28.01.2021 № 35 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

185. За исключением случаев, оговоренных в пункте 183 настоящей Инструкции, минимальные временные интервалы при посадке на одну ВПП, устанавливаются:

- 1) для тяжелых ВС за сверхтяжелыми ВС – 2 минуты;
- 2) для средних ВС за сверхтяжелыми ВС – 3 минуты;
- 3) для легких ВС за сверхтяжелыми ВС – 4 минуты;
- 4) для средних ВС за тяжелыми ВС – 2 минуты;
- 5) для легких ВС за средними и тяжелыми ВС – 3 минуты.

Сноска. Пункт 185 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

186. Минимальные временные интервалы при взлете с одной ВПП устанавливаются :

- 1) для тяжелых ВС за сверхтяжелыми ВС – 2 минуты;
- 2) для легких и средних ВС за сверхтяжелыми ВС – 3 минуты;
- 3) для легких и средних ВС за тяжелыми ВС – 2 минуты;
- 4) для легких ВС за средними ВС – 2 минуты.

Сноска. Пункт 186 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

186-1. В целях обеспечения минимальных временных интервалов при взлете, орган ОВД начинает отчет времени от момента начала разбега воздушного судна.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 186-1 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 28.01.2021 № 35 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

186-2. Для целей учета турбулентности в следе воздушное судно, выполняющее заход на посадку и взлет с конвейера, должно рассматриваться как совершающее вылет со средней части одной и той же ВПП.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 186-2 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

187. Минимум эшелонирования, равный 3 минутам, применяется в отношении легких" или средних ВС, взлетающих вслед за тяжелым ВС, или легких ВС, взлетающих вслед за средним ВС, тяжелых ВС, взлетающих вслед за сверхтяжелым ВС, а минимум эшелонирования, равный 4 минутам, применяется в отношении легких или средних ВС, взлетающих вслед за сверхтяжелыми ВС, если взлет выполняется в случаях:

- 1) со средней части одной и той же ВПП;
- 2) со средней части параллельных ВПП, расположенных на расстоянии менее 760 метров одна от другой.

Сноска. Пункт 187 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

187-1. При использовании категорий турбулентности в следе, в отношении более тяжелого воздушного судна, выполняющего заход с проходом или уход на второй круг и когда менее тяжелое воздушное судно использует для взлета ВПП в противоположном направлении или выполняет посадку с противоположного направления на ту же ВПП или с противоположного направления на параллельную ВПП, расположенную на расстоянии менее 760 м (2500 фут), применяются следующие минимумы эшелонирования:

- 1) между тяжелым воздушным судном и сверхтяжелым воздушным судном – 3 мин;
- 2) между легким или средним воздушным судном и сверхтяжелым воздушным судном – 4 мин;
- 3) между легким или средним воздушным судном и тяжелым воздушным судном – 3 мин;
- 4) между легким воздушным судном и средним воздушным судном – 3 мин.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 187-1 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 28.01.2021 № 35 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

188. При смещенном пороге ВПП применяется минимум эшелонирования равный 2 минутам если ожидается, что расчетные траектории полета воздушных судов пересекутся:

1) вылет легкого или среднего ВС следует за прибытием тяжелого ВС и вылет легкого ВС следует за прибытием среднего ВС, вылет тяжелого ВС следует за прибытием сверхтяжелого ВС;

2) прибытие легкого или среднего ВС следует за вылетом тяжелого ВС и прибытие легкого ВС следует за вылетом среднего ВС, прибытие тяжелого ВС следует за вылетом сверхтяжелого ВС

Минимум эшелонирования равный 3 минутам применяется при использовании ВПП со смещенным порогом если ожидается, что расчетные траектории полета воздушных судов пересекутся:

1) вылет легкого или среднего ВС следует за прибытием сверхтяжелого ВС;

2) прибытие "легкого" или "среднего" ВС следует за вылетом сверхтяжелого ВС

Сноска. Пункт 188 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 7. Требования, учитываемые при выборе минимумов эшелонирования

Сноска. Глава 14 дополнена параграфом 7 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 14.04.2016 № 375 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

188-1. Минимумы эшелонирования выбираются при консультации с соответствующими полномочными органами ОВД, отвечающими за обеспечение обслуживания воздушного движения в соседнем воздушном пространстве, в том случае, когда:

1) воздушное движение будет переходить из одного соседнего воздушного пространства в другое;

2) маршруты проходят на таком расстоянии от общей границы соседних воздушных пространств, которое меньше, чем расстояние, охватываемое минимумами эшелонирования, действующими в данных условиях.

Указанные требования применяется в целях обеспечения:

совместимости параметров эшелонирования по обеим сторонам рубежа передачи управления движением;

безопасного эшелонирования между воздушными судами, выполняющими полет по обе стороны от общей границы.

188-2. Данные о выбранных минимумах эшелонирования и зонах их применения сообщаются соответствующим органам ОВД и эксплуатантам воздушных судов посредством сборников аэронавигационной информации в том случае, когда в основу эшелонирования положено использование воздушными судами предусмотренных навигационных средств или предусмотренных методов навигации.

Параграф 8. Выполнение групповых полетов и обеспечение эшелонирования

Сноска. Глава 14 дополнена параграфом 8 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

188-3. ВС не выполняют групповые полеты, за исключением тех случаев, когда имеется предварительная договоренность между экипажами отдельных ВС, входящих в группу, а групповые полеты в контролируемом воздушном пространстве выполняются как общее воздушное движение при следующих условиях.

Такие условия предусматривают следующее:

1) группа выполняет полет как одно ВС с точки зрения навигации и представления донесений о местоположении;

2) за обеспечение эшелонирования между ВС в группе отвечают командир экипажа ведущего ВС и командиры экипажей других ВС группы, и при его обеспечении учитываются переходные периоды, когда ВС маневрируют для занятия своего места в группе, а также во время схождения и расхождения;

3) каждое ВС находится от ведущего ВС на удалении не более 1 километр (0,5 морские мили) в боковой и продольной плоскостях и 30 метров (100 фут) в вертикальной плоскости.

188-4. Если групповой полет выполняется в соответствии с требованиями пункта 188-3 настоящей Инструкции, орган ОВД увеличивает установленные интервалы продольного и бокового эшелонирования не менее, чем на 1 километр (0,5 морские мили) при обеспечении эшелонирования между групповым полетом и другими ВС.

188-5. Взлет ВС при выполнении групповых полетов осуществляется в группе, за исключением случаев, когда командир ведущего ВС просит обеспечить ОВД отдельно для каждого ВС. Посадка ВС при выполнении групповых полетов осуществляется с соблюдением установленных интервалов эшелонирования. Место и/или время схождения/расхождения группы ВС, планируемое занятие воздушного пространства по горизонтали и/или вертикали определяется командиром ведущего ВС и заблаговременно сообщается органу ОВД. Орган ОВД в соответствии с воздушной обстановкой может запретить расхождение группы или ограничить занимаемое воздушное пространство при расхождении группы.

188-6. При входе в зону ответственности органа ОВД, командир экипажа ведущего ВС докладывает органу ОВД количество ВС в группе. Назначенный код ВОРЛ присваивается органом ОВД ведущему ВС, остальные ВС в группе сохраняют данный код в режиме "Stand by", если не получены другие указания от органа ОВД. Все ВС в группе прослушивают рабочую частоту органа ОВД.

188-7. При полетах по ППП расхождение группы ВС выполняется только по разрешению органа ОВД. Командир экипажа ведущего ВС обеспечивает

эшелонирование между ВС при расхождении группы до того момента, когда указания органа ОВД будут выполнены, ВС надлежащим образом опознаны и обеспечены установленные интервалы эшелонирования. В этом случае, каждый экипаж ВС устанавливает присвоенный ему код ВОРЛ и выходит на связь с органом ОВД, используя свой регистрационный номер (позывной).

188-8. При полетах по ППП схождение группы ВС выполняется только по разрешению органа ОВД. После разрешения органа ОВД и доклада ведущего ВС о начале схождения в группу ВС, командир экипажа ведущего ВС обеспечивает эшелонирование между ВС, выполняющих групповой полет.

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

188-9. В случае схождения/расхождения группы при полетах по ПВП за обеспечение эшелонирования между ВС в группе отвечает командир экипажа ведущего ВС и командиры экипажей других ВС в группе.

Параграф 9. Интервалы вертикального эшелонирования

Сноска. Глава 14 дополнена параграфом 9 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 28.01.2021 № 35 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

Сноска. Пункт 188-10 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 02.09.2021 № 473 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

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

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

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

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

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

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

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

Сноска. Пункт 188-11 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 02.09.2021 № 473 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

1) ограничения на использование воздушного пространства;

2) выделение соответствующего диапазона эшелонов полета;

3) введение специальных маршрутов полетов воздушных судов;

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

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

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

Сноска. Пункт 188-12 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 02.09.2021 № 473 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

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

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

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

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

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

- 3) на эшелонах полета выше 12500 метров (FL410) – 600 метров (2000 футов).

Сноска. Пункт 188-13 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 02.09.2021 № 473 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

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

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

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 188-14, в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 02.09.2021 № 473 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

авиационных работ в диспетчерской зоне на истинных высотах, экипаж ВС предварительно согласовывает у органа ОВД район полетов и диапазон высот.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 188-15, в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 02.09.2021 № 473 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

188-16. Исключен приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

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

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 188-17, в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 02.09.2021 № 473 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 188-18, в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 02.09.2021 № 473 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 188-19, в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 02.09.2021 № 473 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 188-20, в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 02.09.2021 № 473 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

188-21. Исключен приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 9-1. Разрешения на полет с выдерживанием самостоятельно обеспечиваемого эшелонирования в визуальных метеорологических условиях

Сноска. Глава 14 дополнена параграфом 9-1 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

188-22. Вертикальное или горизонтальное эшелонирование не обеспечивается в воздушном пространстве классов D и E в дневное время, когда воздушным судам дано разрешение набирать высоту или снижаться при условии, что они будут самостоятельно обеспечивать эшелонирование и по-прежнему выполнять полет в визуальных метеорологических условиях.

Ответственность за обеспечение того, чтобы в течение всего периода действия разрешения полет не выполнялся в такой близости от других воздушных судов, которая может создать угрозу столкновения, возлагается на воздушное судно, получившее такое разрешение.

188-23. Полет по ПВП выполняется в визуальных метеорологических условиях. Выдача органом ОВД разрешения экипажу ВС на выполнение контролируемого полета по ПВП при условии, что оно будет самостоятельно обеспечивать эшелонирование относительно ВС, и оставаться в визуальных метеорологических условиях означает, что на протяжении времени действия разрешения, эшелонирование между воздушными судами со стороны органа ОВД не обеспечивается. При этом орган ОВД получает доклад от экипажей ВС об установлении визуального контакта друг с другом.

188-24. По запросу экипажа воздушного судна, выполняющего контролируемый полет в визуальных метеорологических условиях в дневное время, и с согласия пилота другого воздушного судна орган ОВД дает разрешение как вылетающему, так и прибывающему воздушному судну на полет в воздушном пространстве классов D и E при условии, что оно будет самостоятельно обеспечивать эшелонирование относительно другого воздушного судна и оставаться в визуальных метеорологических условиях.

Когда воздушному судну, выполняющему контролируемый полет, выдается такое разрешение, применяются следующие положения:

1) разрешение выдается в отношении указываемой части полета на высоте 3050 метров (10 000 футов) или ниже, во время набора высоты или снижения;

2) если существует вероятность того, что полет в визуальных метеорологических условиях может оказаться неосуществимым, полет по ППП обеспечивается согласно альтернативным указаниям, которым необходимо следовать, когда невозможно выполнение полета в визуальных метеорологических условиях (ВМУ) в течение периода действия разрешения;

3) пилот воздушного судна, выполняющего полет по ППП, после обнаружения того, что условия ухудшаются и, считая, что полет в ВМУ будет невозможным, до перехода к полету в приборных метеорологических условиях (ПМУ) информирует орган ОВД и продолжает полет в соответствии с данными ему альтернативными указаниями.

Параграф 9-2. Информация об основном движении

Сноска. Заголовок параграфа 9-2 - в редакции приказа Министра транспорта РК от 08.11.2024 № 368 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Сноска. Глава 14 дополнена параграфом 9-2 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

188-25. Основным движением является такое контролируемое движение, эшелонирование которого обеспечивается органами ОВД, но при обеспечении эшелонирования которого в отношении конкретного контролируемого полета не соблюдается или не будет соблюдаться соответствующий минимум эшелонирования относительно другого контролируемого движения.

188-26. Информация об основном движении предоставляется соответствующим воздушным судам, выполняющим контролируемый полет, во всех случаях, когда они представляют собой основное движение по отношению друг к другу.

188-27. Информация об основном движении включает:

1) направление полета соответствующих воздушных судов;

2) тип и категорию соответствующих воздушных судов с учетом турбулентности в следе (если это уместно);

3) крейсерский эшелон полета соответствующих воздушных судов и:
расчетное время пролета ими контрольного пункта (пункта передачи донесений), ближайшего к месту пересечения эшелона, или курсовой угол соответствующих воздушных судов по условному 12-часовому циферблату, а также расстояние до встречных воздушных судов, или фактическое или расчетное местоположение соответствующих воздушных судов.

188-28. Положения пунктов 188-25, 188-26 и 188-27 настоящей Инструкции не препятствует передаче органами ОВД воздушным судам, находящимся под их управлением, любой другой имеющейся в их распоряжении информации для повышения безопасности полетов в соответствии с задачами ОВД, определенными в пункте 18 настоящей Инструкции.

188-29. Категория турбулентности в следе будет представлять собой важную информацию о воздушном движении только в том случае, если соответствующее воздушное судно имеет категорию турбулентности в следе, свойственную более тяжелым воздушным судам, чем воздушные суда, которым направляется информация о воздушном движении.

Параграф 9-3. Совместные полеты по ПВП и ППП в воздушном пространстве класса D в диспетчерских районах, районах аэродромов (ТМА) либо диспетчерских зонах (СТР)

Сноска. Глава 14 дополнена параграфом 9-3 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

188-30. Положения, указанные в пунктах 188-31, 188-32, 188-33 и 188-34 настоящей Инструкции, определяют действия диспетчера органа ОВД для безопасного выполнения полетов по ПВП совместно с полетами по ППП в воздушном пространстве класса D.

188-31. Таблица 1 Приложения 2 к Правилам использования воздушного пространства Республики Казахстан, утвержденных постановлением Правительства Республики Казахстан от 12 мая 2011 года № 506, устанавливает минимальные требования к предоставляемому обслуживанию и требования, предъявляемые к выполнению полетов в воздушном пространстве класса D. В целях обеспечения выполнения функций диспетчерского обслуживания предотвращение столкновений между известными воздушными судами и поддержания ускорения и регулирования воздушного движения, орган ОВД обеспечивают выдачу информации об основном движении воздушным судам и указаний, помогающих пилотам наблюдать конфликтующие воздушные суда и избегать столкновений.

188-32. Диспетчерские разрешения (указания), выданные для полетов по ПВП в воздушном пространстве класса D, могут включать разрешения (указания) по маршруту (визуальным ориентирам), точкам (зонам) ожидания, ограничения (назначения) высоты полета и информацию об опасностях столкновения, чтобы обеспечить безопасное, упорядоченное и быстрое движение потока воздушного движения и обеспечить эффективное управление общей рабочей нагрузкой на орган ОВД.

Органом ОВД могут быть выданы диспетчерские разрешения (указания) по использованию маршрута, который устранил точки конфликта с маршрутами других воздушных судов, такими как линии конечного захода на посадку и зоны визуального маневрирования при заходе с круга, в целях снижения рабочей нагрузки на орган ОВД, связанной с передачей информации о движении ВС.

188-33. Для транзитных полетов либо перелетов между аэродромами внутри диспетчерской зоны рекомендуется использования стандартных маршрутов по ПВП, в целях избегания пересечения (либо минимизирующих такое пересечение) линий захода на посадку и вылета по приборам. Когда диспетчер органа ОВД требует, чтобы воздушное судно, выполняющее полет по ПВП выполнило зону ожидания на определенном ориентиром в ожидании дальнейшего разрешения, используется установленная фразеология радиообмена с экипажем ВС, а расположение ориентира должно быть известно экипажу ВС. При высокой интенсивности воздушного движения в диспетчерской зоне (класса D) диспетчер органа ОВД имеет право ограничить выполнение транзитных полетов по ПВП, предложив экипажам ВС альтернативные маршруты в обход диспетчерской зоны.

188-34. При выдаче диспетчерских разрешений (указаний) для полетов по ПВП в воздушном пространстве класса D диспетчер органа ОВД убеждается в их приемлемости для полетов в визуальных метеорологических условиях. Применение векторения воздушных судов по ПВП допускается с согласия экипажа ВС, при этом принимается во внимание текущие метеорологические условия, исключая попадание в приборные метеорологические условия.

Глава 15. Эшелонирование в районе аэродромов

Сноска. Заголовок главы 15 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 1. Информация о воздушном и наземном движении.

Правила для вылетающих воздушных судов

189. Информация о движении ВС, транспортных средств или персонала, находящегося на или вблизи используемой ВПП, либо траектории взлета и набора высоты или конечного этапа захода на посадку, которое может создать угрозу столкновения для вылетающего или прибывающего ВС, передается диспетчером органа ОВД вылетающим и прибывающим ВС.

Сноска. Пункт 189 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

190. Для обеспечения эшелонирования воздушных судов в диспетчерских разрешениях на вылет воздушного судна указывается:

- 1) направление взлета и разворота после взлета;
- 2) курс или линия пути, по которой необходимо следовать до выхода на разрешенную линию пути вылета;
- 3) эшелон (высоту), который необходимо выдерживать до получения разрешения на продолжение набора до заданного эшелона (высоты);
- 4) время, пункт и/или вертикальная скорость.

191. На аэродромах, где установлены стандартные маршруты вылета по приборам (SID), воздушным судам следует выдавать разрешение выдерживать соответствующий SID.

192. Если воздушному судну, следующему по стандартному маршруту вылета по приборам (SID) выдается разрешение на набор эшелона (высоты), находящегося выше эшелона (высоты), указанного в SID, воздушное судно следует по опубликованному вертикальному профилю SID, если такие ограничения не отменены органом ОВД.

193. Разрешается взлет воздушного судна с попутной составляющей скорости ветра не более установленной руководством по летной эксплуатации каждого типа воздушного судна. Окончательное решение о возможности производства взлета с попутной составляющей скорости ветра принимается командиром воздушного судна.

193-1. Информация об основном движении передается в соответствии с параграфом 9-2 главы 14 настоящей Инструкции.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 193-1 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования); в редакции приказа Министра транспорта РК от 08.11.2024 № 368 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 2. Информация для вылетающих воздушных судов

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

- 1) используемую ВПП (МПУ взлета, номер ВПП), код состояния поверхности ВПП, вид загрязнения, глубина загрязнения, зона загрязнения в процентах для каждой трети

ВПП, дополнительная информация о состоянии поверхности ВПП, РД и перрона при наличии данной информации;

- 2) направление и скорость приземного ветра, с учетом его порывов;
- 3) давление QNH (по запросу экипажа ВС – QFE);
- 4) видимость (в сложных метеоусловиях), либо значение (-я) дальности видимости на ВПП (RVR);
- 5) точное время (по запросу экипажа ВС).

Сноска. Пункт 194 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

195. При получении информации об изменении на аэродроме вылета (назначения, запасном или по маршруту полета) состояния средств РТОП и связи, изменения состояния аэродрома и связанных с ним радио и светотехнических средств, сведений о новом регламенте работы аэродрома, диспетчер передает эти сведения экипажам воздушных судов, находящимся на связи.

Параграф 3. Правила для прибывающих воздушных судов

196. На аэродромах, оснащенных ATIS, при установлении первоначальной связи с экипажем воздушного судна, диспетчер АДЦ (ДПРА) получает от экипажа воздушного судна доклад о прослушивании информации ATIS.

При получении информации об изменении на аэродроме назначения метеорологической обстановки (SIGMET, AIRMET, предупреждение по сдвигу ветра), диспетчер АДЦ (ДПРА) передает эти сведения экипажам воздушных судов, находящимся на связи.

Предупреждение по аэродрому передается экипажам воздушных судов, находящимся на земле.

Эшелон перехода включается в диспетчерские разрешения для захода на посадку при отсутствии ATIS.

Сноска. Пункт 196 в редакции приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

197. Полеты в районе аэродрома выполняются по установленным для данного аэродрома стандартным маршрутам прибытия по приборам (STAR), схемам захода на посадку или траекториям, задаваемым диспетчером. При полетах по ППП на горных аэродромах снижение с нижнего безопасного эшелона и заход на посадку по установленной схеме разрешается выполнять после пролета установленного рубежа при радиолокационном контроле, устойчивой работе навигационного оборудования, знания экипажем и диспетчером местоположения ВС.

Сноска. Пункт 197 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

198. При отсутствии радиолокационного контроля и/или информации от ADS-B, но устойчивой работе пилотажно – навигационного оборудования орган ОВД разрешает экипажу воздушного судна выполнять заход на посадку в соответствии с опубликованными схемами захода на посадку по ППП или заход на посадку по ПВП при наличии соответствующих метеорологических условий.

Сноска. Пункт 198 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 29.12.2025 № 451 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

199. При наличии РЛК, информации от ADS-B и неустойчивой работе пилотажно-навигационного оборудования орган ОВД разрешает экипажу воздушного судна выполнять заход на посадку методом радиолокационного векторения, используя карты (схемы) минимальных высот аэродрома.

Сноска. Пункт 199 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 29.12.2025 № 451 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

200. При отсутствии радиолокационного контроля, информации от ADS-B и неустойчивой работе навигационного оборудования орган ОВД не разрешает снижение с нижнего безопасного эшелона. В этом случае воздушное судно следует на запасной аэродром.

Сноска. Пункт 200 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 29.12.2025 № 451 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

201. Если прибывающее воздушное судно будет направлено в зону ожидания, диспетчер органа ОВД информирует об этом экипаж воздушного судна с указанием причины задержки и передает информацию об этом заинтересованным абонентам.

202. По решению органа ОВД, в целях получения информации, необходимой для ОВД, экипажу прибывающего воздушного судна дается указание о докладе пролета контрольного пункта, начала выполнения стандартного разворота или разворота на посадочный курс, либо другой информации.

Для разведения воздушных судов (для опознавания, задержки, при отклонениях воздушного судна от заданного маршрута или по запросу экипажа воздушного судна), диспетчер органа ОВД может задавать курс следования (радиолокационное векторение).

203. При использовании стандартных маршрутов прибытия по приборам (STAR), прибывающим воздушным судам выдается разрешение выдерживать соответствующий STAR. Экипаж воздушного судна информируется о схеме захода на посадку и используемой ВПП.

204. Разрешается посадка воздушного судна с попутной составляющей скорости ветра не более установленной руководством по летной эксплуатации каждого типа воздушного судна. Окончательное решение о возможности производства посадки с попутной составляющей скорости ветра принимается командиром воздушного судна.

Параграф 4. Стандартные диспетчерские разрешения для прибывающих воздушных судов

205. При использовании STAR диспетчер РДЦ согласовывает с диспетчером ДПП (ДПВ) условия входа в район аэродрома и выдает экипажу воздушного судна стандартное диспетчерское разрешение.

206. Стандартные разрешения для прибывающих воздушных судов содержат следующие элементы:

- 1) опознавательный индекс воздушного судна;
- 2) обозначение назначенного STAR;
- 3) используемая ВПП, если эта информация отсутствует в описании STAR;
- 4) исходный эшелон, если этот элемент отсутствует в описании STAR;
- 5) другие необходимые указания или информацию, не включенные в описание STAR.

Параграф 5. Визуальный заход на посадку

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

Сноска. Пункт 207 в редакции приказа и.о. Министра транспорта РК от 04.01.2024 № 2 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

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

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

Сноска. Пункт 208 в редакции приказа и.о. Министра транспорта РК от 04.01.2024 № 2 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 5-1. Векторение для визуального захода на посадку

Сноска. Глава 15 дополнена параграфом 5-1 в соответствии с приказом и.о. Министра транспорта РК от 04.01.2024 № 2 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

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

209. Разрешение на выполнение визуального захода на посадку означает, что экипажу предоставляется право выбора траектории полета по своему усмотрению.

Сноска. Пункт 209 в редакции приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

210. Диспетчер АДЦ (ДПРА) обеспечивает установленные интервалы эшелонирования для полетов по ППП между воздушным судном, выполняющим визуальный заход на посадку, и другими прибывающими и вылетающими воздушными судами.

Сноска. Пункт 210 в редакции приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

Сноска. Пункт 211 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 29.12.2025 № 451 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

212. Орган ОВД информирует экипаж воздушного судна, следующего позади воздушного судна, относящегося к категории более тяжелого, о возможной турбулентности в следе.

Сноска. Пункт 212 в редакции приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

213. Диспетчер АДЦ (ДПРА) при выполнении визуального захода на посадку:

1) контролирует выдерживание экипажем схемы снижения и захода на посадку по приборам до начала визуального захода на посадку при наличии радиолокационного контроля;

2) своевременно представляет информацию экипажу о воздушной, метеорологической и орнитологической обстановке;

3) контролирует выдерживание экипажем воздушного судна схемы ухода на второй круг по приборам при наличии радиолокационного контроля.

Сноска. Пункт 213 в редакции приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

214. Исключен приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

215. Исключен приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

216. Исключен приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

217. Исключен приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

218. Исключен приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

219. Исключен приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

220. Исключен приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

221. Исключен приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от

28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

222. Исключен приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

223. Исключен приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

224. Исключен приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

225. Исключен приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 6. Заход на посадку по приборам

226. Диспетчер ДПП назначает экипажу прибывающего воздушного судна схему захода на посадку по приборам. Экипаж воздушного судна может запросить другую схему захода на посадку, и, если позволяют условия, диспетчер ДПП назначает новую схему захода.

227. При докладе экипажа воздушного судна о том, что он не знаком с порядком захода на посадку по приборам, орган ОВД оказывает ему необходимую помощь по выдерживанию схемы захода на посадку и по его запросу передает частоту(ы) навигационного(ых) средства (средств), а также порядок ухода на второй круг.

Параграф 7. Полет в зоне ожидания

228. Для регулирования очередности захода на посадку применяются зоны ожидания, установленные в районе аэродрома над специально выделенными РНТ или характерными наземными ориентирами.

229. При направлении воздушного судна в зону ожидания орган ОВД выдает экипажу воздушного судна разрешение на полет до контрольной точки ожидания, указания относительно полета в зоне ожидания и предполагаемое время захода на посадку.

230. Во время выполнения полета в зоне ожидания, между воздушными судами обеспечиваются соответствующие минимумы вертикального эшелонирования.

231. Вход в зону ожидания и полет в ней выполняется в соответствии с опубликованной в сборниках аэронавигационной информации схемой или полученными указаниями от органа ОВД.

232. Эшелоны полета в зонах ожидания назначаются с таким расчетом, чтобы облегчить выдачу экипажам воздушных судов разрешений на выход из зоны ожидания и выполнение захода на посадку с соблюдением установленных приоритетов. Экипажу воздушного судна, направленному в зону ожидания первым, назначается нижний эшелон зоны ожидания, остальным воздушным судам, в зависимости от очередности входа в зону ожидания, назначаются последующие эшелоны полета.

233. Если предполагается продолжительное ожидание, турбореактивным воздушным судам назначаются более высокие эшелоны полета в зоне ожидания с сохранением за ними очередности захода на посадку. При выходе этих воздушных судов из зоны ожидания или внеочередном выходе воздушного судна из зоны ожидания орган ОВД обеспечивает безопасное снижение путем векторения.

234. По решению органа, в целях обеспечения безопасности и регулярности полетов экипажу ВС выдается указание выполнять полет над точкой его местоположения или над другой точкой при условии сохранения требуемого запаса высоты над препятствиями.

Сноска. Пункт 234 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

Параграф 8. Очередность захода на посадку

235. Очередность захода на посадку устанавливается с таким расчетом, чтобы обеспечить прибытие максимального числа воздушных судов с наименьшей задержкой. Право первоочередности предоставляется:

- 1) воздушному судну, выполняющему экстренную (или аварийную) посадку;
- 2) воздушным судам санитарной авиации или воздушным судам, на борту которых больные или тяжелораненые, нуждающиеся в срочной медицинской помощи;
- 3) воздушным судам, занятым поисково-спасательными операциями;
- 4) другим воздушным судам в зависимости от складывающейся воздушной обстановки, местных условий и процедур, связанных с эксплуатацией воздушных судов и (или) аэродрома.

236. В целях регулирования очередности захода на посадку прибывающих воздушных судов орган ОВД обеспечивает необходимые интервалы между воздушными судами.

237. При определении временного или продольного интервала между воздушными судами, выполняющими заход на посадку одно за другим, учитываются относительные скорости этих воздушных судов, расстояние от конкретной точки до ВПП, необходимость применения эшелонирования с учетом турбулентности в следе, время занятости ВПП, фактические метеорологические условия, а также другие условия, которые могут повлиять на время занятости ВПП. В технологиях работы диспетчеров указываются обстоятельства, при которых требуется любое увеличение продольного

расстояния между заходящими на посадку воздушными судами, а также подлежащие использованию в таких случаях минимумы.

Сноска. Пункт 237 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 9. Предполагаемое время захода на посадку

238. Предполагаемое время захода на посадку прибывающего воздушного судна определяется и передается экипажу воздушного судна до начала снижения с эшелона полета, в случае если прибытие будет задержано на 10 минут и более.

Пересмотренное предполагаемое время захода на посадку передается экипажу воздушного судна, если это время отличается от ранее переданного на 5 минут и более.

239. Предполагаемое время захода на посадку передается на борт воздушного судна во всех случаях, когда ожидается выполнение полета в зоне ожидания в течение 30 минут и более.

Параграф 10. Передача информации прибывающим воздушным судам

240. На аэродромах, оснащенных ATIS, при установлении первоначальной связи с экипажем прибывающего воздушного судна диспетчер ДПП получает от экипажа воздушного судна доклад о прослушивании информации ATIS. При получении информации об изменении на аэродроме назначения метеорологической обстановки, диспетчер передает эти сведения экипажам воздушных судов, находящимся на связи.

Доклад экипажа воздушного судна о получении информации ATIS означает, что он согласен с системой захода на посадку начитанной в ATIS, в противном случае он запрашивает другой тип захода.

241. При отсутствии ATIS диспетчер сообщает экипажу прилетающего ВС:

- 1) систему захода на посадку и используемую ВПП;
- 2) направление и скорость ветра, с учетом его порывов;
- 3) видимость (в сложных метеоусловиях), либо значение (-я) дальности видимости на ВПП (RVR);
- 4) об опасных метеоявлениях (при наличии);
- 5) облачность ниже 1500 метров (5000 футов), наличие кучево-дождевой облачности;
- 6) температура воздуха;
- 7) температура точки росы (по запросу экипажа ВС);
- 8) эшелон перехода;
- 9) давление QNH (по запросу экипажа ВС – QFE);

10) информацию об особых метеорологических явлениях на посадочной прямой;

11) прогноз погоды на посадку типа "тренд";

12) код состояния поверхности ВПП, вид загрязнения, глубина загрязнения, зона загрязнения в процентах для каждой трети ВПП, дополнительная информация о состоянии поверхности ВПП, РД и перрона при наличии данной информации.

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

Сноска. Пункт 241 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

241-1. При получении доклада от специалиста аэродромной службы об изменении состояния поверхности ВПП, когда ВС находится на конечном этапе захода на посадку, допускается предоставление информации для экипажа ВС только в виде кода состояния ВПП. Остальная информация (зона загрязнения, глубина загрязнения, вид загрязнения) передается по запросу экипажа ВС.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 241-1 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

242. При необходимости изменения схемы захода на посадку по приборам или используемой ВПП, отличных от ранее заявленных, орган ОВД информирует об этом экипаж воздушного судна.

242-1. В начале полета на конечном участке захода на посадку на борт воздушного судна передается следующая информация:

1) значительные изменения среднего направления и скорости приземного ветра, соответствующие следующим критериям:

среднее направление приземного ветра изменилось на 60 градусов или более по сравнению с направлением, указанным в последней сводке, при чем средняя скорость до и (или) после изменения составляет 5 м/с (10 узлов) или более;

средняя скорость приземного ветра изменилась на 5 м/с (10 узлов) или более по сравнению со скоростью, указанной в последней сводке;

величина отклонения от средней скорости приземного ветра (порывы) возросла на 5 м/с (10 узлов) или более по сравнению с величиной, указанной в последней сводке, средняя скорость до и (или) после изменения составляет 8 м/с (15 узлов) или более;

изменения ветра превышают предельные величины в эксплуатационном отношении значения.

При наличии в диспетчерском пункте информации о ветре в виде составляющих ветра, значительными изменениями являются:

средняя составляющая встречного ветра: 5 м/с (10 узлов);

средняя составляющая попутного ветра: 1 м/с (2 узла);

средняя составляющая бокового ветра: 3 м/с (5 узлов);

2) последняя информация, если она имеется, о сдвиге ветра и/или турбулентности в зоне конечного участка захода на посадку;

3) текущие данные о репрезентативной видимости в направлении захода на посадку и посадки или, если имеются, текущие значения дальности видимости на ВПП и, если целесообразно, тенденция их изменений.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 242-1 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 29.12.2025 № 451 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

243. Орган ОВД передает экипажу воздушного судна оперативную или метеоинформацию, отличающуюся от передаваемой по ATIS.

Параграф 11. Процедуры CCO и CDO

Сноска. Глава 15 дополнена параграфом 11 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 28.01.2021 № 35 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

243-1. В случае готовности экипажа воздушного судна использовать маршрут в режиме постоянного набора (CCO), диспетчер с учетом воздушной обстановки и метеоусловий в районе аэродрома при наличии систем наблюдения ОВД выдает разрешение следовать CCO по опубликованному SID.

243-2. В случае готовности экипажа воздушного судна использовать маршрут в режиме постоянного снижения (CDO), диспетчер с учетом воздушной обстановки и метеоусловий в районе аэродрома при наличии систем наблюдения ОВД выдает разрешение следовать CDO по опубликованному STAR. CDO (CCO) прекращается в любое время по запросу экипажа воздушного судна или решению органа ОВД из-за аварийной ситуации, метеоусловий или воздушной обстановки.

243-3. Орган ОВД применяет процедуры CDO только в отношении воздушных судов, допущенных для выполнения схем прилета и вылета, основанных на PBN. При выполнении CDO для конечного этапа захода на посадку используется только ILS.

243-4. Вертикальный профиль CDO представляет форму траектории бесступенчатого снижения с минимумом горизонтальных участков полета, необходимых только для уменьшения скорости и установления конфигурации

воздушного судна перед конечным этапом захода на посадку по ILS. В зависимости от воздушной обстановки, CDO начинается с точки начала снижения на маршруте или с нижних эшелонов полета, но не ниже, чем 10000 футов.

243-5. При обеспечении радиолокационного наведения (векторения) в режиме постоянного снижения диспетчером передается экипажу воздушного судна расчетное оставшееся расстояние до точки приземления, как сумма длин участков (сегментов) прогнозируемой траектории.

243-6. Процедуры CDO (ССО) публикуются в документах аэронавигационной информации.

Параграф 12. Основное местное движение

Сноска. Глава 15 дополнена параграфом 12 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 29.12.2025 № 451 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

243-7. Информация об основном местном движении, о котором известно диспетчеру, передается вылетающим и прибывающим воздушным судам незамедлительно. Основное местное движение означает любые воздушные суда, транспортные средства или персонал, находящиеся на или вблизи используемой ВПП, либо движение в зоне взлета и набора высоты или зоне конечного этапа захода на посадку, которое может создать угрозу столкновения для вылетающего или прибывающего воздушного судна. Информация об основном местном движении представляется в форме, удобной для распознавания.

243-8. Информация об основном местном движении передается своевременно, непосредственно экипажу, либо через диспетчерский пункт подхода при осуществлении координации (по решению аэродромного диспетчера для обеспечения безопасности полетов), либо по запросу воздушных судов.

Глава 16. Порядок аэродромного диспетчерского обслуживания

Сноска. Заголовок главы 16 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 1. Функции аэродромных диспетчерских пунктов

244. Диспетчеры АДЦ (ДПРА) предоставляют информацию и выдают разрешения находящимся на ОВД воздушным судам для обеспечения безопасности и регулярности воздушного движения на аэродроме или в районе аэродрома в целях предотвращения столкновения(ий) между:

- 1) воздушными судами, выполняющими полет в установленной зоне ответственности диспетчерского пункта, включая аэродромный круг;
- 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.

245. Диспетчеры АДЦ (ДПРА) обеспечивают ОВД в районе аэродрома и на площади маневрирования аэродрома и управляют движением транспортных средств и людей на площади маневрирования аэродрома.

Контроль за наземным движением обеспечивается посредством визуального наблюдения и с использованием систем наблюдения (при их наличии).

246. Количество диспетчерских пунктов, входящих в состав аэродромного диспетчерского центра (диспетчерских пунктов района аэродрома) определяется аэронавигационной организацией с учетом интенсивности воздушного движения в районе аэродрома.

247. Диспетчеры АДЦ (ДПРА) оповещают аварийно-спасательные и противопожарные службы аэродрома в следующих случаях:

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

248. Для сбора аварийно-спасательной команды (далее – АСК) диспетчеры АДЦ (ДПРА) применяют следующие сигналы оповещения:

1) сигнал "Тревога" подается в случаях, 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 прибывают к месту авиационного происшествия или квадрат, указанный при оповещении;

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

249. Диспетчеры АДЦ (ДПРА) назначают рабочее направление ВПП с учетом выполнения воздушным судном посадки или взлета против ветра, если соображения безопасности полетов, конфигурация ВПП, метеорологические условия и действующие процедуры захода на посадку или условия воздушного движения не делают предпочтительным другое направление. При выборе рабочего направления ВПП диспетчер АДЦ (ДПРА), кроме скорости и направления приземного ветра, учитывает

другие факторы (включая аэродромный круг движения, длину ВПП, а также имеющиеся средства захода на посадку или посадки).

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

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 249-1 в соответствии с приказом и.о. Министра транспорта РК от 04.01.2024 № 2 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 2. Управление наземным движением на аэродроме в условиях ограниченной видимости

Сноска. Заголовок параграфа 2 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Сноска. Параграф 2 в редакции приказа Министра по инвестициям и развитию РК от 23.11.2015 № 1081 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

250. Правила, предусмотренные пунктом 251 настоящей Инструкции, применяются в условиях, когда вся площадь маневрирования или ее часть не может визуальным образом контролироваться с диспетчерского пункта. Дополнительные требования, которые применяются при выполнении заходов на посадку по категориям II/III приведены в параграфе 2-1 главы 16 настоящей Инструкции.

Сноска. Пункт 250 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

251. В условиях ограниченной видимости, которые не позволяют диспетчеру АДЦ (ДПРА) осуществлять визуальный контроль за движениями воздушных судов и транспортных средств на площади маневрирования, применяется следующий порядок:

1) на пересечении рулежных дорожек, находящееся на РД воздушное судно или транспортное средство, ожидает на границе, обозначенной огнями предупреждающей линии, огнями линии "стоп" или маркировкой мест пересечения РД;

2) на рулежных дорожках выдерживается продольный интервал, установленный процедурой эшелонирования воздушных судов и транспортных средств для каждого конкретного аэродрома. В случае применения данного интервала учитываются характеристики средств наблюдения и управления наземным движением, сложность планировки аэродрома, и характеристики воздушных судов, использующих данный аэродром.

Параграф 2-1. Правила управления аэродромным движением при выполнении заходов на посадку по категориям II/III

Сноска. Глава 16 дополнена заголовком параграфа 2-1 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

252. Инструкция по операциям в условиях ограниченной видимости, касающаяся начала и продолжения точных заходов на посадку по категориям II/III, а также вылетов в условиях RVR менее 550 метров разрабатывается и утверждается эксплуатантом аэродрома (аэропорта) совместно со службой ОВД на основании положений документа EUR Doc 013 "European Guidance Material On All Weather Operations At Aerodromes" и согласовывается с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации.

Сноска. Пункт 252 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 29.12.2025 № 451 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

253. В инструкции по операциям в условиях ограниченной видимости, указывается следующее:

- 1) значение(я) RVR, при котором(ых) применяются операции в условиях ограниченной видимости;
- 2) минимальные требования к оборудованию ILS/MLS для обеспечения полетов по категориям II/III;
- 3) другие службы и средства, необходимые для обеспечения полетов по категориям II/III, включая наземные аэронавигационные огни, которые контролируются на предмет исправности в соответствии с пунктом 322-1 настоящего приказа;
- 4) критерии и обстоятельства, в которых снижаются характеристики оборудования ILS/MLS ниже уровня категорий II/III;
- 5) требование сообщения о любом отказе оборудования или ухудшении его характеристик соответствующим летным экипажам, диспетчерскому органу подхода и любой другой соответствующей организации;
- 6) специальные процедуры управления движением на площади маневрирования, включая:
 - подлежащие использованию места ожидания на ВПП;
 - минимальное расстояние между прибывающими и вылетающими воздушными судами для обеспечения защиты чувствительных и критических зон радиомаячных средств;
 - порядок проверки освобождения ВПП воздушными судами и транспортными средствами;

процедуры эшелонирования воздушных судов и транспортных средств (в случае применения);

7) применяемый интервал между выполняющими друг за другом заход на посадку воздушными судами;

8) предпринимаемые действия, в случае необходимости прекращения операций в условиях ограниченной видимости;

9) другие соответствующие условия или требования, необходимые при выполнении операций в условиях ограниченной видимости.

254. Процедуры в условиях ограниченной видимости инициируются руководителем полетов (старшим диспетчером смены), а при их отсутствии – диспетчером АДЦ (ДПРА).

Диспетчер АДЦ (ДПРА) информирует смежные диспетчерские пункты о начале и прекращении действия процедур, связанных с выполнением точных заходов на посадку по категориям II/III и операций в условиях ограниченной видимости.

Начало действий процедур LVP сообщается по каналу ATIS или диспетчером органа ОВД.

254-1. Ответственность диспетчера органа ОВД за управление движением на перроне ограничивается предоставлением консультаций и инструкций экипажам ВС для содействия предотвращению столкновений между движущимися воздушными судами. В случаях, когда перрон либо его часть находятся вне визуального контроля с рабочего места диспетчера ОВД, применяются одна из следующих процедур (при необходимости комбинируются применительно к местным условиям аэродрома):

1) первому воздушному судну разрешено руление. Второму воздушному судну выдается разрешение на руление и предоставляется информация о местоположении и намерении первого воздушного судна с указанием по приоритету движения воздушных судов;

2) первому воздушному судну разрешается руление, и все дальнейшие запросы на руление другого воздушного судна отклоняются до тех пор, пока первое воздушное судно не будет находиться в поле зрения диспетчера ОВД. Затем разрешается руление второму воздушному судну;

3) воздушному судну разрешается руление с докладом экипажа об освобождении перрона либо занятии легко идентифицируемой контрольной позиции на перроне. Затем второму воздушному судну разрешается движение при условии четкой идентификации позиции первого воздушного судна (по докладу экипажа ВС). В этом случае особенности применяемой фразеологии радиообмена и, при необходимости, контрольные позиции воздушных судов, публикуются в документах аэронавигационной информации. Особенности применения радиолокатора управления наземным движением на перроне определяются пунктом 384 настоящей Инструкции.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 254-1 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

255. Перед введением в действие процедур ограниченной видимости, АДЦ (ДПРА) начинает вести учет транспортных средств и лиц, находящихся в данный момент на площади маневрирования, и продолжает вести этот учет в течение всего периода действия этих процедур для содействия обеспечению безопасности деятельности на этой площади и ограничивает движение транспортных средств служб аэродрома по перронам и площади маневрирования.

Порядок учета транспортных средств и лиц, находящихся в данный момент на площади маневрирования при введении в действие процедур ограниченной видимости определяется аэронавигационной организацией.

256. Контроль за наличием препятствий на ВПП и в зонах РМС производится органом ОВД с использованием локатора обзора летного поля (при наличии), по докладам экипажей воздушных судов или докладам специалиста аэродромной службы.

257. При выполнении точных заходов на посадку по категориям II/III сигналы курсового и глиссадного радиомаяков обеспечиваются защитой от помех на конечном этапе захода на посадку.

258. Орган ОВД информирует пилота (экипаж) воздушного судна об изменении эксплуатационного состояния радио и светотехнического оборудования.

259. Исключен приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

260. Доклад об освобождении ВПП в условиях ограниченной видимости производится на РД только после освобождения критической зоны РМС, обозначенной световыми указателями.

Руление на перрон после освобождения ВПП осуществляется за машиной сопровождения. Заруливание воздушного судна на стоянку осуществляется по указанию встречающего.

Воздушные суда, выруливающие на взлет, лидируются машиной сопровождения от мест стоянок до предварительного старта. На предварительном старте воздушные суда должны останавливаться перед световым указателем, обозначающим критическую зону РМС.

При наличии осевых огней РД допускается руление ВС по осевым огням РД без машины сопровождения.

Параграф 3. Порядок управления движением лиц и транспортных средств на аэродромах

261. Движение лиц или транспортных средств, включая буксируемые воздушные суда, на площади маневрирования аэродрома управляется диспетчером АДЦ (ДПРА) во избежание возникновения опасности для них или для воздушных судов, выполняющих посадку, руление или взлет. Во всех случаях занятие лицами и транспортными средствами летной полосы и площади маневрирования без разрешения диспетчера АДЦ (ДПРА) не допускается.

262. Все транспортные средства и лица уступают дорогу воздушным судам, производящим руление за исключением аварийно-спасательных транспортных средств, следующих для оказания помощи воздушному судну, терпящему бедствие, которые пользуются приоритетом перед всеми другими видами наземного движения. В этом случае все наземное движение прекращается до окончания аварийно-спасательных работ.

262-1. При условии соблюдения положений пункта 262 настоящей Инструкции, транспортные средства, находящиеся на площади маневрирования, соблюдают следующий порядок:

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 инструкциями органа ОВД;

4) несмотря на положения подпунктов 1), 2) и 3) настоящего пункта, транспортные средства и транспортные средства, буксирующие воздушные суда, следуют указаниям аэродромного диспетчерского пункта.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 262-1 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 14.04.2016 № 375 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

263. При выполнении воздушным судном посадки или взлета транспортные средства ожидают в установленных вне критических зон РМС местах.

264. Транспортные средства, выполняющие работы на площади маневрирования, оборудуются искрогасителями, первичными средствами пожаротушения, средствами буксировки, радиосредствами, обеспечивающими двухстороннюю радиосвязь с органом ОВД и в целях обеспечения безопасности полетов габаритными и проблесковыми огнями, включенными независимо от времени суток. Машина руководителя работ дополнительно оборудуется радиостанцией для прослушивания радиообмена "экипаж-диспетчер". В случаях привлечения к работам на площади маневрирования не радиофицированных транспортных средств, движение и выполнение работ этих транспортных средств сопровождается руководителем работ.

265. При получении запроса на выполнение ремонтных и других работ на площади маневрирования во время приема и выпуска воздушных судов диспетчер АДЦ (ДПРА):

1) по разрешению руководителя полетов или старшего диспетчера, при наличии на этих средствах и на автомобиле руководителя работ установленных и исправных радиосредств, включенных габаритных и проблесковых огнях и устойчивой двусторонней связи, выдает разрешение;

2) информирует руководителя полетов (старшего диспетчера) о начале, перерывах и окончании работ;

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

4) докладывает руководителю полетов (старшему диспетчеру) о потере радиосвязи с руководителем работ на площади маневрирования и недостатках в работе светосигнального оборудования технических средств;

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

265-1. В случае прекращения (нарушения) связи с руководителем работ на летной полосе, мигание огнями ВПП является сигналом о необходимости немедленного освобождения ВПП.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 265-1 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 20.01.2015 № 20 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 4. Несанкционированный выезд на ВПП или препятствия на ВПП

266. Если после выдачи диспетчером АДЦ (ДПРА) разрешения на взлет или посадку установлен факт несанкционированного выезда на ВПП, или наличия какого-либо препятствия на летной полосе, который может создать угрозу безопасности взлетающему или выполняющему посадку воздушному судну, предпринимаются следующие действия:

1) запрещается взлет вылетающему воздушному судну с указанием причины запрета и информации о местоположении препятствия;

2) воздушному судну, заходящему на посадку, дается указание об уходе на второй круг с указанием причины и при необходимости информации о местоположении препятствия.

267. Орган ОВД составляет отчет о любом событии, связанном с наличием препятствия на ВПП или несанкционированным выездом на ВПП, и предоставляет его

через систему представления данных в адрес соответствующего структурного подразделения аэронавигационной организации.

Сноска. Пункт 267 в редакции приказа Министра по инвестициям и развитию РК от 23.11.2015 № 1081 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 5. Неопределенность в отношении местоположения на площади маневрирования

268. За исключением случаев, предусмотренных в пункте 269 настоящей Инструкции, экипаж воздушного судна, сомневающийся относительно своего местоположения на площади маневрирования, останавливает воздушное судно и докладывает об этом диспетчеру ДЦ (ДПРА), на связи с которым он находится.

269. Если экипаж воздушного судна сомневается относительно своего местоположения на площади маневрирования, но уверен в том, что воздушное судно находится на ВПП, экипаж воздушного судна:

- 1) докладывает об этом диспетчеру АДЦ (ДПРА), на связи с которым он находится;
- 2) если у него имеется возможность определить местоположение ближайшей приемлемой РД, освобождает ВПП и останавливает воздушное судно, если не получит иного указания от диспетчера АДЦ (ДПРА).

270. Водитель транспортного средства, сомневающийся относительно своего местоположения на площади маневрирования:

- 1) докладывает об этом диспетчеру АДЦ (ДПРА);
- 2) если не получает иного указания от диспетчера АДЦ (ДПРА), уходит из зоны приземления, РД или другой части площади маневрирования на безопасное расстояние и останавливает транспортное средство.

271. В случае, когда диспетчеру АДЦ (ДПРА) становится известно о том, что воздушное судно или транспортное средство потеряло ориентировку или не уверено в своем местоположении на площади маневрирования, предпринимаются действия по обеспечению безопасности полетов и оказанию помощи соответствующему воздушному судну или транспортному средству в определении его местоположения.

Параграф 6. Нештатная конфигурация и состояние воздушного судна

272. В случае если диспетчер АДЦ (ДПРА) наблюдает или получил сообщение о нештатной конфигурации или состоянии воздушного судна (невыпущенные шасси или его частичный выпуск, необычная эмиссия дыма из какой-либо части воздушного судна), он информирует об этом экипаж воздушного судна.

273. При получении доклада экипажа взлетевшего воздушного судна, о предполагаемом получении повреждений воздушного судна, проверяется ВПП, и экипаж воздушного судна информируется об отсутствии или о наличии на ВПП каких-либо деталей воздушного судна или останков птиц или животных.

Параграф 7. Важная информация об условиях на аэродроме

274. Важной информацией об условиях на аэродроме является информация, необходимая для обеспечения безопасности полетов воздушных судов и касающаяся рабочей площади или любых средств и оборудования, которые с ней связаны.

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

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

Сноска. Пункт 275 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 02.09.2021 № 473 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

276. В отношении перронов диспетчер АДЦ (ДПРА) обеспечивается информацией, которая предоставляется ему производственно-диспетчерской или аэродромной службой аэропорта.

277. Важная информация об условиях на аэродроме предоставляется каждому экипажу воздушного судна, за исключением случаев, когда известно, что экипаж воздушного судна уже получил эту информацию.

278. В случае если диспетчер АДЦ (ДПРА) получил информацию или наблюдает условия, угрожающие безопасности использованию воздушными судами площади

маневрирования, о котором ранее не сообщалось, операции на этой части площади маневрирования прекращаются и об этом информируется производственно-диспетчерская или аэродромная служба аэропорта.

Параграф 8. Движение воздушных судов на площади маневрирования

279. Разрешение на буксировку содержит указания и необходимую информацию с тем, чтобы буксируемое ВС могло избежать столкновения с препятствиями и другими ВС, выполняющими руление.

Независимо от полученных указаний органа ОВД по буксировке ВС, экипаж ВС и (или) лица, осуществляющие буксировку ВС обеспечивают предотвращение столкновений ВС с транспортными средствами, препятствиями и другими ВС при буксировке на перроне.

Выруливание ВС с места стоянки выполняется по сигналам лица, обеспечивающего выпуск ВС, а при его отсутствии – по решению командира ВС. Заруливание ВС на место стоянки производится по сигналам системы позиционирования ВС на стоянке, встречающего лица (сигнальщика), а при их отсутствии – по решению командира ВС.

Перед выдачей разрешения на руление диспетчер АДЦ (ДПРА) определяет место стоянки ВС.

Разрешение на руление содержит указания и необходимую информацию, с тем чтобы экипаж ВС мог выдерживать указанный маршрут руления, избежать столкновения с другими ВС или объектами и свести к минимуму возможный непреднамеренный выезд ВС на ВПП.

Сноска. Пункт 279 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

280. Если маршрут руления воздушного судна предусматривает пересечение ВПП, разрешение на руление включает разрешение на пересечение ВПП или указание об ожидании перед ВПП.

281. Стандартные маршруты руления, подлежащие использованию на аэродроме, публикуются в документах аэронавигационной информации. Стандартные маршруты руления обозначаются отличным образом от обозначений взлетно-посадочной полосы и маршрутов ОВД, и указываются в разрешениях на руление.

Сноска. Пункт 281 в редакции приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 14.04.2016 № 375 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

281-1. Стандартные маршруты руления разрабатываются прямыми, простыми и, где позволяет конфигурация аэродрома, проходить так, чтобы избежать возникновения конфликтных ситуаций при движении.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 281-1 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 14.04.2016 № 375 (вводится в действие по

истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

282. При отсутствии на аэродроме стандартных маршрутов руления, маршрут руления должен указываться с использованием обозначений РД и ВПП.

283. Выдача диспетчером АДЦ (ДПРА) разрешения экипажу на руление по ВПП допускается при условии, что это не приведет к задержке других воздушных судов или не будет представлять для них опасности.

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

Сноска. Пункт 284 в редакции приказа и.о. Министра транспорта РК от 04.01.2024 № 2 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 284-1 в соответствии с приказом и.о. Министра транспорта РК от 04.01.2024 № 2 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

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

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

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 284-2 в соответствии с приказом и.о. Министра транспорта РК от 04.01.2024 № 2 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 284-3 в соответствии с приказом и.о. Министра транспорта РК от 04.01.2024 № 2 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

285. В случае, когда вертолету необходимо переместиться над поверхностью земли, разрешено руление по воздуху.

286. Висение или руление по воздуху вертолета производится с учетом исключения вредного воздействия струи несущего винта на легкие воздушные суда.

Параграф 9. Обслуживание воздушного движения по аэродромному кругу

287. ОВД воздушных судов по аэродромному кругу осуществляется с обеспечением установленных минимумов эшелонирования.

288. Установленные минимумы эшелонирования не применяются по отношению к воздушным судам:

выполняющим групповые полеты;

государственной авиации, выполняющим боевые, учебно-боевые полеты или перехват.

289. Диспетчер АДЦ (ДПРА) информирует экипажи воздушных судов о воздушной обстановке (при необходимости) и метеоусловиях (при отсутствии ATIS), разрешает полет по установленным схемам или заданным траекториям, контролирует их соблюдение, обеспечивает расхождение воздушных судов на интервалах не менее установленных. В целях регулирования интервалов между воздушными судами диспетчеру АДЦ (ДПРА) разрешается задавать режимы поступательных или вертикальных скоростей в допустимых для данного воздушного судна пределах.

290. Диспетчеру АДЦ (ДПРА) необходимо знать состояние и готовность к работе запасных (грунтовых) ВПП и, в случае их использования, информировать об этом экипажи воздушных судов для принятия ими решения на посадку или уход на запасной аэродром.

291. Диспетчер АДЦ (ДПРА) при установлении связи с воздушным, заходящим на посадку, опознает его (при наличии радиолокационного контроля), сообщает условия захода на посадку, контролирует соблюдение установленной схемы снижения и захода на посадку, обеспечивает снижение для захода на посадку с соблюдением установленных интервалов эшелонирования.

291-1. Перед входом в аэродромный круг полетов экипажу воздушного судна, выполняющего полет по ПВП предоставляется следующая информация:

- 1) направление аэродромного круга полетов;
- 2) маркированный номер ВПП или рабочий курс посадки;
- 3) атмосферное давление аэродрома приведенное к среднему уровню моря (QNH);
- 4) минимальная высота установленная для входа в аэродромный круг полетов;
- 5) направление ветра и скорость;
- 6) информация о воздушной обстановке (при необходимости).

Сноска. Параграф 9 дополнен пунктом 291-1 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 28.01.2021 № 35 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

291-2. Разрешение на вход в круг полетов по ПВП выдается с учетом воздушного движения, направления круга полетов, при этом вход в круг полетов выполняется с любой точки.

Сноска. Параграф 9 дополнен пунктом 291-2 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 28.01.2021 № 35 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

292. При фактической погоде, соответствующей высоте нижней границы облаков 200 метров (650 футов) и ниже (при их общем количестве более 2-х октантов), видимости на ВПП 2000 метров и менее, диспетчер АДЦ (ДПРА) при заходе на посадку каждого ВС:

1) запрашивает уточненные данные от метеонаблюдателя о высоте нижней границы облаков и видимости на ВПП;

2) передает экипажу ВС полученные от метеонаблюдателя уточненные данные о погоде до начала выполнения разворота на предпосадочную прямую (точки входа в глиссаду при заходе с прямой).

Сноска. Пункт 292 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

293. Диспетчер АДЦ (ДПРА) обеспечивает заход воздушного судна на посадку по системе начитанной в ATIS (выбранной экипажем воздушного судна) и дает разрешение на посадку.

294. О неисправностях или отказах систем посадки диспетчер АДЦ (ДПРА) информирует экипаж воздушного судна и выдает ему рекомендации по использованию других средств обеспечения захода на посадку.

295. При заходе воздушных судов на посадку по категорированным минимумам впереди на посадочной прямой, а также в критических зонах РМС не должны находиться другие воздушные суда (препятствия).

296. При работе комплексной радиотехнической автоматической метеорологической станции (далее – КРАМС) в минутном режиме (заход воздушного судна по минимумам категории II, III), диспетчер АДЦ (ДПРА) снимает показания высоты нижней границы облаков (вертикальной видимости) и дальности видимости на ВПП с блока индикации КРАМС и при их изменении информирует экипаж ВС.

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

Сноска. Глава 16 дополнена параграфом 9-1 в соответствии с приказом и.о. Министра транспорта РК от 04.01.2024 № 2 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

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

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

Параграф 10. Обслуживание воздушного движения вылетающих воздушных судов

297. Диспетчер АДЦ (ДПРА) разрешает буксировку, запуск двигателей и руление ВС на предварительный старт по запросу экипажа ВС, с учетом установленного времени вылета, указывает рабочее направление ВПП (МПУ взлета), маршрут и условия руления. При наличии ATIS рабочее направление ВПП (МПУ взлета) не указывается.

Сноска. Пункт 297 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

298. При взлете имеют преимущества следующие воздушные суда:

- 1) выполняющие задание по охране интересов государства;
- 2) выполняющие поисково-спасательные, аварийно-спасательные работы;
- 3) задания по оказанию срочной медицинской помощи;

4) другие воздушные суда, в зависимости от складывающейся воздушной обстановки, местных условий и процедур, связанных с эксплуатацией воздушного судна или аэродрома.

Сноска. Пункт 298 с изменением, внесенным приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 20.01.2015 № 20 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

299. При работе аэродрома с запасной (грунтовой) ВПП диспетчер АДЦ (ДПРА) сообщает экипажу воздушного судна ее местонахождение, указывает маршрут и порядок руления.

300. В периоды захода воздушных судов на посадку по категорированным минимумам, диспетчер АДЦ (ДПРА) обеспечивает отсутствие воздушных судов и других подвижных технических средств, находящихся у него на связи, в критических зонах действия РМС посадки.

301. Выруливание на исполнительный старт и взлет вылетающему воздушному судну разрешается, если между ним и заходящим на посадку воздушным судном обеспечивается безопасный интервал.

302. Взлет не от начала ВПП производится по согласованию между органом ОВД и экипажем вылетающего воздушного судна.

Решение на взлет не от начала ВПП, принимает экипаж воздушного судна.

Сноска. Пункт 302 в редакции приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

303. Запрещается давать разрешение на занятие исполнительного старта одновременно двум воздушным судам.

304. Разрешается выпуск ВС с курсом обратным рабочему направлению ВПП при наличии заходящих на посадку ВС при соблюдении всех нижеследующих условий:

1) наличии системы наблюдения ОВД;

2) выполнении предварительного согласования с диспетчерами смежных диспетчерских пунктов;

3) соблюдении условий, обеспечивающих безопасность выполнения полетов, определенных органом ОВД, прошедших оценку рисков и внесенных в технологию работы диспетчера ОВД;

4) по согласованию с РП.

Сноска. Пункт 304 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

305. С момента начала разбега ВС и до набора высоты 200 метров (650 футов) диспетчеру АДЦ (ДПРА) запрещается вызывать экипаж ВС, за исключением случаев, когда возникает угроза безопасности полетов. Если полет выполняется на высоте менее 200 метров (650 футов), то радиосвязь устанавливается после занятия заданной высоты.

Сноска. Пункт 305 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

306. Диспетчер не дает разрешение на взлет, если:

1) ВПП занята;

2) код состояния поверхности ВПП неизвестен экипажу ВС;

- 3) впереди взлетевшее ВС не пересекло конец используемой ВПП или не приступило к выполнению разворота (отворота);
- 4) ВС, выполнившее посадку, не освободило используемую ВПП;
- 5) безопасный интервал для вылетающего ВС не обеспечен;
- 6) на летной полосе имеются препятствия;
- 7) экипаж ВС не имеет информации о явлениях, угрожающих безопасности взлета (скоплениях птиц, опасных метеоявлениях, метеорологической видимости менее 600 метров в условиях сильных ливневых осадков, направлении и скорости ветра у земли с учетом его порывов).

Сноска. Пункт 306 - в редакции приказа и.о. Министра транспорта РК от 04.01.2024 № 2 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

307. В случае, когда воздушное судно заняло исполнительный старт и не начало разбег после получения разрешения на взлет, а заходящее на посадку воздушное судно находится на предпосадочной прямой на удалении 4 километра (2 морские мили) при наличии системы наблюдения ОВД, диспетчер АДЦ (ДПРА) запрещает взлет и направляет заходящее на посадку воздушное судно на второй круг.

Сноска. Пункт 307 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 28.01.2021 № 35 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

308. Отсутствие препятствий на ВПП определяется:

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

Сноска. Пункт 308 - в редакции приказа и.о. Министра транспорта РК от 04.01.2024 № 2 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

- 1) ВПП свободна;
- 2) код состояния поверхности ВПП известен экипажу ВС;
- 3) впереди взлетевшее ВС пересекло конец используемой ВПП или приступило к выполнению разворота (отворота);

4) ВС, выполнившее посадку, освободило используемую ВПП;

5) безопасный интервал для вылетающего ВС обеспечен;

6) препятствия на летной полосе отсутствуют;

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

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

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

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

Сноска. Пункт 309 - в редакции приказа и.о. Министра транспорта РК от 04.01.2024 № 2 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования); с изменением, внесенным приказом Министра транспорта РК от 08.11.2024 № 368 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 11. Обслуживание воздушного движения прибывающих воздушных судов

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

1) код состояния поверхности ВПП известен экипажу ВС;

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

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

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

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

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

Сноска. Пункт 310 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

- 1) в воздушном пространстве на пути воздушного судна имеются препятствия, угрожающие безопасности полета;
- 2) на предпосадочной прямой возникла угроза нарушения установленного интервала эшелонирования между воздушными судами, при этом учитываются минимальные интервалы продольного эшелонирования, основанные на турбулентности в следе;
- 3) летная полоса занята;
- 4) находящееся на исполнительном старте воздушное судно после получения разрешения на взлет не начало разбег, а заходящее на посадку воздушное судно находится на предпосадочной прямой на удалении 4 километра (2 м.мили) при наличии системы наблюдения ОВД.

Сноска. Пункт 311 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 02.09.2021 № 473 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

311-1. Отсутствие препятствий на ВПП определяется:

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

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 311-1 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 20.01.2015 № 20 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования); в редакции приказа и.о. Министра транспорта РК от 04.01.2024 № 2 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

- 1) всех изменениях видимости на ВПП (видимости) от 2000 метров и менее и высоте нижней границы облаков (вертикальной видимости) от 200 метров (650 футов) и ниже;
- 2) опасных метеоявлениях на предпосадочной прямой;
- 3) сильных ливневых осадках с метеорологической дальностью видимости менее 1000 метров;
- 4) изменение направления и скорости ветра у земли с учетом порывов.

Сноска. Пункт 312 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 02.09.2021 № 473 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

- 1) воздушное пространство на пути снижения и летная полоса свободны;
- 2) на предпосадочной прямой отсутствует угроза нарушения установленных интервалов эшелонирования между воздушными судами;
- 3) впереди взлетевшее воздушное судно пересекло конец используемой ВПП или приступило к выполнению разворота (отворота);
- 4) код состояния поверхности ВПП известен экипажу ВС.

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

Сноска. Пункт 313 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

314. Использование светового табло "ВПП занята":

Световое табло "ВПП занята" включается диспетчером АДЦ (ДПРА) как дополнительная информация о занятости летной полосы:

- 1) при наличии препятствий на летной полосе;
- 2) после выдачи разрешения на занятие летной полосы для производства работ на ней;
- 3) при выдаче разрешения на пересечение ВПП;
- 4) при закрытии аэродрома по техническим и другим причинам.

Световое табло "ВПП занята" выключается:

- 1) после окончания работ на летной полосе;
- 2) после пересечения ВПП;
- 3) после открытия аэродрома.

315. В целях уменьшения времени занятости ВПП, воздушному судну, выполняющему посадку, выдаются следующие диспетчерские разрешения:

- 1) выполнить посадку за пределами зоны приземления ВПП, за исключением воздушных судов категории "сверхтяжелое" или "тяжелое";
- 2) освободить ВПП через указанную РД;
- 3) ускорить освобождение ВПП.

Сноска. Пункт 315 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 28.01.2021 № 35 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

316. При выдаче указания воздушному судну, выполняющему заход на посадку, выполнить маневр посадки и (или) послепосадочного пробега, учитывается тип воздушного судна, длина ВПП, месторасположение РД для освобождения ВПП, сообщенная эффективность торможения на ВПП и РД (код состояния поверхности ВПП), а также метеорологические условия.

Сноска. Пункт 316 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

317. Если требуемое указание не может быть выполнено командир воздушного судна информирует об этом диспетчера АДЦ (ДПРА).

318. В условиях ограниченной видимости диспетчер АДЦ (ДПРА) дает указание экипажу воздушного судна доложить об освобождении ВПП.

Параграф 12. Наземные аэронавигационные огни

319. Светосигнальное оборудование аэродрома включается:

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

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

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

320. Светосигнальное оборудование выключается:

1) с восходом солнца;

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

3) при ночных полетах – после выхода взлетевшего воздушного судна из района аэродрома или после заруливания на стоянку прибывшего воздушного судна;

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

321. На аэродромах, оборудованных огнями переменной интенсивности, должна быть таблица регулирования интенсивности с учетом условий видимости и освещенности для того, чтобы ею могли руководствоваться диспетчеры АДЦ (ДПРА) для приведения силы света этих огней в соответствие с преобладающими условиями. По запросу экипажа воздушного судна производится дополнительная регулировка интенсивности.

322. Огни системы визуальной индикации глиссады включаются на оборудованных ВПП в дневное время и в темное время суток, независимо от условий видимости при возможности автономного включения.

322-1. Работоспособность светосигнального оборудования аэродрома определяется диспетчером АДЦ (ДПРА) посредством системы автоматической индикации (контроля) отказов (при ее наличии).

При отсутствии системы автоматической индикации (контроля) отказов светосигнального оборудования аэродрома или в целях поддержания такой системы, диспетчер АДЦ (ДПРА) осуществляет визуальный контроль за огнями светосигнального оборудования в пределах видимости, а также использует информацию от экипажей воздушных судов или результатов проверки светосигнального оборудования специалистами аэропортовых служб.

Сноска. Параграф 12 дополнена пунктом 322-1 в соответствии с приказом Министра по инвестициям и развитию РК от 23.11.2015 № 1081 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

322-2. При получении информации о неисправности какого-либо огня (огней) диспетчер ДПРА (АДЦ) предпринимает меры для обеспечения безопасности воздушных судов или транспортных средств и информирует ответственное лицо, назначенное эксплуатантом аэродрома о необходимости устранения этой неисправности.

Сноска. Параграф 12 дополнена пунктом 322-2 в соответствии с приказом Министра по инвестициям и развитию РК от 23.11.2015 № 1081 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

Сноска. Глава 16 дополнена параграфом 13 в соответствии с приказом и.о. Министра транспорта РК от 04.01.2024 № 2 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

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

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

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

С этой целью диспетчер ОВД применяет следующие сигналы оповещения:

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

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

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

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

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

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

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

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

- 1) строительных или ремонтных работ на рабочей поверхности (площадке) вертодрома, либо в непосредственной близости от нее;
- 2) снега, слякоти, льда, инея или воды на рабочей поверхности;
- 3) других временных опасностей, включая наличие препятствий, птиц в секторе захода на посадку в непосредственной близости от вертодрома;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- 1) в секторе взлѸта имеются препятствия;
- 2) экипаж ВС не имеет информации о явлениях, угрожающих безопасности взлета (скоплениях птиц, опасных метеоявлениях, метеорологической видимости менее 600 метров в условиях сильных ливневых осадков, направлении и скорости ветра у земли с учетом его порывов).

322-13. Отсутствие препятствий на вертодроме определяется:

- 1) визуальным осмотром (в пределах видимости);

2) по докладам специалистов по посадке вертолета при осмотре рабочей поверхности вертодрома.

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

1) сектор для взлета свободен от препятствий;

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

3) экипажу ВС разрешено занять высоту круга или высоту, указанную в диспетчерском разрешении.

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

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

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

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

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

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

2) вертодром занят.

322-17. Диспетчер ОВД информирует экипаж ВС о:

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

2) опасных метеоявлениях в секторе захода на посадку;

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

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

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

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

2) вертодром свободен.

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

322-19. Светосигнальное оборудование вертодрома включается:

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

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

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

Светосигнальное оборудование выключается:

1) с восходом солнца;

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

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

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

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

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

Глава 17. Обслуживание ОВД на основе наблюдения

Сноска. Заголовок главы 17 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 1. Предоставление обслуживания ОВД на основе наблюдения

323. Информация, поступающая от систем наблюдения ОВД, включая связанные с безопасностью полетов оповещения и предупреждения (оповещение о возникновении конфликтной ситуации, предупреждение о достижении минимальной безопасной абсолютной высоты), используется органом ОВД для повышения пропускной способности и эффективности, а также безопасности полетов.

323-1. Перед предоставлением воздушному судну обслуживания ОВД на основе наблюдения устанавливается опознавание этого воздушного судна, о чем информируется пилот. После этого опознавание сохраняется до прекращения обслуживания ОВД на основе наблюдения.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 323-1 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 29.12.2025 № 451 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

324. Количество воздушных судов, находящихся на ОВД на основе наблюдения, не должно превышать значений пропускной способности с учетом:

- 1) структуры воздушного пространства соответствующего диспетчерского пункта (сектора);
- 2) функциональных обязанностей диспетчера соответствующего диспетчерского пункта (сектора);
- 3) оценки рабочей нагрузки на диспетчера;
- 4) степени технической надежности, наличия бортовых и наземных систем связи (основных и резервных), навигации и наблюдения.

325. При определении местоположения воздушных судов на ИВО диспетчер комплексно использует следующие методы опознавания:

- 1) пеленгацию – сравнение значений пеленга воздушного судна на индикаторе АРП и азимута отметки на ИВО;
- 2) привязку – сравнение координат известной точки (в момент доклада экипажа ВС о пролете) с координатами опознаваемой отметки на ИВО;
- 3) маневр – совпадение направления перемещения отметки от воздушного судна на ИВО (маневра) с направлением (маневром), заданным диспетчером;
- 4) использование систем наблюдения ОВД – сравнение соответствия информации, передаваемой экипажем ВС, и отображаемой на ИВО в формуляре сопровождения воздушного судна.
- 5) наблюдение за выполнением указания:

"передать информацию ADS-B в режиме опознавание" (при наличии возможности наземного и бортового оборудования);

об опознавании приемоответчика, об установлении конкретного кода при использовании ВОРЛ и/или MLAT.

Сноска. Пункт 325 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 2. Применение приемоответчиков ВОРЛ и передатчиков ADS-B

326. Распределение кодов ВОРЛ воздушным судам при ОВД в воздушном пространстве Республики Казахстан производится в соответствии с Методикой применения кодов вторичной обзорной радиолокации при обслуживании воздушного движения в воздушном пространстве Республики Казахстан, согласно приложению 3 к настоящей Инструкции.

326-1. При обслуживании воздушного движения в воздушном пространстве Республики Казахстан основным режимом вторичной радиолокации является международный режим работы системы вторичной радиолокации, работающей в режиме "RBS". В случае отсутствия на воздушном судне бортового ответчика, работающего в режиме "RBS", по указанию органа ОВД обслуживание воздушного движения осуществляется с использованием режима работы системы вторичной радиолокации — режима "УВД" (при наличии соответствующего ответчика на борту ВС и оборудования радиолокатора в режиме "УВД").

При отсутствии соответствующего ответчика на борту ВС и (или) оборудования радиолокатора в режиме "УВД" используется эшелонирование, основанное на РЛК с использованием первичного радиолокатора либо основанное на временных интервалах.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 326-1 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 14.04.2016 № 375 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

327. Для передачи информации воздушное судно, оснащенное ADS-B, может использовать аварийный режим и (или) режим срочности в случаях:

- 1) аварийной обстановки;
- 2) отказа связи;
- 3) актов незаконного вмешательства;
- 4) минимального остатка топлива;
- 5) медицинской проблемы с пассажирами или экипажем ВС.

328. Воздушные суда, оснащенные оборудованием ADS-B, приемоответчиком, работающим в режиме S и имеющие устройства опознавания воздушного судна, передают опознавательные индексы воздушных судов в соответствии с пунктом 7 плана полета, предусмотренного в документе Международной организации гражданской авиации "Организация воздушного движения" (DOC 4444 ATM/501) или регистрационные знаки воздушных судов.

Сноска. Пункт 328 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

329. При отличии опознавательного индекса, переданного с борта воздушного судна, оснащенного оборудованием ADS-B, приемопередатчиком, работающим в режиме S от ожидаемого индекса, пилоту дается указание подтвердить и, при необходимости, повторно ввести правильный опознавательный индекс воздушного судна.

Сноска. Пункт 329 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

330. Если после подтверждения экипажем воздушного судна правильности установки опознавательного индекса воздушного судна в устройстве опознавания ADS-B, приемопередатчиком, работающим в режиме S несоответствие по-прежнему сохраняется, диспетчер принимает следующие меры:

- 1) информирует пилота о сохраняющемся несоответствии;
- 2) по возможности вносит изменения в формуляр сопровождения, отображающий опознавательный индекс воздушного судна на индикаторе воздушной обстановки;
- 3) уведомляет смежный диспетчерский пункт (другой заинтересованный орган) об ошибке в опознавательном индексе, переданном с борта воздушного судна.

Сноска. Пункт 330 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

330-1. В случае отказа приемопередатчика после вылета органы ОВД обеспечивают продолжение полета в соответствии со вторым абзацем пункта 326-1.

При выполнении полета в зоне воздушного пространства с обязательным ответчиком (TMZ), в случае отказа приемопередатчика, который невозможно устранить до планируемого вылета, орган ОВД:

- 1) получает информацию о неисправности приемопередатчика от экипажа воздушного судна до вылета воздушного судна;
- 2) согласовывает с экипажем воздушного судна время вылета, маршрут полета.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 330-1 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 14.04.2016 № 375 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования); в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 28.01.2021 № 35 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 3. Информация о высоте полета, основанная на использовании данных о барометрической высоте

331. Для полетов в воздушном пространстве с RVSM ВС оснащаются приемоответчиками, передающими данные о барометрической высоте полета.

В воздушном пространстве с RVSM значение допуска, используемое для определения того, что отображаемая диспетчеру информация о высоте полета, полученная на основе данных о барометрической высоте, является точной, составляет ± 60 метров (± 200 футов). В другом воздушном пространстве оно составляет ± 90 метров (± 300 футов) выше эшелона полета 410 и ± 60 метров (± 200 футов) ниже эшелона полета 290. Допустимые отклонения от заданного эшелона (высоты) полета, отображаемого на индикаторе воздушной обстановки, определяются в режиме горизонтального полета.

Сведения о превышении допустимых отклонений в воздушном пространстве с RVSM предоставляются органом ОВД в региональное мониторинговое агентство в соответствии с заключенным соглашением.

Сноска. Пункт 331 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

332. Если отображаемая информация о высоте полета выходит за пределы допустимых отклонений диспетчер дает указание экипажу (пилоту) воздушного судна проверить правильность установки давления и подтвердить эшелон (высоту) полета воздушного судна.

333. При получении от экипажа (пилота) воздушного судна подтверждения о правильности установки давления и несоответствии отображаемой информации предпринимаются следующие действия:

1) экипажу (пилоту) воздушного судна дается указание прекратить передачу данных о высоте в режиме "С" или ADS-B если это не приведет к потере информации о местоположении и опознавании. Смежные диспетчерские пункты или орган ОВД (УВД), имеющие отношение к данному воздушному судну, информируются о предпринятых действиях;

2) экипаж (пилот) воздушного судна информируется о несоответствии, ему дается указание продолжать передачу данных о высоте в режиме "С" или ADS-B, с тем чтобы не допустить потери информации о местоположении и опознавательного индекса воздушного судна. Смежные диспетчерские пункты или орган ОВД (УВД), имеющие отношение к данному воздушному судну, информируются о предпринятых действиях.

334. Критерием, который используется при определении занятости эшелона воздушным судном, является ± 60 метров (± 200 футов) в воздушном пространстве от эшелона 410 и ниже, в воздушном пространстве выше эшелона полета 410 ± 90 метров (± 300 футов).

Сноска. Пункт 334 в редакции приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 20.01.2015 № 20 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

335. Если полученная на основе данных о барометрической высоте информация, о высоте полета свидетельствует, о том, что воздушное судно находится относительно заданного эшелона в пределах соответствующих допусков, указанных в пункте 334 настоящей Инструкции, оно рассматривается как выдерживающее заданный эшелон.

336. Воздушное судно, получившее разрешение на освобождение эшелона, рассматривается как приступившее к выполнению этого маневра и освободившее занимавшийся им ранее эшелон, когда полученная на основе данных о барометрической высоте информация, о его высоте полета свидетельствует, о перемещении данного воздушного судна в ожидаемом направлении более чем на 90 метров (300 футов) по отношению к ранее заданному эшелону.

337. Набирающее высоту или снижающееся воздушное судно рассматривается как пересекающее эшелон, когда получаемая на основе данных о барометрической высоте информация, о его высоте полета свидетельствует о том, что оно прошло этот эшелон в нужном направлении и удалилось от него более чем на 90 метров (300 футов).

338. Воздушное судно рассматривается как занявшее указанный в разрешении эшелон, если после получения основанной на данных о барометрической высоте информации о высоте полета, свидетельствующей о том, что оно находится относительно заданного эшелона в пределах соответствующих допусков, указанных в пункте 334 настоящей Инструкции, прошло три обновления отображаемой на ИВО информации или 15 секунд, в зависимости от того, какая величина больше.

339. Вмешательство диспетчера необходимо только в том случае, если расхождение между данными о высоте полета на индикаторе диспетчера и данными, используемыми в целях ОВД, превышает указанные выше значения.

340. Диспетчеру органа ОВД необходимо иметь полную информацию в отношении:

- 1) установленных минимальных абсолютных (относительных) высот полета в пределах района (зоны) ответственности;
- 2) нижнего безопасного эшелона (или эшелонов) полета;
- 3) минимальных абсолютных (относительных) высот, установленных для схем радиолокационного векторения.

Параграф 4. Прерывание или прекращение ОВД на основе наблюдения

341. Воздушное судно, обеспечиваемое ОВД на основе наблюдения, должно быть проинформировано, если обслуживание прервано или прекращено.

342. В случае, когда ОВД опознанного воздушного судна передается смежному органу ОВД (УВД) или диспетчерскому пункту (сектору), который будет обеспечивать процедурное эшелонирование, перед передачей ОВД передающий диспетчер обеспечивает между этим воздушным судном и другими контролируемыми воздушными судами, установленные временные интервалы эшелонирования.

Параграф 5. Применение систем наблюдения при диспетчерском обслуживании воздушного движения

343. Системы наблюдения применяются в целях обеспечения районного диспетчерского обслуживания, диспетчерского обслуживания подхода и аэродромного диспетчерского обслуживания.

Сноска. Пункт 343 в редакции приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 20.01.2015 № 20 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

- 1) обеспечение ОВД на основе наблюдения для эффективного использования воздушного пространства, сокращения задержек, предоставления прямых маршрутов и более оптимальных профилей полета, а также для повышения безопасности полетов;
- 2) обеспечение векторения вылетающих ВС в целях обеспечения эффективности и регулярности полетов и ускорения набора высоты до заданного эшелона полета;
- 3) обеспечение векторения ВС в целях разрешения возможных конфликтных ситуаций;
- 4) обеспечение векторения прибывающих ВС в целях обеспечения эффективности и регулярности полетов;
- 5) обеспечение векторения для оказания экипажам ВС содействия в самолетовождении;
- 6) обеспечение установленных интервалов эшелонирования и регулирование потока движения при отказе связи на борту ВС;
- 7) обеспечение контроля за траекторией полета ВС;
- 8) в целях обеспечения диспетчера, выполняющего функции диспетчера-ассистента по планированию и координации необходимой информацией.

Сноска. Пункт 344 - в редакции приказа и.о. Министра транспорта РК от 04.01.2024 № 2 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

345. Орган ОВД, использующий систему наблюдения, для соблюдения установленных интервалов эшелонирования учитывает относительные курсы воздушных судов, их скорости, технические ограничения системы наблюдения, рабочую нагрузку диспетчера и перегруженность каналов связи.

346. В случаях, когда ОВД опознанным воздушным судном передается диспетчерскому пункту (сектору) или органу ОВД (УВД), в районе (зоне) ответственности которого будут применяться временные интервалы эшелонирования, передающий диспетчер обеспечивает между воздушными судами установленные

минимальные временные интервалы эшелонирование до того, как они достигнут границы района (зоны) ответственности или прежде, чем они выйдут за пределы зоны действия средств наблюдения.

347. Диспетчер органа ОВД не допускает соприкосновение краев или наложение отображений местоположений воздушных судов, если между воздушными судами не обеспечивается установленный интервал вертикального эшелонирования.

348. На этапах захода на посадку и вылета воздушных судов, которым предоставляется ОВД на основе наблюдения, применяются минимумы эшелонирования, связанные с турбулентностью в следе.

349. Передача ОВД:

При предоставлении ОВД на основе наблюдения, необходимо осуществлять передачу ОВД смежному диспетчерскому пункту (сектору) или органу ОВД (УВД) на установленных рубежах передачи ОВД.

При использовании ВОРЛ и (или) ADS-B, и устойчивом отображении на индикаторе воздушной обстановки ВС с соответствующими формулярами сопровождения, передача ОВД смежному диспетчерскому пункту (сектору) или органу ОВД (УВД) допускается без предварительной координации при условии:

1) принимающему диспетчеру до передачи ОВД предоставляется обновление информации о плане полета ВС, которое подлежит передаче, включая присвоенный дискретный код ответчика ВОРЛ или опознавательный индекс ВС в случае использования режима "S" и ADS-B;

2) зона действия ADS-B или радиолокатора принимающего диспетчера позволяет ему видеть и опознавать соответствующее ВС на индикаторе воздушной обстановки до рубежа приема - передачи ОВД;

3) обеспечения средствами постоянной прямой двусторонней речевой связи, позволяющей диспетчеру установить связь со смежным диспетчерским пунктом (сектором) или органом ОВД (УВД);

4) предусмотрены процедуры без голосовой передачи данных, которые описаны в технологиях работы диспетчеров (при передаче ОВД между органами ОВД) или в специальных соглашениях между смежными органами ОВД и УВД;

5) в технологиях работы или в соглашениях указывается, что применение данного вида передачи ОВД может быть прекращено в любое время принимающим диспетчером после предварительного уведомления передающего диспетчера;

6) передающий диспетчер информирует принимающего диспетчера об указаниях в отношении изменения эшелона (высоты) полета, скорости или курса ВС, выдаваемых перед передачей ОВД.

Сноска. Пункт 349 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

350. При использовании первичного радиолокатора и применении ВОРЛ и (или) ADS-B, если не применяются минимумы эшелонирования, связанные с турбулентностью в следе, передача ОВД смежному диспетчерскому пункту (сектору) или органу ОВД (УВД) осуществляется при условии:

- 1) принимающий диспетчер опознал воздушное судно;
- 2) если диспетчеры не находятся рядом, они обеспечиваются средствами постоянной прямой двусторонней речевой связи, позволяющими устанавливать связь мгновенно;
- 3) интервалы эшелонирования с другими находящимися на ОВД воздушными судами соответствуют установленным интервалам эшелонирования;
- 4) передающий диспетчер информирует принимающего диспетчера об указаниях в отношении изменения эшелона (высоты) полета, скорости или курса воздушного судна, выдаваемых перед передачей ОВД;
- 5) передающий диспетчер поддерживает радиосвязь с воздушным судном до тех пор, пока принимающий диспетчер не подтвердит прием воздушного судна на ОВД на основе наблюдения. После этого экипажу ВС передается указание о переходе на связь с диспетчером смежного диспетчерского пункта (сектора) или органа ОВД (УВД), сообщив частоту его работы.

Параграф 6. Аварийные условия, опасные ситуации и отказы оборудования

351. В случае, когда воздушное судно находится в аварийном положении, диспетчер органа ОВД оказывает ему необходимую помощь в зависимости от ситуации

352. За ходом полета воздушного судна, находящегося в аварийном положении, осуществляется особый контроль и радиолокационный контроль (по возможности) до тех пор, пока воздушное судно не выйдет за пределы зоны действия системы наблюдения ОВД, и информация о местоположении воздушного судна предоставляется органам ОВД (УВД), которые могут оказать помощь этому воздушному судну. После предварительного согласования ОВД может быть передано смежному диспетчерскому пункту.

353. Экипаж воздушного судна, на борту которого возникло аварийное положение устанавливает на приемоответчике режима "А" код 7700 и (или) соответствующий аварийный режим ADS-B.

353-1. При появлении на индикаторе воздушной обстановки сигнала тревоги ADS-B, оповещающего о возникновении аварийного положения общего характера, и при отсутствии указания на конкретный характер аварийной ситуации, диспетчер осуществляет следующие действия:

1) устанавливает радиосвязь с воздушным судном для уточнения характера аварийной ситуации;

2) при отсутствии ответа от воздушного судна дает указание выполнить маневр для подтверждения его отображения на индикаторе воздушной обстановки и подтверждения факта одностороннего приема передач органа ОВД воздушным судном.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 353-1 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 29.12.2025 № 451 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

354. Информация об опасности столкновения:

В случае, когда опознанное воздушное судно, выполняющее контролируемый полет, следует по траектории, ведущей к возникновению конфликтной ситуации между этим воздушным судном и неизвестным воздушным судном, которая может создать опасность столкновения, диспетчер органа ОВД информирует экипаж воздушного судна, выполняющего контролируемый полет:

1) о неизвестном воздушном судне, и предпринимает действия по предотвращению столкновения;

2) об окончании конфликтной ситуации.

355. Информация о воздушных судах, следующих по траектории, ведущей к возникновению конфликтной ситуации, передается в следующей форме:

1) относительный пеленг воздушного судна, создающего конфликтную ситуацию, отсчитываемый по условному часовому циферблату;

2) расстояние в километрах (морских милях) до воздушного судна, создающего конфликтную ситуацию;

3) направление перемещения воздушного судна, создающего конфликтную ситуацию;

4) эшелон и тип воздушного судна, относительную скорость воздушного судна, создающего конфликтную ситуацию (при наличии этой информации).

Сноска. Пункт 355 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 28.01.2021 № 35 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

356. При потере радиосвязи, вызванной отказом бортовых или наземных систем радиосвязи "воздух-земля" диспетчеры органов ОВД действуют в соответствии с технологиями работы диспетчеров ОВД.

Радиосвязь считается потерянной, если в течение пяти минут, при использовании имеющихся каналов радиосвязи, на неоднократные вызовы по каждому из них экипаж воздушного судна или диспетчер органа ОВД не отвечают.

357. При потере радиосвязи экипаж воздушного судна включает сигнал "Бедствие", а также устанавливает код ответчика ВОРЛ "7600" и, используя все имеющиеся

средства, принимает меры к восстановлению связи с органом ОВД непосредственно или через другие воздушные суда, либо через другие пункты органов ОВД. В этих случаях может использоваться аварийная частота 121,5МГц для передачи информации о принятом решении, местонахождении, высоте полета (не ожидая подтверждения о ее приеме), а также прослушивание по каналам радиосвязи и на частоте ДПРМ (БПРМ) указаний и информации диспетчера органа ОВД.

357-1. При определении органом ОВД двусторонней потери связи с экипажем ВС, эшелонирование между ВС, с которым нарушена связь, и другими ВС обеспечивается на основе предположения о том, что экипаж ВС при полете в визуальных метеорологических условиях предпримет следующие действия:

- 1) продолжит полет в визуальных метеорологических условиях,
- 2) выполнит посадку на ближайшем подходящем аэродроме,
- 3) с помощью наиболее быстродействующих средств связи сообщит о своем прибытии соответствующему диспетчерскому органу.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 357-1 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

357-2. При полете в приборных метеорологических условиях или в таких условиях, когда представляется маловероятным, что экипаж ВС будет завершать полет в соответствии с положениями пункта 357-1 настоящей Инструкции, ВС:

1) в воздушном пространстве, где применяется процедурное эшелонирование, выдерживает последние заданные скорость и эшелон или минимальную абсолютную высоту полета, если она больше, в течение 20 (двадцати) минут после того, как экипаж ВС не смог сообщить свое местоположение в пункте обязательной передачи донесений, и после этого корректирует эшелон и скорость в соответствии с представленным планом полета.

2) в воздушном пространстве, где для ОВД используется система наблюдения ОВД, выдерживает последние заданные скорость и эшелон или минимальную абсолютную высоту полета, если она больше, в течение 7 (семи) минут после:

времени достижения последнего заданного эшелона или минимальной абсолютной высоты полета, или времени установки кода 7600 в приемоответчике (установки передатчика ADS-B на передачу данных о потере связи "воздух – земля"), или после того, как экипаж ВС не смог сообщить свое местоположение в пункте обязательной передачи донесений, в зависимости от того, что позже, и после этого корректирует эшелон и скорость в соответствии с представленным планом полета;

3) при векторении или получении от органа ОВД указания на выполнение смещения с использованием RNAV без установленного ограничения проследует самым

прямым по возможности путем, чтобы занять предусмотренный текущим планом полета маршрут не позднее следующей основной точки, учитывая при этом применяемую минимальную абсолютную высоту полета;

4) продолжает полет по маршруту в соответствии с текущим планом полета до соответствующего указанного навигационного средства или контрольной точки аэродрома назначения, и в том случае, когда требуется обеспечить соблюдение положений подпункта 5) настоящего пункта, выполняет полет над этим средством или контрольной точкой в режиме ожидания до начала снижения;

5) начинает снижение от указанного в подпункте 4) настоящего пункта навигационного средства или контрольной точки точно в предполагаемое время захода на посадку, которое было получено и подтверждено во время последнего сеанса связи или, по возможности, как можно ближе к этому времени; или в том случае, когда никакого предполагаемого времени захода на посадку не было получено и подтверждено, в расчетное время прибытия, указанное в текущем плане полета, или как можно ближе к этому времени;

б) выполняет полет по обычной схеме захода на посадку по приборам, предусмотренной для установленного навигационного средства или контрольной точки ;

7) выполняет посадку по возможности в пределах 30 (тридцати) минут после расчетного времени прибытия, указанного в подпункте 5) настоящего пункта или подтвержденного в последнем сообщении расчетного времени захода на посадку, в зависимости от того, какое из них наступило позднее.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 357-2 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

358. Если восстановить радиосвязь не удастся, экипаж воздушного судна прекращает выполнение задания и производит посадку на аэродроме вылета или на запасном аэродроме. Если 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 воздушного судна следует на аэродром назначения на эшелоне указанном в плане полета или на последнем заданном диспетчером органа ОВД эшелоне.

359. 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, заявленному в плане полетов) встречном нижнем эшелоне, но не ниже безопасной высоты полета.

Сноска. Пункт 359 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

360. При отказе наземных средств радиосвязи диспетчер органа ОВД в соответствии с технологией работы принимает меры к восстановлению связи с использованием резервных средств и каналов или передает ОВД смежному диспетчерскому пункту.

361. Диспетчер органа ОВД при отображении на ИВО кода ответчика ВОРЛ "7600", определяет характер потери путем передачи указания экипажу воздушного судна на включение приемоответчика в режим "опознавание", на изменение кода ответчика ВОРЛ, режима передачи ADS-B или курса следования. Определив, что экипаж принимает указания (передачи), дальнейшее ОВД этим воздушным судном осуществляется с использованием изменений кода ВОРЛ, режима передачи ADS-B или передачи команды на включение приемоответчика в режим "опознавание" для подтверждения приема выданных разрешений.

Сноска. Пункт 361 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 29.12.2025 № 451 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

361-1. Если действия, указанные в пункте 361 настоящей Инструкции, не приносят результатов, их повторяют на любом другом имеющемся канале, который, как предполагается, данное воздушное судно может прослушивать.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 361-1 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 29.12.2025 № 451 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

362. При определении двухстороннего отказа радиосвязи с экипажем воздушного судна, на всех имеющихся частотах, которые могут прослушиваться воздушным судном (включая частоту речевой связи имеющихся радионавигационных средств или средств захода на посадку), осуществляется передача необходимой информации и указаний "блиндром".

363. Диспетчер органа ОВД в районе (зоне) ответственности которого выполняет полет воздушное судно без радиосвязи, информирует об этом смежные диспетчерские пункты по маршруту полета.

364. Если произвести посадку на аэродроме назначения оказалось невозможным, ВС следует на запасной аэродром с набором нижнего безопасного эшелона или на запасной аэродром, расположенный в направлении обратном пути следования на ближайшем (к заданному, заявленному в плане полета) встречном нижнем эшелоне или на запасной аэродром, расположенный по направлению следования на (заданном, заявленном в плане полета) эшелоне.

Сноска. Пункт 364 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

365. Снижение для захода на посадку на запасном аэродроме экипаж воздушного судна начинает после пролета навигационного средства аэродрома.

366. Если, через 30 мин после расчетного времени прилета, воздушное судно не произвело посадку и не наблюдается на экране радиолокатора, а экипаж (пилот) воздушного судна не отвечает на вызовы по каналам радиосвязи, диспетчер органа ОВД возобновляет обычное воздушное движение в районе аэродрома, действуя далее в соответствии с технологией работы.

При наличии бортовых и наземных средств ВОРЛ после определения фактического эшелона полета воздушного судна, следующего без связи, допускается движение воздушных судов с обеспечением установленных интервалов эшелонирования без освобождения всего воздушного пространства.

367. Для обеспечения безопасности при потере радиосвязи, а также в случае получения от экипажа воздушного судна сигнала "Терплю бедствие", диспетчер органа ОВД в пределах своего района (зоны) ответственности вводит режим радиомолчания.

368. При отказе системы наблюдения ОВД:

1) в случае полного отказа системы наблюдения ОВД при сохранении радиосвязи "воздух – земля" диспетчер запрашивает местоположение всех воздушных судов, предпринимает действия по обеспечению между воздушными судами установленных интервалов эшелонирования без радиолокационного контроля и, если необходимо, ограничивает число входящих воздушных судов в свой район (зону) ответственности;

2) если обеспечить установленные интервалы вертикального эшелонирования не представляется возможным, диспетчеру органа ОВД разрешается временно использовать интервалы, равные половине применяемого минимума вертикального эшелонирования;

369. При получении сообщения от диспетчера органа ОВД об отказе системы наблюдения ОВД, экипаж воздушного судна продолжает полет с выдерживанием заданного эшелона полета, скорости и направления полета, с соблюдением повышенной осмотрительности за воздушной обстановкой, как визуальной, так и с помощью бортовых радиолокационных средств, с сообщением о своем местонахождении при пролете контрольных точек на маршруте.

370. При ухудшении характеристик источника данных о местоположении воздушного судна соответствующий орган ОВД обеспечивает установленные интервалы эшелонирования без радиолокационного контроля.

371. В случае полного отказа наземного радиооборудования и невозможности продолжать обеспечение ОВД на основе наблюдения диспетчер органа ОВД с помощью других каналов радиосвязи принимает следующие меры:

1) информирует об этом смежные диспетчерские пункты или органы ОВД (УВД);

2) сообщает смежным диспетчерским пунктам или органам ОВД (УВД) информацию о воздушной обстановке;

3) согласовывает процедуры по обеспечению и выдерживанию установленных интервалов эшелонирования воздушных судов, в случае выхода на связь с этими диспетчерским пунктам или органам ОВД (УВД);

4) ограничивает или запрещает смежным диспетчерским пунктам или органам ОВД (УВД) вход воздушных судов, выполняющие контролируемые полеты, в свой район (зону) ответственности до восстановления работоспособности отказавшего радиооборудования.

Параграф 7. Применение систем наблюдения при диспетчерском обслуживании в районе аэродрома

372. Системы наблюдения, применяемые при диспетчерском обслуживании подхода, должны соответствовать функциям и уровню предоставляемого обслуживания.

373. Отметки местоположения, представленные на индикаторе воздушной обстановки, могут использоваться для выполнения следующих функций при диспетчерском обслуживании подхода:

1) обеспечения векторения прибывающих воздушных судов для их выхода на средства конечного участка захода на посадку;

2) обеспечения векторения прибывающих воздушных судов до точки, от которой разрешено выполнение визуального захода на посадку;

3) обеспечения контроля за траекторией полета других воздушных судов, выполняющих заход на посадку;

4) обеспечения эшелонирования между:

вылетающими воздушными судами;

прибывающими воздушными судами;

вылетающим воздушным судном и прибывающим вслед за ним воздушным судном.

374. Диспетчер ДПП информирует диспетчера ДПК (ДПВ) об очередности прибытия воздушных судов, а также о любых указаниях и ограничениях, переданных экипажам воздушных судов, для обеспечения установленных интервалов эшелонирования.

375. До начала векторения в целях обеспечения захода на посадку экипажу воздушного судна сообщается схема захода на посадку, а также рабочее направление ВПП.

376. При векторении для захода на посадку по приборам диспетчер органа ОВД до выхода воздушного судна на конечный участок захода на посадку информирует экипаж воздушного судна о его местоположении.

376-1. При полете по ППП, в случае радиолокационного векторения и/или спрямления маршрута, предусматривающего уход воздушного судна с маршрута ОВД, орган ОВД выдает такие диспетчерские разрешения, чтобы всегда сохранялся

предписанный запас высоты над препятствиями до тех пор, пока воздушное судно не достигнет точки, где экипаж ВС перейдет к самостоятельному самолетовождению.

Если при получении воздушным судном разрешения органа ОВД занять абсолютную высоту полета, которая сочтена командиром воздушного судна неприемлемой вследствие низкой температуры, командир воздушного судна запрашивает большую абсолютную высоту. Если такой запрос не будет получен, орган ОВД будет считать, что разрешение принято и будет соблюдаться.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 376-1 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 28.01.2021 № 35 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

377. При передаче экипажу воздушного судна информации о местоположении диспетчер органа ОВД называет пункт обязательного донесения (контрольный ориентир) или навигационное средство, относительно которого передается местоположение.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7) получив разрешение на выполнение захода на посадку экипаж воздушного судна возобновляет самостоятельную навигацию в соответствии с опубликованной схемой

захода на посадку выполняет разворот на посадочный курс без вмешательства диспетчера используя данные посадочных систем.

Сноска. Пункт 378 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 02.09.2021 № 473 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

379. Передача ОВД ВС, следующих одно за другим, диспетчеру смежного диспетчерского пункта производится на рубеже передачи ОВД, установленном таким образом, чтобы он мог своевременно выдать разрешение на посадку или дать другие указания экипажу ВС.

Сноска. Пункт 379 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

380. Исключен приказом Министра транспорта РК от 08.11.2024 № 368 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

381. Применение радиолокатора управления наземным движением (далее – SMR) осуществляется в соответствии с эксплуатационными условиями и требованиями конкретного аэродрома (условиями видимости, плотностью движения и схемой аэродрома).

382. Системы SMR позволяют обнаруживать и отображать на индикаторе движение всех воздушных судов и транспортных средств на площади маневрирования.

383. Местоположение воздушных судов и транспортных средств в SMR отображается в форме меток. При использовании формуляров сопровождения предусматривается возможность ручного и автоматического ввода опознавательных индексов воздушных судов и транспортных средств.

384. SMR используются как дополнение к визуальному наблюдению за движением на площади маневрирования, а также для наблюдения за движением на участках которые не просматриваются визуально.

385. Информация, отображаемая на индикаторе SMR необходима для:

1) обеспечения контроля за движением воздушных судов и транспортных средств на площади маневрирования;

2) определения занятости ВПП перед посадкой или взлетом;

3) получения информации о движении вблизи площади маневрирования;

4) определения местоположения воздушных судов и транспортных средств на площади маневрирования;

5) передачи экипажам воздушных судов информации об относительном перемещении воздушных судов;

6) предоставления помощи и рекомендаций аварийно-спасательным транспортным средствам.

386. При использовании SMR опознавание воздушных судов осуществляется путем сопоставления отображаемого на индикаторе местоположения и:

- 1) местоположения воздушного судна, визуально наблюдаемого диспетчером;
- 2) местоположения воздушного судна, сообщаемого экипажем воздушного судна.

Параграф 8. Использование систем наблюдения при полетно-информационном обслуживании

387. Применение систем наблюдения при предоставлении полетно-информационного обслуживания не освобождает командира воздушного судна от его обязанностей, в том числе принятия окончательного решения по какому-либо предлагаемому изменению плана полета.

388. Информация, отображаемая на индикаторе воздушной обстановки, может быть использована для предоставления опознанным воздушным судам:

1) информации о наблюдаемых воздушных судах, которые следуют по траектории, ведущей к возникновению конфликтной ситуации с другими опознанными воздушными судами, а также предложений или рекомендаций в отношении действий по предотвращению столкновения;

2) информации о местоположении опасных метеоявлений и рекомендаций экипажам воздушных судов по обходу районов с неблагоприятными погодными условиями;

3) информации, необходимой экипажу воздушного судна для выполнения его функций по самолетовождению.

Глава 18. Полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение

Сноска. Заголовок главы 18 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 1. Применение

389. Полетно-информационное обслуживание воздушного движения предназначено для предоставления консультаций и информации, необходимой для обеспечения безопасного производства полетов.

390. Для обеспечения полетно-информационного обслуживания и аварийного оповещения в пределах района полетной информации могут создаваться центры полетной информации (далее – ЦПИ), если ответственность за обслуживание в таких районах не возложена на органы ОВД.

Для персонала ЦПИ утверждаются руководителем организации гражданской авиации (филиала) рабочие инструкции, определяющие с учетом местных особенностей порядок предоставления полетно-информационного обслуживания.

Сноска. Пункт 390 в редакции приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

391. Полетно-информационным обслуживанием обеспечиваются все воздушные суда, на полет которых эта информация может оказать влияние и которые обеспечиваются диспетчерским обслуживанием воздушного движения или местонахождение которых известно органу обслуживания воздушного движения.

При полетно-информационном обслуживании окончательное решение относительно любого предлагаемого изменения плана полета возлагается на командира воздушного судна.

392. В том случае, когда органы ОВД обеспечивают одновременно полетно-информационное обслуживание и диспетчерское обслуживание воздушного движения, предоставление диспетчерского обслуживания воздушного движения осуществляется на первоочередной основе по отношению к предоставлению полетно-информационного обслуживания во всех случаях, когда этого требует предоставление диспетчерского обслуживания воздушного движения.

393. Полетно-информационное обслуживание включает предоставление следующей информации:

1) предупреждения по району аэродрома и по маршрутам и районам полетов, выдаваемые метеорологическим органом;

2) касающейся вулканической деятельности, предшествующей извержению, вулканических извержений, а также облаков вулканического пепла;

3) касающейся выброса в атмосферу радиоактивных веществ или токсических химических веществ;

4) об изменении эксплуатационного состояния навигационных средств;

5) об изменении состояния аэродромов и связанных с ними средств, включая информацию о состоянии рабочих площадей аэродрома, когда они покрыты снегом, льдом или значительным слоем воды;

6) о беспилотных неуправляемых аэростатах;

7) информации, которая влияет на безопасность полетов.

393-1. Кроме информации, указанной в пункте 393 настоящей Инструкции, полетно-информационное обслуживание, которым обеспечиваются полеты, включает предоставление информации относительно:

1) сообщаемых или прогнозируемых погодных условий на аэродромах вылета, назначения и запасных аэродромах;

2) опасности столкновения для воздушных судов, выполняющих полет в воздушном пространстве классов С, D, E и G;

3) для полета над водной поверхностью по мере возможности и по просьбе пилота предоставляется любая имеющаяся информация, например о радиопозывном, местоположении, истинной линии пути, скорости надводных судах в данном районе. Информация, указанная в подпункте 2) настоящего пункта, включающая только известные воздушные суда, присутствие которых создает угрозу столкновения с информируемыми воздушными судами, будет иногда неполной, и органы ОВД не могут взять на себя ответственность за ее постоянный выпуск или за ее точность.

В случае, когда существует необходимость дополнить информацию об угрозе столкновения, предоставляемую в соответствии с подпунктом 2) настоящего пункта, либо при временном нарушении полетно-информационного обслуживания в определенном воздушном пространстве целесообразно применять радиовещательную передачу воздушными судами информации о движении, которая передается экипажами в соответствии с требованиями Правил производства полетов в сфере гражданской авиации Республики Казахстан, утвержденных приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 28 июля 2017 года № 509 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 15852).

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 393-1 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 14.04.2016 № 375 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования); в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

393-2. Информация передается на борт воздушных судов с использованием одного или нескольких из следующих способов, определяемых соответствующим полномочным органом ОВД:

1) предпочтительный метод направленной передачи информации воздушному судну по инициативе соответствующего органа ОВД с обязательным подтверждением приема; или

2) общий вызов, передача всем соответствующим воздушным судам с подтверждением приема, или

3) радиовещательная передача; или

4) линия передачи данных.

Примечание. Следует учитывать, что в определенных обстоятельствах, например, на последних стадиях полета в пределах конечного участка захода на посадку, воздушные суда могут быть не в состоянии подтвердить прием направленных передач.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 393-2 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 28.01.2021 № 35 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

393-3. Общие вызовы используются только в тех случаях, когда до нескольких воздушных судов необходимо незамедлительно довести важную информацию, например, информацию о неожиданном возникновении опасных явлений, изменении используемой ВПП или отказе ключевого средства захода на посадку и посадки.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 393-3 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 28.01.2021 № 35 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

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

Сноска. Пункт 394 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 02.09.2021 № 473 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

394-1. Соответствующая информация SIGMET и AIRMET, а также сообщения о специальных донесениях с борта воздушных судов, которые не использовались при подготовке информации SIGMET, передаются на борт воздушных судов с использованием одного или нескольких способов, указанных в п. 393-2.

Сообщения о специальных донесениях с борта воздушных судов следует передавать по линии связи "вверх" в течение 60 мин после их выпуска.

Сообщения о специальных донесениях с борта воздушных судов и информация SIGMET и AIRMET, направляемые воздушным судам органами ОВД, охватывают часть маршрута в пределах 2 часов полетного времени от местонахождения воздушного судна в данный момент по направлению полета воздушного судна.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 394-1 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 28.01.2021 № 35 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

395. Кроме информации, указанной в пункте 393 настоящей Инструкции, полетно-информационное обслуживание, предоставляемое воздушным судам, выполняющим полеты по ПВП, включает предоставление имеющейся информации относительно движения и погодных условий по маршруту полета, в которых полет по ПВП выполнить не возможно.

395-1. Сообщение при оперативном полетно-информационном обслуживании (далее – OFIS) по ОБЧ (либо на ВЧ) для использования в течение маршрутной фазы полета предназначено для того, чтобы обеспечить пилота по его запросу необходимой информацией об аэродроме и позволить ему принять предварительные решения относительно возможностей захода и посадки на этом аэродроме. Объем сообщения OFIS по ВЧ должен позволить пилотам установить основные соотношения между состоянием аэродрома и эксплуатационными возможностями воздушного судна и экипажа.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 395-1 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования); в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

395-2. Сообщение OFIS по ОБЧ (ВЧ) может применяться без изменения как для адресных передач, так и для включения в передачи методом радиовещания, предназначенные для нескольких аэродромов.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 395-2 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

395-3. Не следует включать в сообщение OFIS по ОБЧ (ВЧ) информацию, касающуюся средств и оборудования, если такая информация опубликована в документах аэронавигационной информации.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 395-3 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

395-4. Содержание сообщения OFIS по ОБЧ (ВЧ) для конкретного аэродрома может быть сокращено по мере необходимости, если аэродром закрыт.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 395-4 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

395-5. При ведении ВЧ (ОВЧ) - радиовещательных передач (OFIS):

1) каждое сообщение по аэродрому следует обозначать названием аэродрома, к которому относится информация;

2) включается последняя имеющаяся информация с указанием времени этого наблюдения;

3) включаемую в радиовещательную передачу и информацию следует обновлять немедленно, если происходит какое-либо изменение.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 395-5 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

395-6. В сообщения, входящие в ВЧ-радиовещательные передачи OFIS, должна включаться следующая информация, передаваемая в указанной последовательности:

1) информация о погоде на маршруте (информация об особых явлениях погоды на маршруте передается по форме SIGMET и (или) AIRMET);

2) информация по аэродрому, в том числе:

название аэродрома;

время наблюдения;

важная оперативная информация;

направление и скорость приземного ветра;

если целесообразно, максимальная скорость ветра;

видимость и, в соответствующем случае, дальность видимости на ВПП (RVR);

текущая погода;

облачность ниже 1500 м (5000 фут) или ниже наибольшей минимальной абсолютной высоты в секторе в зависимости от того какое значение больше; кучево-дождевая облачность; если облачность сплошная, вертикальная видимость (при наличии данных);

прогноз по аэродрому.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 395-6 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

395-7. В сообщения, входящие в ОВЧ-радиовещательные передачи OFIS, включают следующие элементы информации в указанном порядке:

1) название аэродрома;

2) буквенный индекс;

3) время наблюдения;

4) используемая (-ые) ВПП;

5) состояние поверхности ВПП и эффективность торможения (коэффициент сцепления);

6) задержка в зоне ожидания (при необходимости);

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

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

9) текущая погода;

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

11) температура воздуха;

12) температура точки росы;

13) данные для установки высотомера;

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

15) прогноз на посадку типа "тренд".

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 395-7 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

395-8. Аэродромное полетно-информационное обслуживание (далее – AFIS) предоставляется на неконтролируемых аэродромах (вертодромах), на которых в соответствии с Методикой оценки потребности в обслуживании воздушного движения, утвержденной приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 19 июня 2017 года № 361 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 15364), определена потребность такого вида обслуживания.

Воздушное пространство, в пределах которого предоставляется AFIS, определяется как "зона полетной информации" (далее - AFIZ) с указанием ее боковых и вертикальных границ.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 395-8 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по

истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

395-9. Аэродромное обслуживание полетной информацией обеспечивается аэродромной службой полетной информации (далее – орган AFIS). Орган AFIS обеспечивает только полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение на аэродроме (вертодроме) и не осуществляет аэродромное диспетчерское обслуживание.

Орган AFIS обслуживает все воздушные суда на площади маневрирования и все воздушные суда, выполняющие полеты в зоне полетной информации.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 395-9 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

395-10. Для предоставления экипажу воздушного судна возможности определять вид предоставляемого обслуживания, орган AFIS использует позывной "Информация" после названия аэродрома. В случае, если определяется, что экипаж воздушного судна не осведомлен об отсутствии аэродромного диспетчерского обслуживания, орган AFIS сообщает об этом экипажу воздушного судна, используя фразу: "аэродромное диспетчерское обслуживание не предоставляется, повторяю, не предоставляется".

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 395-10 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

395-11. При выполнении полетов в AFIZ и на аэродромах AFIS командир воздушного судна на основе полученной от органа AFIS информации, а также на основе своих знаний и имеющейся информации принимает решение относительно необходимых действий для обеспечения эшелонирования относительно других воздушных судов, а также соблюдения дистанции относительно транспортных средств и препятствий.

Предоставление информации экипажу воздушного судна осуществляется по его запросу, либо по инициативе органа AFIS, если такая информация, по которой не было запроса от экипажа воздушного судна, может способствовать безопасному выполнению полета.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 395-11 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

395-12. Орган AFIS предоставляет экипажу ВС следующую информацию о метеорологических условиях:

1) последние данные о направлении и скорости приземного ветра, в том числе об их значительном изменении;

2) данные для установки высотомера по давлению QNH, а также по запросу экипажа ВС данные для установления высотомера по давлению QFE;

3) данные о температуре воздуха на рабочей ВПП при выполнении взлета газотурбинных ВС;

4) данные о минимальной видимости по направлению взлета и начального набора высоты или в зоне захода на посадку и посадки, если она не превышает 10 километров, или в соответствующих случаях, данные о дальности видимости на рабочей ВПП, если орган AFIS получил информацию;

5) особые метеорологические условия в зоне взлета и набора высоты или в зоне захода на посадку и посадки.

Такая информация включает сведения:

1) о наличии или ожидаемом появлении в зоне кучево-дождевой облачности или грозы, сдвига ветра, града, линии шквалов, умеренной или сильной турбулентности, умеренного или сильного обледенения;

2) любую информацию о недавних явлениях погоды, которые имеют важное, с точки зрения эксплуатации, значение (замерзающие осадки; замерзающий туман; умеренные или сильные осадки - дождь, морось, снег, дождь со снегом, ледяной дождь, град, ледяная или снежная крупа, снежные зерна; умеренная или сильная низовая метель; туман; пылевая или песчаная буря; гроза; смерч; вулканический пепел).

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 395-12 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования); в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

395-13. Орган AFIS в случае необходимости предоставляет экипажу воздушного судна сообщения, полученные от других органов ОВД.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 395-13 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

395-14. Орган AFIS, с целью организации и поддержания упорядоченного потока движения на аэродроме, предоставляет экипажу воздушного судна информацию, которая позволяет выбрать ВПП для выполнения взлета или посадки, включая:

данные по направлению и скорости ветра;

данные о предпочтительной ВПП;

схемы руления на аэродроме (вертодроме);

данные о длине ВПП или части ВПП, которую экипаж планирует использовать для взлета или посадки (по запросу экипажа воздушного судна).

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 395-14 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

395-15. Орган AFIS предоставляет экипажу воздушного судна информацию об известных ему воздушных судах, автотранспортных средствах и персоналу, которые находятся в зоне маневрирования и непосредственно вблизи нее, или об известных ему воздушных судах, выполняющих полеты в пределах AFIZ, которые могут представлять опасность для этого воздушного судна.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 395-15 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

395-16. Орган AFIS предоставляет экипажу воздушного судна информацию об условиях на аэродроме (вертодроме), которая необходима для обеспечения безопасности полета воздушного судна.

Такая информация должна, по возможности, содержать:

сведения о строительных или ремонтных работах на рабочей площади аэродрома (вертодрома) или непосредственно вблизи нее;

неровной или разрушенной поверхности на ВПП, РД или перроне, независимо от наличия соответствующей маркировки;

снега, слякоти или льда на ВПП, РД или перроне;

воды на ВПП, РД или перроне;

снежных сугробах или заносах вблизи ВПП, РД или перрона; других временных опасностей, в том числе неподвижных воздушных судах или птицах на земле и в воздухе;

отказа или неустойчивого функционирования части или всей светосигнальной системы аэродрома (вертодрома);

любой другой соответствующей информации.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 395-16 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

395-17. Орган AFIS предоставляет экипажу воздушного судна информацию об изменениях в эксплуатационном состоянии не визуальных навигационных средств и визуальных средств, имеющих важное значение для аэродромного движения.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 395-17 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

395-18. Орган AFIS обеспечивает аварийное оповещение аварийно-спасательной команды аэродрома (вертодрома, аэропорта) и координационный центр поиска и спасания, в случае если:

получена информация о том, что на аэродроме (вертодроме) или вокруг аэродрома (вертодрома) произошло авиационное происшествие;

получена информация об угрозе или возможности возникновения угрозы безопасности воздушного судна, которое входит или будет входить в зону ответственности органа AFIS;

об этом поступил запрос от экипажа воздушного судна;

такое сообщение считается необходимым.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 395-18 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 1-1. Обеспечение аэродромных органов полетно-информационного обслуживания (AFIS) информацией и средствами связи

Сноска. Глава 18 дополнена параграфом 1-1 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

395-19. Организация работы органа AFIS предусматривает наличие у его специалиста оперативной информации:

о фактических и прогнозируемых метеорологических условиях на аэродроме (вертодроме) AFIS;

по особым, с точки зрения эксплуатации, условиям на рабочей площади аэродрома (вертодрома) и информацию об эксплуатационном состоянии любого связанного с аэродромом (вертодромом) средства;

по эксплуатационному состоянию не визуальных навигационных средств, а также визуальных средств, которые необходимы для наземного движения, выполнения взлета, вылета, захода на посадку и посадки, в пределах их зоны ответственности.

395-20. Средства авиационной воздушной радиосвязи, используемой органом AFIS обеспечивают ведение прямой, оперативной, непрерывной и свободной от помех двусторонней связи между органом AFIS и воздушными судами, выполняющими полеты в пределах AFIZ.

395-21. Орган AFIS обеспечивается авиационной наземной телефонной связью с: соответствующим РДЦ (МДП, ЦПИ);

соответствующим диспетчерским органом подхода (при наличии и в случае необходимости);

местными аварийно-спасательными службами;

метеорологическим органом, обслуживающим этот аэродром (вертодром).

Автоматическая запись речевой информации должна осуществляться на всех каналах воздушной и наземной электросвязи, которые используются для обеспечения работы органа AFIS.

395-22. Техническое обслуживание и ремонт средств воздушной и наземной электросвязи, используемой органом AFIS, а также средств автоматической записи, обеспечивается подготовленным специалистом в соответствии с регламентами технического обслуживания для данного оборудования.

395-23. Контрольный перечень оборудования рабочих мест органов полотно-информационного обслуживания устанавливается в соответствии с приложением 1-1 к настоящей Инструкции.

395-24. Оператор авиационной станции (далее – ОАС) предоставляет обслуживание воздушного движения на вертодромах, расположенных на морских установках (судах).

Задачами ОАС при обслуживании воздушного движения являются:

представление консультаций и информации, необходимых для обеспечения безопасного и эффективного выполнения полетов;

уведомление соответствующих организаций о ВС, нуждающихся в помощи поисково-спасательных служб и оказании таким организациям необходимого содействия.

В задачи ОАС не входит передача информации о движении ВС в районе вертодрома

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 395-24 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

395-25. Аварийное оповещение в районе расположения морских установок (судов), оборудованных вертодромами, обеспечивается службой аварийного оповещения поставщика аэронавигационного обслуживания.

ОАС обеспечивает поставщика АНО и эксплуатанта ВС информацией с целью обеспечения аварийного оповещения, а также аварийное оповещение только на морских установках (судах).

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 395-25 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

395-26. ОАС не имеет зоны ответственности и зоны полетной информации (с боковыми и вертикальными границами) по аналогии AFIZ, в связи с периодическим перемещением морских установок (судов).

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 395-26 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

395-27. Для предоставления экипажу ВС возможности определять вид предоставляемого обслуживания, ОАС использует позывной "Радио" после названия вертодрома.

Предоставление информации экипажу ВС осуществляется по его запросу, либо по инициативе ОАС, если такая информация, по которой не было запроса от экипажа ВС, может способствовать безопасному выполнению полета.

ОАС предоставляет экипажу ВС следующую информацию по вертодрому:

- 1) последние данные о направлении и скорости приземного ветра, в том числе об их значительном изменении;
- 2) данные для установки высотомера по давлению QFE, а также по запросу экипажа ВС данные для установления высотомера по давлению QNH;
- 3) данные о температуре воздуха на вертодроме;
- 4) данные о минимальной видимости по направлению взлета и начального набора высоты или в зоне захода на посадку и посадки, если она не превышает 10 километров, или в соответствующих случаях, если ОАС получил информацию;
- 5) особые метеорологические условия в зоне взлета и набора высоты или в зоне захода на посадку и посадки.

Такая информация включает данные о:

- 1) наличии или ожидаемом появлении в зоне кучево-дождевой облачности или грозы, сдвига ветра, града, линии шквалов, умеренной или сильной турбулентности, умеренного или сильного обледенения;
- 2) любой информации о недавних явлениях погоды, которые имеют важное, с точки зрения эксплуатации, значение (замерзающие осадки; замерзающий туман; умеренные или сильные осадки - дождь, морось, снег, дождь со снегом, ледяной дождь, град, ледяная или снежная крупа, снежные зерна; умеренная или сильная низовая метель; туман; пылевая или песчаная буря; гроза; смерч);
- 3) информации о выбросе газа и горячих потоков воздуха (турбин, генераторов и т.д.), о наличии препятствий в районе вертодрома;
- 4) информации о работе радиотехнических средств и светосигнального оборудования на вертодроме;
- 5) информации об орнитологической обстановке в районе вертодрома;
- 6) информации о технической годности вертодрома;

7) любой другой соответствующей информации для безопасного выполнения взлета и посадки ВС на вертодроме на вертодроме (крен, дифферент, вертикальное перемещение морской установки, судна).

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 395-27 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

395-28. ОАС в случае необходимости предоставляет экипажу ВС сообщения, полученные от других органов ОВД.

ОАС обеспечивает аварийное оповещение аварийно-спасательной команды морской установки (судна), дежурного судна и ближайшего органа ОВД с целью оповещения координационного центра поиска и спасания, в случае если:

1) получена информация о том, что на вертодроме или вокруг вертодрома произошло авиационное происшествие, наблюдаемое визуально либо по информации, полученных от иных лиц ;

2) получена информация об угрозе или возможности возникновения угрозы безопасности ВС;

3) об этом поступил запрос от экипажа ВС;

4) такое сообщение считается необходимым.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 395-28 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

395-29. Организация работы ОАС предусматривает наличие у него следующей оперативной информации:

1) о фактических и прогнозируемых метеорологических условиях на вертодроме по данным полученным с автоматизированной метеорологической станции, а также по докладам специалистов по посадке вертолета и прогнозируемых метеорологических условиях;

2) по особым, с точки зрения эксплуатации, условиям на рабочей площади вертодрома и информацию об эксплуатационном состоянии любого связанного с вертодромом средства (по докладам специалиста по посадке вертолета);

3) по эксплуатационному состоянию не визуальных навигационных средств согласно информации полученной с помощью дистанционных пультов управления, а также визуальных средств, которые необходимы для выполнения взлета и посадки (по докладам специалиста по посадке вертолета);

4) об орнитологической обстановке и препятствиям в районе вертодрома (по докладам специалиста по посадке вертолета).

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 395-29 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

395-30. Средства авиационной воздушной радиосвязи, используемой ОАС, обеспечивают ведение прямой, оперативной, непрерывной и свободной от помех двусторонней связи между ОАС и ВС, выполняющими полеты в районе вертодрома. ОАС, осуществляющим радиосвязь "Воздух – Земля", необходимо иметь свидетельство ОАС и уровень владения языком, на котором осуществляется радиосвязь с экипажем ВС.

ОАС обеспечивается авиационной телефонной связью с:

- 1) соответствующим РДЦ (МДП, ЦПИ);
- 2) соответствующим диспетчерским органом подхода (при наличии и в случае необходимости);
- 3) местными аварийно-спасательными службами расположенными на морской установке (судне);
- 4) метеорологическим органом, ответственным за район , где расположен вертодром.

Автоматическая запись речевой информации должна осуществляться на всех каналах воздушной и наземной электросвязи, которые используются для обеспечения работы ОАС.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 395-30 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

Параграф 2. Служба автоматической передачи информации в районе аэродрома (ATIS)

396. Радиовещательные передачи службы автоматической передачи информации в районе аэродрома (ATIS) обеспечиваются на тех аэродромах, где требуется снизить нагрузку на ОВЧ-каналы двусторонней связи ОВД "воздух – земля". Варианты радиовещательных передач ATIS:

- 1) одна радиовещательная передача для прибывающих воздушных судов;
- 2) одна радиовещательная передача для вылетающих воздушных судов;
- 3) одна радиовещательная передача для прибывающих и вылетающих воздушных судов;
- 4) две радиовещательные передачи соответственно для прибывающих и вылетающих воздушных судов на тех аэродромах, где продолжительность радиовещательной передачи для прибывающих и вылетающих воздушных судов была бы слишком большой.

397. Для радиовещательных передач ATIS используется дискретная частота ОВЧ-диапазона. Если нельзя использовать дискретную частоту, передачу можно вести по речевому(ым) каналу(ам) наиболее подходящего навигационного средства (средств) в районе аэродрома, при условии, что он имеет достаточную зону действия и

обеспечивает необходимое качество приема сигнала и что обозначение этого навигационного средства чередуется с данной передачей таким образом, чтобы последняя не была забита.

398. Радиовещательные передачи ATIS не ведутся по речевому каналу ILS.

399. Радиовещательные передачи ATIS предусматривают:

1) радиовещательную информацию в отношении одного аэродрома;

2) ведение радиовещательной передачи непрерывно и с повторением;

3) обновление радиовещательной информации, когда происходит существенное изменение;

4) распространение сообщений ATIS органами ОВД;

5) доведение информации, содержащейся в текущей радиовещательной передаче до сведения соответствующего (-их) органа (-ов) ОВД, обеспечивающего (-их) воздушные суда информацией, касающейся захода на посадку, посадки и взлета, в том случае, когда данное сообщение не готовилось этим (-и) органом (-ами);

6) обозначение индексом сообщения ATIS в виде буквы из фонетического алфавита ICAO. Последующим сообщениям ATIS индексы присваиваются в алфавитном порядке ;

7) подтверждение воздушными судами приема радиовещательной информации после установления связи с органом ОВД, обеспечивающим диспетчерское обслуживание;

8) обеспечение экипажей воздушных судов диспетчером органа ОВД текущими данными об установке высотомера.

399-1. Радиовещательные передачи ATIS на международных аэродромах ведутся дополнительно на английском языке.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 399-1 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 14.04.2016 № 375 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

400. При ведении радиовещательных передач ATIS на нескольких языках для каждого языка используется дискретный канал.

401. В том случае, когда из-за быстро изменяющихся метеорологических условий нецелесообразно включать в радиовещательную передачу ATIS метеорологическую сводку, в сообщениях ATIS указывается, что соответствующая информация о погоде будет передана при первоначальном установлении связи с соответствующим органом ОВД.

402. Исключен приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 02.09.2021 № 473 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

402-1. Исключен приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК

от 02.09.2021 № 473 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

404. В тех случаях, когда это практически возможно, продолжительность радиовещательной передачи сообщения речевой ATIS не должна превышать 30 с, и при этом следует обращать внимание на то, что скорость передачи, используемая для передачи ATIS, не ухудшали качества приема сообщения ATIS. При составлении радиовещательного сообщения ATIS следует учитывать возможности человека.

Сноска. Пункт 404 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

404-1. Аэронавигационная организация при наличии потребности обеспечивает радиовещательную передачу VOLMET в соответствии с пунктами 507-530 Правил метеорологического обеспечения гражданской авиации,

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 404-1 в соответствии с приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 17.03.2014 № 197 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования); в редакции приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 14.04.2016 № 375 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования); от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 3. Радиовещательные передачи ATIS для прибывающих и вылетающих воздушных судов

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

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

6) код состояния поверхности ВПП, вид загрязнения, глубина загрязнения, зона загрязнения в процентах для каждой трети ВПП, дополнительная информация о состоянии поверхности ВПП, РД и перрона при наличии данной информации;

- 7) задержка в зоне ожидания (при необходимости);
- 8) эшелон перехода;

9) другая важная оперативная информация;

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

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

12) текущая погода;

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

14) температура воздуха;

15) температура точки росы;

16) данные для установки высотомера;

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

18) прогноз на посадку типа "тренд";

19) особые указания ATIS.

Сноска. Пункт 405 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

1) название аэродрома;

2) буквенный индекс;

3) время наблюдения;

4) тип предполагаемого захода на посадку;

5) используемая (ые) ВПП;

6) код состояния поверхности ВПП, вид загрязнения, глубина загрязнения, зона загрязнения в процентах для каждой трети ВПП, дополнительная информация о состоянии поверхности ВПП, РД и перрона при наличии данной информации;

7) задержка в зоне ожидания (при необходимости);

8) эшелон перехода;

9) другая важная оперативная информация;

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

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

12) текущая погода;

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

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

14) температура воздуха;

15) температура точки росы;

16) данные для установки высотомера;

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

18) прогноз на посадку типа "тренд";

19) особые указания ATIS.

Сноска. Пункт 406 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

1) название аэродрома;

2) буквенный индекс;

3) время наблюдения;

4) используемая (ые) ВПП;

5) код состояния поверхности ВПП, вид загрязнения, глубина загрязнения, зона загрязнения в процентах для каждой трети ВПП, дополнительная информация о состоянии поверхности ВПП, РД и перрона при наличии данной информации;

6) другая важная оперативная информация;

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

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

9) текущая погода;

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

11) температура воздуха;

12) температура точки росы;

13) данные для установки высотомеров;

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

15) прогноз на посадку типа "тренд";

16) особые указания ATIS.

Сноска. Пункт 407 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

407-1. Аэронавигационная организация разрабатывает процедуры по взаимодействию служб, обеспечивающих ATIS необходимой информацией.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 407-1 в соответствии с приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 17.03.2014 № 197 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Глава 19. Аварийное оповещение

Сноска. Заголовок главы 19 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 1. Применение

408. Аварийным оповещением обеспечиваются:

1) все воздушные суда, которым предоставляется диспетчерское обслуживание;

2) другие воздушные суда, представившие план полета или местонахождение которых известно органам ОВД из других источников с учетом положений пункта 1 статьи 60 и пункта 4 статьи 61 Закона Республики Казахстан "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации";

3) воздушные суда, в отношении которых известно или предполагается, что они являются объектом незаконного вмешательства.

Сноска. Пункт 408 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 12.11.2013 № 887 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования); с изменением, внесенным приказом Министра транспорта РК от 29.12.2025 № 451 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

409. Органам ОВД предоставляется информация, относящаяся к аварийному положению воздушного судна, выполняющего полет в пределах их района (зоны) ответственности для передачи такой информации соответствующему координационному центру поиска и спасания.

410. Органы ОВД обеспечивают контроль за соблюдением экипажем воздушного судна положений, касающиеся представления, заполнения, выполнения и закрытия плана полета, за исключением положений, когда план полета закрывается в неконтролируемом воздушном пространстве.

Сноска. Пункт 410 в редакции приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 20.01.2015 № 20 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

411. В случае возникновения аварийного положения с воздушным судном, находящимся на ОВД у диспетчера АДЦ (ДПРА) он уведомляет об этом в порядке очередности аварийно-спасательную команду аэродрома посадки и соответствующий координационный центр поиска и спасания.

Сноска. Пункт 411 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 12.11.2013 № 887 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

411-1. Поставщик аэронавигационного обслуживания вносит и поддерживает актуальность контактной информации, содержащейся в Справочнике по контролю за полетами (OPS CTRL), разработанного ИКАО в соответствии с документом "Руководство по глобальной системе оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов (GADSS)" (Doc 10165), в отношении центров полетной информации или районных диспетчерских центров, указанных в пунктах 27 и 28 настоящей Инструкции.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 411-1 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 29.12.2025 № 451 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

411-2. В Справочнике по контролю за полетами (OPS CTRL) указываются контактные данные лица, занимающего должность руководителя полетов или эквивалентную должность.

Инструктивный материал по использованию Справочника по контролю за полетами (OPS CTRL) содержится в документе ИКАО "Руководство по глобальной системе

оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов (GADSS)" (Doc 10165).

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 411-2 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 29.12.2025 № 451 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

412. Если органом ОВД не назначено время очередного сеанса радиосвязи экипажи воздушных судов, выполняющие полет в контролируемом воздушном пространстве, производят проверку радиосвязи с органом ОВД в период между 20 и 40 минут после времени последнего сеанса радиосвязи, для того, чтобы указать, что полет проходит в соответствии с планом. Донесение включает опознавательный индекс (позывной) воздушного судна и слова "полет проходит нормально" или сигнал QRU (ЩРУ).

Сноска. Пункт 412 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 12.11.2013 № 887 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

412-1. Сообщение, содержащее фразу "Полет проходит нормально", передается на рабочей частоте соответствующего диспетчерского пункта (станции авиационной электросвязи) в районе ответственности которого выполняется полет воздушного судна, либо на другой частоте, в том числе смежного диспетчерского пункта (станции авиационной электросвязи), для ретрансляции сообщения соответствующему диспетчерскому пункту.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 412-1 в соответствии с приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 12.11.2013 № 887 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 2. Уведомление координационных центров поиска и спасания и смежных органов ОВД

413. Исключен приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 12.11.2013 № 887 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

414. Органы ОВД уведомляют координационные центры поиска и спасания в случаях, указанных в приложении 4 к настоящей Инструкции.

Сноска. Пункт 414 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 12.11.2013 № 887 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

415. Информация, передаваемая в координационный центр поиска и спасания, имеет следующее содержание:

1) стадия аварийного положения (стадия неопределенности – INCERFA, стадия тревоги – ALERFA или стадия бедствия DETRESFA);

2) наименование органа, передающего сообщение;

- 3) характер происшествия;
- 4) необходимая информация, касающаяся плана полета;
- 5) орган, у которого был на связи экипаж воздушного судна в последний раз, время и использованное средство;
- 6) информация о последнем местоположении и способ его определения;
- 7) окраска и отличительная маркировка воздушного судна (при наличии информации);
- 8) наличие опасных грузов (при наличии информации);
- 9) действия, предпринятые органом, передающим уведомление и другие необходимые сведения.

Если какая-либо информация, указанная в настоящем пункте, отсутствовала в момент передачи уведомления координационному центру поиска и спасания, орган ОВД пытается получить ее до объявления стадии бедствия, если имеется обоснованная уверенность в том, что эта стадия наступит.

Информация о местоположении воздушного судна, терпящего бедствие, может быть получена из хранилища данных о местоположении терпящего бедствие воздушного судна (LADR). Инструктивный материал по использованию LADR содержится в документе ИКАО "Руководство по глобальной системе оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов (GADSS)" (Doc 10165) и добавлении 9 части I Приложения 6 ИКАО "Эксплуатация воздушных судов".

Сноска. Пункт 415 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 29.12.2025 № 451 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

416. Кроме уведомления о стадии аварийного положения координационный центр поиска и спасания обеспечивается любой дополнительной полезной информацией, особенно об изменении аварийного положения по стадиям или информацией об отмене аварийной обстановки.

Сноска. Пункт 416 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 12.11.2013 № 887 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

417. В случае если аварийное оповещение требуется в отношении полета, выполняемого через несколько РПИ или диспетчерских районов (зон), и имеются сомнения в отношении местоположения данного воздушного судна, ответственность за координацию такого оповещения возлагается на органы ОВД:

- 1) в районе (зоне) ответственности которого воздушное судно выполняло полет во время последнего выхода на связь "воздух – земля";
- 2) в район (зону) ответственности которого следовало воздушное судно в момент последнего выхода на связь "воздух – земля", находясь на границе двух РПИ или диспетчерских районов (зон);

3) в районе (зоне) ответственности которого расположен аэродром (пункт) посадки данного воздушного судна:

если воздушное судно не оснащено оборудованием двусторонней радиосвязи; от экипажа воздушного судна не требовалась передача донесений о местоположении.

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

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

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

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

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

Сноска. Пункт 418 - в редакции приказа и.о. Министра транспорта РК от 04.01.2024 № 2 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

418-1. Если считается, что воздушное судно находится в аварийном положении, орган ОВД определяет вероятное последующее местоположение этого воздушного судна и его максимального удаления от последнего известного местоположения с помощью прокладки маршрута на карте или с использованием данных систем наблюдения.

На карте или с помощью данных систем наблюдения прокладываются также маршруты полета других воздушных судов, о которых известно, что они находятся вблизи соответствующего воздушного судна, для определения их вероятного последующего местоположения и максимальной продолжительности полета.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 418-1 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 14.04.2016 № 375 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

419. В случае проведения длительной поисково-спасательной операции допускается введение ограничений на использование воздушного пространства в районе проведения поисково-спасательных операций на полеты воздушных судов, не занятых в осуществлении поисково-спасательных операций.

420. Органы ОВД при необходимости используют все имеющиеся средства связи для установления и поддержания связи с воздушным судном, находящимся в аварийном положении, и для запроса сведений об этом воздушном судне.

421. Если воздушное судно находится в стадии неопределенности или в стадии бедствия орган ОВД при наличии связи с эксплуатантом сообщает ему об этом.

Параграф 3. Передача информации воздушным судам, выполняющим полет вблизи воздушного судна, находящегося в аварийном положении

422. Если орган ОВД устанавливает, что воздушное судно находится в аварийном положении, он информирует о характере аварийного положения экипажи воздушных судов, находящихся вблизи, за исключением случаев, указанных в пункте 423 настоящей Инструкции.

Сноска. Пункт 422 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 12.11.2013 № 887 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

423. Если орган ОВД имеет информацию, что воздушное судно является объектом незаконного вмешательства, в сообщениях, передаваемых по каналам связи "воздух – земля", не передается характер аварийного положения, если об этом не было сообщено экипажем воздушного судна.

Глава 19-1. Координация в процессе обслуживания воздушного движения

Сноска. Заголовок главы 19-1 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Сноска. Инструкция дополнена главой 19-1 в соответствии с приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 17.03.2014 № 197 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования); в редакции приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 14.04.2016 № 375 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

423-1. Обслуживание воздушного движения не передается одним органом диспетчерского обслуживания воздушного движения (управления воздушным движением) другому без согласия принимающего органа, которое получают в соответствии с пунктами 423-2, 423-3 и 423-4 настоящей Инструкции.

Передача ОВД и другие процедуры речевой координации осуществляются с использованием средств связи, обеспечивающие запись и хранение не менее 30 суток информации о координации.

423-2. Передающий орган направляет по каналам связи принимающему органу соответствующие части текущего плана полета и любую диспетчерскую информацию, относящуюся к запрошенной передаче управления.

423-3. При осуществлении передачи ОВД с использованием радиолокационных данных или данных вещательного автоматического зависимого наблюдения диспетчерская информация, относящаяся к данной передаче, включает информацию, касающуюся положения и при необходимости линии пути и скорости ВС согласно радиолокационным данным или данным вещательного автоматического зависимого наблюдения, полученным непосредственно перед передачей ОВД.

Сноска. Пункт 423-3 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

423-4. Принимающий диспетчерский орган:

1) заявляет о своей способности принять ОВД на условиях, указанных передающим диспетчерским органом, если заключенным ранее между двумя соответствующими органами соглашением не предусматривается, что отсутствие любого такого заявления рассматривается как согласие с указанными условиями, либо сообщает о любых необходимых изменениях к этим условиям;

2) указывает любую другую информацию или разрешение в отношении последующей части полета, которые, по его мнению, необходимо иметь ВС в момент передачи ОВД.

Сноска. Пункт 423-4 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

423-5. Координация и передача ОВД между органом AFIS и смежными органами диспетчерского обслуживания либо ЦПИ осуществляется в соответствии с соглашениями о процедурах взаимодействия.

Сноска. Пункт 423-5 в редакции приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

423-6. Координация и передача ОВД между смежными органами диспетчерского обслуживания сопредельных государств (аэронавигационных организаций) осуществляется в соответствии с заключенными между ними соглашениями о процедурах взаимодействия.

423-7. Координация между аэродромными и районными диспетчерскими пунктами (секторами) в составе одного органа ОВД (службы ОВД) осуществляется в соответствии с технологиями работы диспетчеров службы ОВД.

В остальных случаях координация и передача ОВД между смежными органами диспетчерского обслуживания осуществляется в соответствии с соглашениями о процедурах взаимодействия.

Сноска. Пункт 423-7 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

423-8. Органы ОВД устанавливают и применяют процедуры координации и передачи ОВД, чтобы свести к минимуму необходимость координации с использованием речевой связи.

Процедуры координации включают следующие элементы:

- 1) определение районов ответственности, структуры воздушного пространства и классификации (классов) воздушного пространства;
- 2) любой вид делегирования функций по обслуживанию воздушного движения;
- 3) обмен планами полетов и диспетчерскими данными, включая использование сообщений по координации, передаваемых с помощью автоматизированных и/или речевых средств связи;
- 4) средства связи;
- 5) порядок подачи запросов на координацию между органами ОВД;
- 6) основные точки координации, эшелоны на которых осуществляется передача ОВД, связи;
- 7) условия передачи и приема ВС на ОВД, такие как установленные высоты/эшелоны полета, минимумы или интервалы эшелонирования, в момент передачи ОВД;
- 8) координация при использовании систем наблюдения ОВД;
- 9) применяемые планы мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств.

423-9. При возникновении особых случаев в полете и/или полете воздушного судна в особых условиях в сообщении, касающемся координации, включается информация об условиях, в которых находится воздушное судно.

Глава 20. Координация действий между эксплуатантом и органами обслуживания воздушного движения

Сноска. Заголовок главы 20 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

424. При выполнении своих задач органы ОВД учитывают потребности эксплуатанта в части предоставления информации о движении его воздушных судов, и предоставляют в случаях, установленных настоящей Инструкции, такую информацию.

425. По запросу эксплуатанта ему или назначенному им представителю и при наличии возможности предоставляются сообщения (в том числе донесения о местоположении), получаемые органами ОВД и касающиеся выполнения полета, руководство которым обеспечивается этим эксплуатантом.

Глава 21. Координация действий между органами ОВД и УВД

Сноска. Заголовок главы 21 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

426. Координация действий между органами ОВД и УВД, в отношении полетов воздушных судов, осуществляется при предварительном, суточном, текущем планировании использования воздушного пространства, а также при обслуживании воздушного движения.

427. Между органами ОВД и органами УВД производится обмен информацией, относящейся к безопасному и беспрепятственному производству полетов воздушных судов.

428. При отклонении воздушного судна от установленного маршрута полета орган ОВД (УВД) принимает следующие меры:

1) используя все имеющиеся средства, устанавливает связь с экипажем воздушного судна, передает его местоположение и предпринимает меры для вывода воздушного судна на установленный маршрут полета;

2) информирует смежные органы ОВД и УВД, в район ответственности которых воздушное судно вошло или может войти в результате отклонения.

428-1. При обнаружении органом ОВД в его районе ответственности неопознанного воздушного судна необходимо установить его принадлежность для обеспечения эшелонирования, либо по требованию органов УВД во избежание перехвата.

С этой целью орган ОВД:

1) предпринимает попытки установить с этим воздушным судном двустороннюю связь;

2) в случае невозможности установления связи:

запрашивает сведения об указанном полете у смежных органов ОВД (УВД) в пределах РПИ и просит их установить двустороннюю связь с воздушным судном;

запрашивает сведения об этом полете у органов ОВД (УВД), обслуживающих смежные РПИ, и просит их установить двустороннюю связь с воздушным судном;

3) запрашивает информацию от других воздушных судов в этом районе, если они наблюдают указанное неопознанное воздушное судно.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 428-1 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 29.12.2025 № 451 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

429. Если орган ОВД получил информацию, что отклонившееся от курса или неопознанное воздушное судно может быть объектом незаконного вмешательства, информирует об этом орган УВД в соответствии со схемой оповещения.

Глава 21-1. Координация между органами ОВД и службой управления аэронавигационной информацией

Сноска. Заголовок главы 21-1 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Сноска. Инструкция дополнена главой 21-1 в соответствии с приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

429-1. Служба управления аэронавигационной информацией предоставляет органам ОВД документы аэронавигационной информации, необходимые для обеспечения безопасности, регулярности и эффективности воздушного движения. К таким документам относятся:

- 1) сборник аэронавигационной информации (AIP) Республики Казахстан;
- 2) исключен приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019);
- 3) NOTAM.

Органам ОВД, по запросу, предоставляются документы аэронавигационной информации смежных государств, если они имеются в наличии в службе аэронавигационной информации.

Орган ОВД (служба ОВД) разрабатывает процедуры по ознакомлению персонала ОВД последними изменениями в документах аэронавигационной информации, получаемой от службы управления аэронавигационной информацией.

Сноска. Пункт 429-1 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 17.03.2014 № 197 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования); с изменением, внесенным приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

429-2. Для обеспечения органов службы управления аэронавигационной информацией сведениями позволяющие им выдавать самую последнюю предполетную информацию и удовлетворять потребность в аэронавигационной информации пользователей воздушного пространства, органы ОВД незамедлительно сообщают органам службы управления аэронавигационной информацией обо всех изменениях аэронавигационной обстановки, касающихся:

- 1) установления, отмены и запланированных значительных изменений (включая эксплуатационные проверки) границ (горизонтальных и вертикальных), предписаний и правил, применимых к:

районам (зонам) ответственности обслуживания воздушного движения;

маршрутам ОВД;

районам полетной информации (неконтролируемого ВП);

районам местных диспетчерских пунктов (ЦПИ);

2) местоположения, частот, позывных, идентификаторов, известных отклонений, периодов технического обслуживания радионавигационных средств, средств связи и наблюдения;

3) схем полетов в зоне ожидания, захода на посадку, прибытия и вылета, снижения шума и других соответствующих процедур, определяющих полеты;

4) эшелонов перехода, абсолютных высот перехода и абсолютных минимальных высот в секторе;

5) наземных эксплуатационных процедур на аэродроме (включая процедуры в условиях ограниченной видимости);

6) часов работы органов ОВД;

7) схем и структуры сети маршрутов обслуживания воздушного движения;

8) любую другую информацию, считающуюся важной для производства полетов.

Сноска. Пункт 429-2 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

429-3. Прежде чем вводить изменения в аэронавигационную систему, органы ОВД учитывают время, необходимое службе управления аэронавигационной информацией для подготовки, оформления и выпуска соответствующего материала, предназначенного для опубликования.

В случае, если вводимые изменения подлежат включению в аэронавигационные карты и (или) автоматизированные системы, они представляются службе управления аэронавигационной информацией в сроки, установленными Правилами обеспечения аэронавигационной информацией в гражданской авиации, утвержденными приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 июня 2017 года № 420 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 15427).

Сноска. Пункт 429-3 в редакции приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 911 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Глава 21-2. Координация между службами обслуживания воздушного движения и службой эксплуатации радиотехнического оборудования и связи

Сноска. Заголовок главы 21-2 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Сноска. Инструкция дополнена главой 21-2 в соответствии с приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 15.03.2012 № 117 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

429-4. Обо всех изменениях в работе средств радиотехнического обеспечения полетов и связи (включая их включение и выключение) персонал службы эксплуатации радиотехнического оборудования и связи (далее – ЭРТОС) докладывает руководителю полетов (диспетчеру ОВД).

429-5. Служба эксплуатации радиотехнического оборудования и связи обеспечивает органы ОВД (службу ОВД) информацией или средствами индикации об отказах (неисправностях в функционировании радиотехнических средств), обеспечивающих заход на посадку в соответствии со следующими требованиями:

1) для диспетчерского пункта подхода и диспетчерского пункта круга:

в течение 2 минут в отношении радиотехнических средств, используемых для выдерживания установленных STAR;

незамедлительно в отношении радиотехнических средств (включая установленные на ВПП), используемых для обеспечения полетов на начальном, промежуточном участке захода на посадку, конечном этапе захода на посадку по приборам;

незамедлительно в отношении радиотехнических средств (включая установленные на ВПП), используемых для обеспечения взлета и набора высоты по установленным SID;

2) для аэродромного диспетчерского пункта (диспетчерский пункт "Вышка"):

незамедлительно в отношении радиотехнических средств (включая установленные на ВПП), используемых для обеспечения конечного этапа захода на посадку;

незамедлительно в отношении радиотехнических средств (включая установленные на ВПП), используемых для обеспечения взлета и набора высоты по установленным SID.

Порядок обеспечения органа ОВД (службы ОВД) информацией или средствами индикации об отказах или неисправном состоянии в отношении средств радиотехнического оборудования и связи, обеспечивающих полеты, излагается в инструкции по резервированию средств радиотехнического оборудования и связи, утверждаемой приказом руководителя аэронавигационной организации (филиала).";

Сноска. Пункт 429-5 в редакции приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 17.03.2014 № 197 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

429-6. В органе ОВД (службе ОВД) ведется журнал замечаний по работе средств радиотехнического обеспечения полетов и связи (в произвольной форме).

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 429-6 в соответствии с приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 17.03.2014 № 197 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Глава 22. Порядок действий в аварийной обстановке при отказе связи и в непредвиденных обстоятельствах

Сноска. Заголовок главы 22 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 1. Порядок действий в аварийной обстановке

430. При получении сообщения об аварийной обстановке орган ОВД предпринимает следующие действия:

- 1) принимает меры для опознавания воздушного судна, уточняет характер происшествия, намерения экипажа воздушного судна, местоположение и эшелон полета воздушного судна, если эта информация не была представлена экипажем воздушного судна или неизвестна;
- 2) предоставляет необходимую помощь по запросу экипажа воздушного судна;
- 3) по запросу экипажа воздушного судна привлекает другой орган ОВД или службы, которые в состоянии оказать ему помощь;
- 4) запрашивает у экипажа воздушного судна информацию о количестве людей на борту, количестве оставшегося топлива, наличии опасных грузов;
- 5) уведомляет заинтересованные органы в соответствии со схемой оповещения.

Информация, указанная в подпункте 4) настоящего пункта, будет запрашиваться у летного экипажа только в том случае, если она не получена от эксплуатанта или из других источников, и будет ограничиваться важной информацией.

Сноска. Пункт 430 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

430-1. При ведении связи между органами ОВД и воздушными судами в случае возникновения аварийного положения следует учитывать аспекты человеческого фактора.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 430-1 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 14.04.2016 № 375 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

430-2. По мере возможности следует избегать изменения кода ВОРЛ. Следует ограничить до минимума указания по маневрированию воздушным судам с отказавшими двигателями. При необходимости, о сложившихся обстоятельствах информируются другие воздушные суда, выполняющие полет вблизи воздушного судна, находящегося в аварийной обстановке.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 430-2 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

431. Воздушному судну, находящемуся в аварийном положении, включая акты незаконного вмешательства, предоставляется приоритет по отношению к другим воздушным судам.

432. Предполагается, что экипаж воздушного судна, оборудованного приемоответчиком ВОРЛ, устанавливает код "7500" для того, чтобы указать, что воздушное судно является объектом незаконного вмешательства, а код "7700" для того, чтобы указать, что оно подвергается серьезной и непосредственной опасности и ему требуется немедленная помощь. Воздушное судно, оборудованное передатчиками других систем наблюдения, включая ADS-B и ADS-C, может передавать аварийный сигнал и/или сигнал срочности, используя для этого имеющиеся средства.

433. В случае неустойчивой автоматической индикации кода "7500" в режиме "А", диспетчер органа ОВД дает команду на переключение декодера ВОРЛ в режиме "А" сначала на код "7500", а затем – "7700".

434. Получив информацию о том, что воздушное судно подвергается акту незаконного вмешательства или получено предупреждение об угрозе взрыва на борту воздушного судна, органы ОВД обеспечивают запросы экипажа воздушного судна, включая предоставление информации об аэронавигационных средствах, правилах и видах обслуживания, относящихся к маршруту полета и к аэродрому предполагаемой посадки, а также предпринимают необходимые действия для обеспечения беспрепятственного выполнения полета на всех этапах.

435. Органы ОВД дополнительно предпринимают следующие действия:

1) продолжают передавать информацию, относящуюся к безопасному выполнению полета, не дожидаясь ответа от экипажа воздушного судна;

2) контролируют полет, используя для этого все имеющиеся средства, а также координируют передачу ОВД со смежными органами ОВД (УВД);

3) информируют соответствующие органы ОВД (УВД), включая смежные РПИ, которые имеют отношение к полету. При этом должны учитываться факторы, которые влияют на ход полета, включая запас топлива, возможность изменения маршрута и пункта назначения, для того чтобы своевременно обеспечить каждый орган ОВД соответствующей информацией об ожидаемом или возможном входе воздушного судна в его район ответственности;

4) уведомляют:

эксплуатанта или назначенного им представителя (при наличии возможности);

соответствующий координационный центр поиска и спасения согласно схемы оповещения;

5) передают информацию, относящуюся к актам незаконного вмешательства назначенному уполномоченному органу.

436. В случае получения информации об угрозе, связанной с размещением на борту воздушного судна бомбы или другого взрывного устройства орган ОВД применяет следующие дополнительные действия:

1) при наличии прямой радиосвязи информирует экипаж воздушного судна об угрозе и обстоятельствах, связанных с этой угрозой;

2) при отсутствии прямой радиосвязи информирует экипаж воздушного судна через другие органы ОВД или по другим имеющимся каналам.

437. Орган ОВД уточняет намерения экипажа воздушного судна и сообщает о них органам ОВД (УВД), имеющих отношение к этому полету.

438. В отношении этого воздушного судна принимаются меры, исключающие создание угрозы безопасности для выполнения полетов других воздушных судов, а также наземного персонала и наземных сооружений.

439. Экипажу воздушного судна, находящемуся в полете, выдается новое разрешение следовать до пункта назначения. При запросе экипажем воздушного судна разрешения на набор высоты или снижение, которое выполняется для того, чтобы уровнять (уменьшить) разницу между внешним атмосферным давлением и атмосферным давлением на борту воздушного судна, орган ОВД выдает такое разрешение.

440. Воздушному судну, находящемуся на земле дается указание следовать на стоянку (место), специально выделенную для этих целей, расположенную (-ое) как можно дальше от других воздушных судов и сооружений и, при необходимости, освободить ВПП. Если осуществляется эвакуация пассажиров и экипажа воздушного судна, другие воздушные суда, транспортные средства и наземный персонал должны находиться на безопасном удалении от воздушного судна, подвергающегося угрозе.

441. Органы ОВД не дают каких-либо рекомендаций или предложений экипажу воздушного судна относительно действий в отношении взрывного устройства.

442. Экипажу воздушного судна, в отношении которого известно или предполагается, что оно является объектом незаконного вмешательства или которое по иным причинам необходимо изолировать дается указание следовать на стоянку, специально выделенную для этих целей, расположенную как можно дальше от других воздушных судов и сооружений. В случае, когда такая стоянка занята или не определена, экипажу воздушного судна дается разрешение занять место по предварительной договоренности с администрацией аэродрома. Маршрут руления выбирается таким образом, чтобы свести к минимуму любую угрозу безопасности для людей, других воздушных судов и сооружений на аэродроме.

Параграф 2. Аварийное снижение

443. При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне командир ВС предоставляется право самостоятельно изменить эшелон (высоту) с немедленным докладом об этом органу ОВД.

В этом случае командир ВС, не изменяя эшелона (высоты) полета, отворачивает ВС вправо на 30 градусов от оси маршрута и, пройдя 10 морских миль, выводит его на прежний курс с одновременным изменением высоты до выбранного эшелона (высоты) полета. О выполнении маневра командир ВС информирует орган ОВД.

В случаях, требующих немедленного снижения, командир ВС выполняет его с момента начала отворота в пределах ограничений руководства по летной эксплуатации. Заняв новый эшелон (высоту) полета, командир ВС по согласованию с органами ОВД выводит ВС на воздушную трассу или местную воздушную линию.

Сноска. Пункт 443 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

444. Орган ОВД, получив сообщение о выполнении аварийного снижения с пересечением эшелонов, занятых другими воздушными судами, предпринимает все возможные меры для обеспечения безопасности воздушного движения. Органы ОВД передают информацию о выполнении аварийного снижения воздушным судам, с которыми конфликтует воздушное судно, выполняющее аварийное снижение.

Орган ОВД:

сообщает воздушному судну, выполняющему аварийное снижение, о минимальной абсолютной высоте полета в зоне (АМА) и значение атмосферного давления аэродрома, приведенное к уровню моря (в случае снижения в район аэродрома) или минимальное давление, приведенное к среднему уровню моря по району полета (при снижении по маршруту);

при пересечении эшелонов, занятых другими воздушными судами, предпринимает меры для обеспечения безопасности воздушного движения и передает информацию о выполнении аварийного снижения воздушным судам, с которыми конфликтует воздушное судно;

информирует другие органы ОВД, которые могут быть затронуты аварийным снижением.

Сноска. Пункт 444 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 29.12.2025 № 451 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

445. После передачи информации о выполнении аварийного снижения орган ОВД передает всем воздушным судам указания о дальнейших действиях, которые необходимо предпринять во время и после аварийного снижения. Кроме того, соответствующий орган ОВД информирует об этом заинтересованные органы ОВД (УВД).

Параграф 2-1. Слив топлива в полете

Сноска. Глава 22 дополнена параграфом 2-1 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

445-1. При полете ВС в контролируемом воздушном пространстве и необходимости слива топлива, экипаж ВС информирует об этом диспетчера.

При получении доклада о необходимости слива топлива диспетчер согласовывает с экипажем ВС:

маршрут полета, который, по возможности, должен проходить в стороне от крупных городов и поселков, желательно над водным пространством и в стороне от районов, где имеют место или ожидаются грозы; эшелон (высота) полета, который должен быть не ниже 1800 метров (6000 футов), если не предусмотрен другой эшелон (высота) полета;

продолжительность слива топлива.

445-2. Другие известные воздушные суда должны быть удалены от воздушного судна, сливающего топливо:

1) не менее чем на 19 километров (10 морских миль) по горизонтали, но не позади воздушного судна, сливающего топливо;

2) вертикальное эшелонирование при нахождении позади воздушного судна, сливающего топливо в течение 15 минут полетного времени или на расстоянии 93 километров (50 морских миль):

не менее 300 метров (1000 футов) при нахождении выше воздушного судна, сливающего топливо;

не менее 900 метров (3000 футов) при нахождении ниже воздушного судна, сливающего топливо.

445-3. Если ВС будет сохранять радиомолчание во время слива топлива, с экипажем ВС согласовывается время прекращения радиомолчания.

Параграф 3. Отказ наземного радиооборудования

446. В случае полного отказа наземного радиооборудования, используемого для целей ОВД, диспетчер органа ОВД:

1) предпринимает попытку установить радиосвязь на аварийной частоте 121,5 МГц;

2) информирует об отказе смежные диспетчерские пункты или органы ОВД (УВД);

3) сообщает смежным диспетчерским пунктам или органам ОВД (УВД) информацию о воздушной обстановке;

4) согласовывает процедуры по обеспечению и выдерживанию установленных интервалов эшелонирования воздушных судов, в случае выхода на связь с этими диспетчерским пунктам или органам ОВД (УВД);

5) ограничивает или запрещает смежным диспетчерским пунктам или органам ОВД (УВД) вход воздушных судов, выполняющие контролируемые полеты, в свой район (зону) ответственности до восстановления работоспособности отказавшего радиооборудования.

447. Для того чтобы уменьшить последствия полного отказа наземного радиооборудования в целях обеспечения безопасности полетов, разрабатываются инструкции по резервированию средств РТОП и связи в соответствии с Правилами радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи в гражданской авиации, утвержденными приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 29 июня 2017 года № 402 (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 15554).

Сноска. Пункт 447 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 29.12.2025 № 451 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 4. Блокированная частота

448. В случае непреднамеренного блокирования частоты ведения радиосвязи бортовым приемопередатчиком принять следующие меры:

- 1) принять меры по опознаванию воздушного судна, блокирующего частоту;
- 2) если воздушное судно опознано, попытаться установить связь с этим воздушным судном на любой ОВЧ-частоте, назначенной для использования экипажами воздушных судов для связи "воздух – воздух", на аварийной частоте 121,5 МГц или с помощью любых других средств связи, а если воздушное судно находится на земле, посредством прямого контакта;
- 3) если связь с соответствующим воздушным судном установлена, летному экипажу дается указание немедленно принять меры для прекращения непреднамеренных передач на соответствующей диспетчерской частоте;
- 4) если блокирование частоты устранить не удастся, для целей ОВД используется резервная частота.

Параграф 5. Несанкционированное использование частоты ОВД

449. При несанкционированном использовании частоты посторонними лицами, орган ОВД выполняет следующие действия:

- 1) отменяет переданные ложные или вводящие в заблуждение указания или разрешения;

2) информирует экипажи воздушных судов находящихся на связи о том, что передаются ложные и вводящие в заблуждение указания или разрешения;

3) дает указание экипажам воздушных судов находящихся на связи проверить указания и разрешения до выполнения действий;

4) при необходимости дать указание экипажам воздушных судов находящихся на связи перейти на другую частоту;

5) информировать экипажи воздушных судов находящихся на связи о прекращении передачи ложных и вводящих в заблуждение указаний или разрешений.

450. В случае обнаружения передачи ложных или вводящих в заблуждение указаний или разрешений служба ОВД информирует службу эксплуатации радиотехнического оборудования, и связи о принятии мер для установления передатчика и прекращения передач.

Параграф 6. Аварийное эшелонирование

451. Если в аварийной ситуации не представляется возможным выдерживать установленные интервалы горизонтального эшелонирования, может использоваться аварийное эшелонирование, соответствующее половине применяемого минимума вертикального эшелонирования (150 метров (500 футов)) между воздушными судами в воздушном пространстве, где применяется минимум вертикального эшелонирования в 300 метров (1000 футов), и 300 метров (1000 футов) между воздушными судами в воздушном пространстве, где применяется минимум вертикального эшелонирования 600 метров (2000 футов).

452. При применении аварийного эшелонирования экипажи воздушных судов информируются о его применении и используемом минимуме. Кроме того, всем соответствующим экипажам воздушных судов предоставляется информации об основном движении.

Параграф 7. Выдача краткосрочных предупреждений о конфликтной ситуации

453. Выдача краткосрочных предупреждений о конфликтной ситуации является основанной на данных наблюдения функцией, встроенной в системы обработки радиолокационных данных. Цель функции STCA заключается в оказании помощи диспетчеру в предотвращении столкновения воздушных судов посредством своевременной выдачи предупреждения о потенциальном или фактическом нарушении минимумов эшелонирования.

При использовании функции STCA текущие и прогнозируемые данные о местоположении в трех измерениях воздушных судов, располагающие возможностью

передавать донесения о барометрической высоте, контролируются с целью определения близкого расположения воздушных судов.

Если прогнозируется сокращение расстояния между трехмерными положениями двух воздушных судов до величины менее установленных минимумов эшелонирования в течение определенного периода времени, диспетчеру, в районе ответственности которого находятся воздушные суда, будет выдаваться звуковое и (или) визуальное предупреждение.

Сноска. Пункт 453 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

454. При использовании функции STCA органом ОВД разрабатываются инструкции, касающиеся использования функции STCA. Такие Инструкции утверждаются руководителем организации поставщика аэронавигационного обслуживания (ее подразделения).

Сноска. Пункт 454 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

455. В инструкциях, касающихся использования функции STCA, оговариваются:

- 1) типы воздушных судов, которые имеют право выдавать STCA;
- 2) сектора или районы воздушного пространства, в которых реализуется функция STCA;
- 3) метод отображения STCA диспетчеру;
- 4) параметры выдачи предупреждений, а также время предупреждения;
- 5) условия, при которых функция STCA запрещена на отдельных линиях пути воздушных судов;
- 6) процедуры, применяемые в отношении полетов, для которых запрещена функция STCA.

456. В случае выдачи STCA в отношении контролируемых полетов диспетчер органа ОВД предпринимает действия для исключения возможности нарушения установленного интервала эшелонирования.

Необоснованные предупреждения следует игнорировать.

457. После выдачи STCA, в случае нарушения минимума эшелонирования, орган ОВД составляет отчет об инциденте и предоставляет его через систему представления данных в адрес соответствующего структурного подразделения аэронавигационной организации.

Сноска. Пункт 457 - в редакции приказа Министра по инвестициям и развитию РК от 23.11.2015 № 1081 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

458. Служба ОВД обеспечивает сохранность электронных записей всех выданных STCA в течение 120 дней.

Сноска. Пункт 458 - в редакции Министра транспорта РК от 08.11.2024 № 368 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 8. Правила, применяемые в отношении воздушных судов, оборудованных бортовыми системами предупреждения столкновений

459. В случае, если экипаж воздушного судна сообщает о получении рекомендации БСПС по разрешению угрозы столкновения (сокращенная аббревиатура на английском языке – RA, (далее-RA)), диспетчер органа ОВД не предпринимает действий по изменению траектории полета воздушного судна, пока экипаж воздушного судна не доложит, что конфликтная ситуация разрешена.

460. При получении доклада экипажа воздушного судна о выполнении действий связанных с RA орган ОВД прекращает выдавать указания по выполнению полета экипажу данного воздушного судна. Экипаж воздушного судна самостоятельно обеспечивает соблюдение установленных интервалов эшелонирования с другими воздушными судами, непосредственно затрагиваемыми маневрированием.

Диспетчер органа ОВД возобновляет обеспечение установленных интервалов эшелонирования:

1) при получении от экипажа воздушного судна доклада о том, что маневр закончен и полет выполняется согласно ранее полученному диспетчерскому разрешению;

2) диспетчер органа ОВД подтверждает получение от экипажа воздушного судна доклада и выдает диспетчерское разрешение, которое подтверждается экипажем воздушного судна.

461. Фразеология, используемая органами ОВД и экипажами воздушных судов при срабатывании БСПС, содержится в Правилах фразеологии и радиообмена при выполнении полетов и обслуживании воздушного движения, утвержденных приказом исполняющего обязанности Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 15 октября 2010 года № 454 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 6635).

Сноска. Пункт 461 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 9. Выдача предупреждения о минимальной безопасной абсолютной высоте

462. Функция предупреждения о минимальной безопасной высоте (сокращенная аббревиатура на английском языке – MSAW, (далее – MSAW)) – это наземное средство контроля безопасности, предназначенное для оказания помощи диспетчеру ОВД в предотвращении столкновения исправных воздушных судов, которым предоставляется диспетчерское обслуживание, с земной поверхностью, посредством выдачи своевременного предупреждения о приближении ВС к земной поверхности или искусственному препятствию на ней.

Сноска. Пункт 462 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

463. При использовании функции MSAW, радиолокационная информация вторичных РЛС, информация MLAT, ADS-B (при их применении) о местоположении и высоте воздушного судна, анализируется на предмет достижения критериев выдачи предупреждения MSAW. При обнаружении прогнозируемого или фактического снижения ВС ниже высоты, определенной по критериям для места над которым находится воздушное судно, диспетчеру будет выдаваться звуковое и/или визуальное предупреждение.

Сноска. Пункт 463 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

463-1. В качестве критериев выдачи предупреждения MSAW используются создаваемые полигоны MSAW и (или) загружаемые в оборудование цифровые данные, содержащие информацию о рельефе местности, препятствиях и время упреждения.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 463-1 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

463-2. Цифровые данные, содержащие информацию о рельефе местности и препятствиях, загружаются в систему обработки радиолокационных данных или создаются с помощью разбиения района (зоны), в пределах которого применяется функция MSAW, на полигоны MSAW. Полигоны MSAW, в зависимости от особенностей рельефа и препятствий, устанавливаются в виде геометрических фигур с известными координатами их вершин. На основании соответствующего эксплуатационного опыта и анализа для каждого полигона MSAW устанавливается абсолютная высота, при прогнозируемом или фактическом снижении ВС ниже которой выдается предупреждение MSAW. Абсолютные высоты полигонов MSAW могут быть установлены на несколько сотен футов ниже минимальных безопасных абсолютных высот, таких как: минимальная абсолютная высота при векторении (MRVA), минимальная абсолютная высота пролета препятствий (MOCA), минимальная

абсолютная высота сектора (MSA) либо, при необходимости, могут определяться абсолютной высотой самого высокого препятствия полигона MSAW.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 463-2 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

463-3. Для моделирования рельефа местности могут использоваться разрешенные уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации цифровые данные рельефа местности, которые обеспечивают более точное определение рельефа, с учетом высоты искусственных препятствий. Конфигурации MSAW включают параметр вертикального запаса для учета препятствий, которые не включены в данные о местности, таких как искусственные объекты, здания и растительность.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 463-3 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

464. При использовании функции MSAW органом ОБД разрабатываются инструкции, касающиеся использования функции MSAW. Такие Инструкции утверждаются руководителем поставщика АНО (ее подразделения).

Сноска. Пункт 464 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

465. В инструкциях, касающихся использования функции MSAW, оговариваются:

1) типы полетов, в отношении которых выдается и не выдается предупреждение MSAW;

2) сектора или районы воздушного пространства, в пределах которых применяется функция MSAW;

3) значения установленных для полигонов MSAW абсолютных высот;

4) метод отображения MSAW;

5) параметры выдачи MSAW, а также время предупреждения;

6) условия, при которых функция MSAW может быть запрещена на отдельных линиях пути воздушных судов, а также процедуры, применяемые в отношении полетов ВС, для которых запрещена функция MSAW.

Сноска. Пункт 465 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

466. При выдаче MSAW в отношении контролируемого полета предпринимаются следующие действия:

1) если воздушное судно обеспечивается векторением, экипажу воздушного судна дается указание немедленно занять установленный безопасный эшелон (высоту) полета и, при необходимости предотвращения столкновения с землей, назначается новый курс ;

2) в других случаях диспетчер органа ОВД информирует экипаж воздушного судна о том, что получено предупреждение относительно высоты MSAW и выдает указание проверить правильность установки давления на высотомере и заданный эшелон (высоту) полета воздушного судна.

Сноска. Пункт 466 - в редакции Министра транспорта РК от 08.11.2024 № 368 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

467. После выдачи MSAW, непреднамеренного нарушения высоты MSAW, которое приводит к столкновению соответствующего исправного воздушного судна с землей, орган ОВД составляет отчет об инциденте и предоставляет его через систему представления данных в адрес соответствующего структурного подразделения аэронавигационной организации.

Сноска. Пункт 467 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 10. Изменение радиотелефонного позывного воздушного судна

468. Орган ОВД может дать указание экипажу воздушного судна изменить радиотелефонный позывной в интересах безопасности, когда сходство между двумя или более радиотелефонными позывными воздушных судов таково, что существует вероятность возникновения путаницы.

469. Изменение радиотелефонного позывного является временным и применяется в пределах воздушного пространства, где существует вероятность путаницы.

470. Диспетчер органа ОВД опознает воздушное судно, до выдачи указания об изменении позывного, указав его местоположение и (или) эшелон полета.

471. Орган ОВД изменивший радиотелефонный позывной воздушного судна, дает указание экипажу воздушного судна о переходе на радиотелефонный позывной, указанный в плане полета, до его входа в район (зону) ответственности смежного органа ОВД (УВД), за исключением случаев, когда выполнена предварительная координация между двумя смежными органами ОВД (УВД).

Параграф 10-1. Потеря ориентировки при полетах по ПВП, и полеты по ПВП в неблагоприятных метеорологических условиях

Сноска. Глава 22 дополнен параграфом 10-1 в соответствии с приказом Министра по инвестициям и развитию РК от 23.11.2015 № 1081 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

471-1. Воздушное судно, которое выполняет полет по ПВП и сообщает о том, что оно не уверено в своем местоположении, или потеряло ориентировку, или оказалось в неблагоприятных метеорологических условиях, следует считать находящимся в аварийной ситуации.

Орган ОВД в зависимости от обстоятельств запрашивает от экипажа ВС следующую информацию для оказания содействия:

- 1) условия полета воздушного судна;
- 2) местоположение (если таковое известно) и эшелон;
- 3) аэродромы вылета и назначения;
- 4) число лиц на борту;
- 5) остаток топлива;
- 6) скорость воздушного судна и курс от последнего известного местоположения, если это необходимо;
- 7) имеющееся на борту навигационное оборудование и принимаются ли какие-либо навигационные сигналы;
- 8) код ВОРЛ (если применяется);
- 9) возможности ADS-B (при наличии)."

471-2. В том случае, если связь с воздушным судном неустойчивая или нарушается, диспетчер ОВД предлагает экипажу воздушного судна набрать высоту до более высокого эшелона, если позволяют метеорологические условия и другие обстоятельства. При этом учитывается возможность потери ориентировки в результате неблагоприятных метеорологических условий.

471-3. Оказание навигационной помощи пилоту в определении местоположения воздушного судна осуществляется с использованием системы наблюдения ОВД, пеленгатора, навигационных средств или по средством его ориентирования другими воздушными судами.

471-4. Орган ОВД сообщает пилоту информацию о находящихся вблизи аэродромах, где существуют визуальные метеорологические условия.

471-5. Если пилот докладывает о том, что он не может продолжать полет по ПВП, то диспетчер ОВД сообщает пилоту минимальную безопасную абсолютную высоту полета в зоне (АМА), где воздушное судно находится или предполагается, что находится (в том числе с использованием плановой информации).

Сноска. Пункт 471-5 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 29.12.2025 № 451 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

471-6. После определения местоположения воздушного судна передать экипажу маршрут и условия полета для выхода на аэродром назначения (запасной) или трассу.

Параграф 11. Отчет об инциденте при воздушном движении

472. Отчет об инциденте представляется органу ОВД, в зоне обслуживания которого произошел инцидент, и в отношении инцидентов, касающихся обеспечения обслуживания воздушного движения, включая такие события, как сближения воздушных судов (AIRPROX) и другие серьезные проблемы, которые представляют угрозу воздушному судну и вызывают неправильность или несоблюдение применяемых процедур, а также отказ наземных средств.

Сноска. Пункт 472 в редакции приказа Министра по инвестициям и развитию РК от 23.11.2015 № 1081 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

473. Типовая форма отчета об инциденте при воздушном движении вместе с инструктивными указаниями об ее заполнении приводятся в документе Международной организации гражданской авиации "Организация воздушного движения" (Doc 4444 ATM/501).

473-1. Если воздушное судно, с которым произошел инцидент, направляется в пункт назначения, расположенный на территории Республики Казахстан, орган ОВД, в зоне обслуживания которого произошел инцидент, уведомляет орган ОВД аэродрома назначения о необходимости получения отчета об инциденте от экипажа воздушного судна.

В сообщении об инциденте включается следующая информация:

- 1) тип инцидента;
- 2) опознавательный индекс соответствующего воздушного судна;
- 3) время и местоположение в момент инцидента;
- 4) краткие сведения об инциденте.

При выполнении международного рейса с аэродромом назначения, находящимся за пределами территории Республики Казахстан, отчет об инциденте запрашивается аэронавигационной организацией через уполномоченный орган в сфере гражданской авиации.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 473-1 в соответствии с приказом Министра по инвестициям и развитию РК от 23.11.2015 № 1081 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Глава 23. Применение навигации, основанной на характеристиках

Сноска. Заголовок главы 23 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Сноска. Инструкция дополнена главой 23 в соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 14.04.2016 № 375 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

474. Для применения навигации, основанной на характеристиках, предписываются навигационные спецификации, которые разрабатываются и устанавливаются на основе положений документа ИКАО "Руководство по навигации, основанной на характеристиках (PBN)" (DOC 9613 AN/937).

475. Предписываемая навигационная спецификация соответствует уровню предоставляемого в конкретном воздушном пространстве связного, навигационного и диспетчерского обслуживания воздушного движения.

476. Исключен приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

477. Информация о навигационных характеристиках в плане полета предоставляется органу ОВД для целей выдачи диспетчерского разрешения и задания маршрута.

Выполнение полетов по маршрутам ОВД, где установлена навигационная спецификация RNAV 5, RNAV 1 государственными либо экспериментальными ВС, не имеющими эксплуатационного утверждения для полетов по RNAV 5, RNAV 1 допускается при наличии вторичного радиолокационного контроля и наличии на борту ВС приемопередатчика вторичной обзорной радиолокации.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 477 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019); в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

478. В случае снижения точности или отказа системы RNAV во время полета ВС по схеме прибытия или вылета, требующей использования системы RNAV, орган ОВД обеспечивает векторение (радиолокационное наведение), до тех пор, пока оно не сможет возобновить навигацию с помощью своих собственных средств, или это ВС направляется по маршруту ОВД, оборудованному обычными навигационными средствами VOR/DME.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 478 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

479. Диспетчерские разрешения ВС выполнять полеты по стандартным маршрутам вылета или стандартным маршрутам прибытия с сохраняющимися опубликованными ограничениями по высоте и/или скорости указывают, следует ли придерживаться таких ограничений или же эти ограничения отменяются органом ОВД.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 479 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

480. Когда вылетающему ВС разрешено следовать прямо на опубликованную точку пути на SID, ограничения по скорости и высоте, связанные с пропускаемыми точками пути, отменяются. Все оставшиеся опубликованные ограничения по скорости и высоте сохраняются.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 480 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

481. Если вылетающее ВС векториться или ему разрешается следовать в точку, которой нет на SID, то все опубликованные на SID ограничения по скорости и эшелону отменяются, а диспетчер:

- 1) повторяет разрешенный эшелон;
- 2) сообщает по мере необходимости об ограничениях по скорости и высоте;
- 3) уведомляет пилота о том, будет ли ВС дано указание в дальнейшем возобновить полет по SID.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 481 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

482. Указания органа ОВД экипажу ВС возобновить полет по SID включают:

- 1) обозначение SID, по которому должен быть возобновлен полет;
- 2) разрешенный эшелон;
- 3) местоположение, в котором предполагается возобновить полет по SID.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 482 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

483. Если прибывающему ВС разрешается следовать напрямую к опубликованной точке пути, расположенной на STAR, то отменяются ограничения по скорости и высоте, которые связаны с пропускаемыми точками пути. Все остальные опубликованные ограничения по скорости и высоте сохраняются.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 483 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

484. Если прибывающее ВС векторится или ему разрешается следовать к точке, которой нет на STAR, то все опубликованные на STAR ограничения по скорости и высоте отменяются, а диспетчер:

- 1) повторяет разрешенный эшелон;
- 2) сообщает по мере необходимости об ограничениях по скорости и высоте;
- 3) уведомляет пилота в случае, если предполагается, что ВС будет дано указание в дальнейшем возобновить полет по STAR.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 484 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

485. Указания органа ОВД экипажу ВС "возобновить полет по STAR" включает:

- 1) обозначение STAR, по которому должен быть возобновлен полет;
- 2) разрешенный эшелон;
- 3) местоположение, в котором предполагается возобновить полет по STAR.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 485 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

486. В целях оптимизации траекторий полетов ВС, наряду с применением процедуры векторения, для ВС, следующих по траекториям стандартных маршрутов вылета или прибытия, стандартных маршрутов вылета или прибытия зональной навигации, орган ОВД применяет процедуру "Прямо на".

Процедура "Прямо на" используется для направления ВС на точку, принадлежащую текущей стандартной траектории стандартных маршрутов вылета или прибытия, стандартных маршрутов вылета или прибытия зональной навигации. При достижении этой точки ВС самостоятельно продолжает полет по используемой стандартной траектории или маршруту полета.

При заходе на посадку разрешение "Прямо на" применяется до точки IF (промежуточной контрольной точкой) при условии, что результирующее изменение линии пути на IF не будет превышать 45° . Разрешение "Прямо на" FAF (конечная контрольная точка захода на посадку) не применяется.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 486 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019); в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 28.01.2021 № 35 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

487. При нахождении ВС, выполняющего заход по спецификации RNP APCH зональной навигации на предпосадочной прямой и получении доклада экипажа воздушного судна о пропадании сигнала спутников (GNSS), орган ОВД предпринимает действия по обеспечению захода на посадку с учетом решения экипажа ВС и

складывающейся воздушной обстановки по имеющимся средствам посадки, а также в соответствии с установленными для данных средств посадки схемами (ухода на второй круг) или введением векторения при уходе на второй круг.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 487 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 28.01.2021 № 35 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

488. При сообщении экипажа ВС о снижении точности/пропадании сигнала GNSS, радиопомехах сигналам GNSS при выполнении полета по маршруту зональной навигации, стандартному маршруту прибытия (вылета) зональной навигации, орган ОВД передает данную информацию другим ВС, находящимся на связи в данном районе. Информация передается в удобной для понимания форме. В рамках системы управления безопасности полетов, поставщик аэронавигационного обслуживания осуществляет сбор информации от органов ОВД при сообщении экипажа ВС о снижении точности/пропадании сигнала GNSS, радиопомехах сигналам GNSS при выполнении полета по маршруту зональной навигации, стандартному маршруту прибытия (вылета) зональной навигации или наличии навигационных погрешностей (отклонении от оси маршрута на расстояние, превышающее установленные параметры).

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 488 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 28.01.2021 № 35 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования); в редакции приказа Министра транспорта РК от 29.12.2025 № 451 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

488-1. При получении информации об использовании специальной аппаратуры по подавлению сигналов GNSS орган ОВД доводит данную информацию до экипажей ВС. При фактическом наличии помех или пропадании сигналов спутников GNSS орган ОВД обеспечивает радиолокационное векторение по запросу экипажа ВС и/или по решению командира воздушного судна обеспечивает ОВД по опубликованным традиционным маршрутам в затрагиваемых участках воздушного пространства. При получении информации от экипажа воздушного судна об отсутствии возможности для продолжения полета по маршрутам зональной навигации и принятии решения следовать на запасной аэродром, диспетчер ОВД применяет радиолокационное векторение и выводит ВС из затрагиваемого радиопомехами района по кратчайшему до запасного аэродрома маршруту.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 80-1 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 29.12.2025 № 451 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

6	Индикатор АРП или отображение пеленгационной информации на аппаратуре отображения воздушной обстановки		-	-	-	+1	+	+	+1	+1	+1	+1
7	Орган управления радиостанциями внутриаэродромной связи		-	+	+	+	-	-	-	-	+	+
8	Аппаратура громкоговорящей и/или телефонной связи		+	+	+	+	+	+	+	+	+1	+
9	Органы управления каналом передачи команд через ДПРМ (ПРС или VOR) при наличии оборудования		-	-	-	+	+1	+1	-	-	-	+
10	Аппаратура дистанционного управления светосигнальным оборудованием	Органы управления светосигнальными средствами взлета и посадки	-	-	-	+	-	-	-	-	-	+
		Органы управления светосигнальными средствами схода с ВПП и выхода на ВПП	-	-	+2	+2	-	-	-	-	-	-
		Органы управления светосигнальными средствами руления по аэродрому	-	+3	-	-	-	-	-	-	-	-
Автоматическая	Звуковая и световая	РМС (ILS, DME, VOR, MPM)	-	-	-	+	+1	-	-	-	-	-
		ОСП (NDB)	-	-	-	+	+1	-	-	-	-	-

11	кая сигнал изации я о состоя нии посад очных систе м	Свето вая	ССО взлета и посад ки	-	-	-	+	-	-	-	-	-	+1	
			ССО схода с ВПП и выход а на ВПП	-	-	+	+	-	-	-	-	-	-	-
			ССО рулен ия по аэрод рому	-	+	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	Пульт управления световой сигнализацией и индикатор "ВПП занята" или управление и отображение "ВПП занята" на аппаратуре отображения воздушной обстановки		-	-	+	+	-	-	-	-	-	-	-	
13	Звуковая и световая сигнализация состояния оборудования ОПРС, при наличии оборудования		-	-	-	+1	-	-	-	-	-	-	+	
14	Средства отображения метеоинформации		+1	+1	+5	+5	+5	+5	+1	+1	-	-	+	
15	Часы		+	+	+	+	+	+	+	+	+	+1	+	
16	Точка входа в сеть AFTN		+	+1	+1	+	+1	+1	+	+	+	+	+1	
Орган ЦПИ (AFIS)			Автомобиль специального назначения											
+1			-											
+			+6											
+			+											
+1			-											
-			-											
+1			-											
+			+											
+			+											

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

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

Расшифровка аббревиатур:

ОВД – обслуживание воздушного движения;

ДП – диспетчерский пункт;

ДПР – диспетчерский пункт руления;

СДП – стартовый диспетчерский пункт;

ДПВ – диспетчерский пункт вышка;

ДПК – диспетчерский пункт круга;

ДПП – диспетчерский пункт подхода;

МДП – местный диспетчерский пункт;

ЦПИ – центр полетной информации;

РДП – районный диспетчерский пункт;

РЛС ОЛП – радиолокационная станция обзора летного поля;

АС УНД – автоматизированная система управления наземным движением;

АРП – автоматический радиопеленгатор;

ДПРМ – дальний приводной радиомаяк;

ПРС – приводная радиостанция;

VOR – всенаправленный ОВЧ радиомаяк;

ВПП – взлетно-посадочная полоса;

РМС – радиомаячная система;

ILS – система посадки по приборам;

DME – дальномерное оборудование;

МРМ – маркерный ОВЧ радиомаяк;

ОСП – оборудование системы посадки;

NDB – ненаправленный радиомаяк;

ССО – система светосигнального оборудования;

ОПРС – отдельная приводная радиостанция;

AFTN – сеть авиационной фиксированной электросвязи;

AFIS – аэродромное полетно-информационное обслуживание;

ОВЧ – очень высокие частоты.

Приложения 2 к Инструкции
по организации и обслуживанию
воздушного движения

Схема распределения эшелонов полета

Сноска. Приложение 2 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 28.01.2021 № 35 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Магнитный путевой угол от 180 до 359 град.						Магнитный путевой угол от 0 до 179 град.					
Полеты по ППП			Полеты по ПВП			Полеты по ППП			Полеты по ПВП		
эшелон полета	футы	метры	эшелон полета	футы	метры	эшелон полета	футы	метры	эшелон полета	футы	метры
-	2000	600	-	-	-	-	1000	300	-	-	-
-	4000	1200	-	4500	1350	-	3000	900	-	3500	1050
-	6000	1850	-	6500	2000	-	5000	1500	-	5500	1700
-	8000	2450	-	8500	2600	-	7000	2150	-	7500	2300
-	10000	3050	-	-	-	-	9000	2750	-	9500	2900
120	12000	3650	120	12000	3650	110	11000	3350	110	11000	3350
140	14000	4250	140	14000	4250	130	13000	3950	130	13000	3950
160	16000	4900	160	16000	4900	150	15000	4550	150	15000	4550
180	18000	5500	180	18000	5500	170	17000	5200	170	17000	5200
200	20000	6100	200	20000	6100	190	19000	5800	190	19000	5800
220	22000	6700	--	-	-	210	21000	6400	-	-	-
240	24000	7300	-	-	-	230	23000	7000	-	-	-
260	26000	7900	-	-	-	250	25000	7600	-	-	-
280	28000	8550	-	-	-	270	27000	8250	-	-	-
300	30000	9150				290	29000	8850			
320	32000	9750				310	31000	9450			
340	34000	10350				330	33000	10050			
360	36000	10950				350	35000	10650			
380	38000	11600				370	37000	11300			
400	40000	12200				390	39000	11900			
430	43000	13100				410	41000	12500			
470	47000	14350				450	45000	13700			
510	51000	15550				490	49000	14950			

Приложение 2-1
к Инструкции по организации и
обслуживанию воздушного движения

Методы бокового эшелонирования

Сноска. Инструкция дополнена приложением 2-1 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

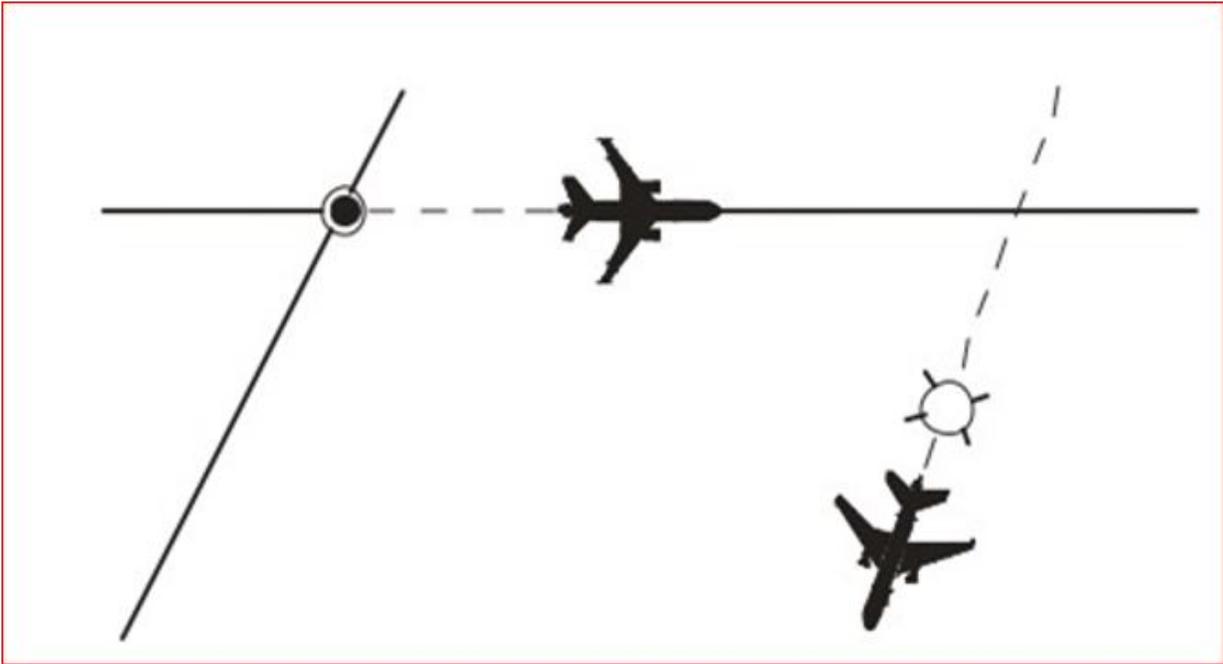


Рисунок 1. Использование одних и тех же или различных географических пунктов

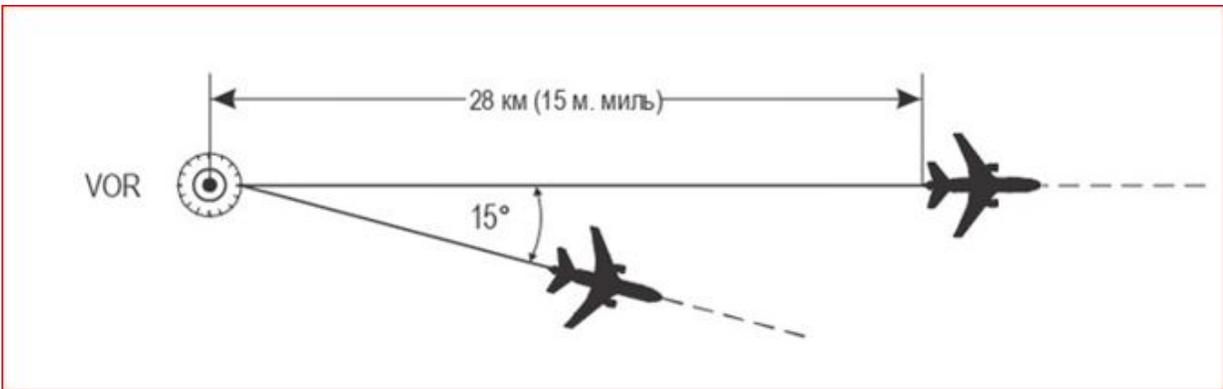


Рисунок 2. Эшелонирование с использованием одного и того же VOR

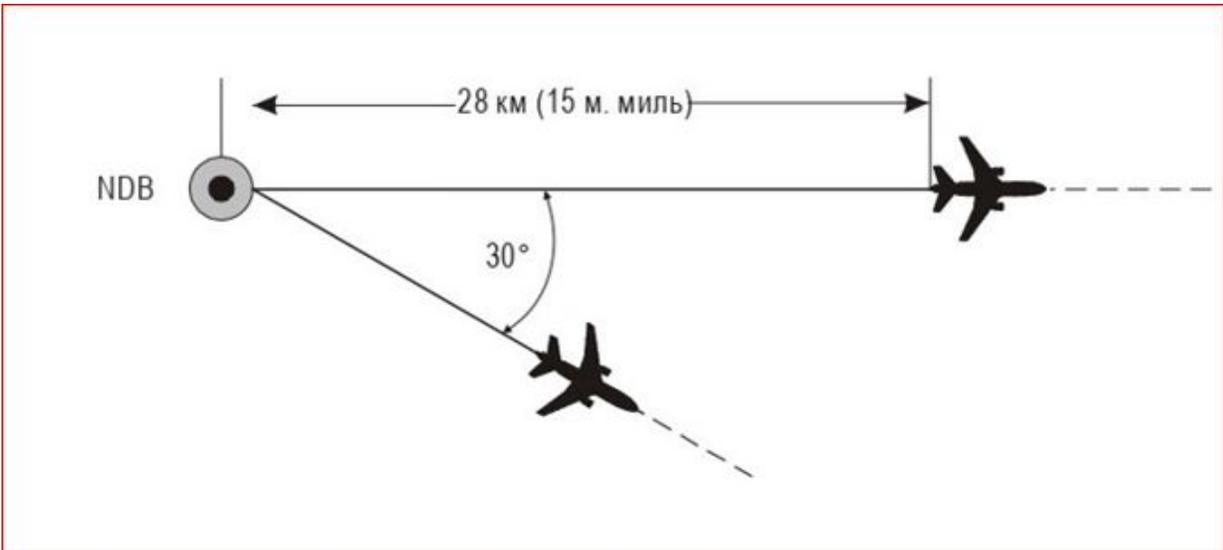


Рисунок 3. Эшелонирование с использованием одного и того же NDB

Таблица 1. Боковое эшелонирование для самолетов, выполняющих полеты по VOR и GNSS

	Воздушное судно 1. VOR или GNSS Воздушное судно 2. GNSS	
Угловая разница между линиями пути, замеренная в общей точке (градусы)	ЭП010 – ЭП190 Расстояние от общей точки	ЭП200 – ЭП600 Расстояние от общей точки
15 – 135	27,8 километров (15 морских миль)	43 км (23 морских мили)

Расстояния, указанные в таблице, являются горизонтальной дальностью. В тех случаях, когда для предоставления информации о дальности используется DME, государства должны учитывать расстояние (наклонную дальность) от источника сигнала DME до приемной антенны.

Приложение 3
К Инструкции по организации и
обслуживанию воздушного движения

Методика применения кодов вторичной обзорной радиолокации при обслуживании воздушного движения в воздушном пространстве Республики Казахстан

1. Общие положения

1. Методика применения кодов вторичной обзорной радиолокации при обслуживании воздушного движения в воздушном пространстве Республики Казахстан (далее – Методика) разработана в соответствии с техническими возможностями системы вторичной обзорной радиолокации (ВОРЛ), требованиями Международной организации гражданской авиации (ИКАО) по применению кодов индивидуального опознавания вторичной обзорной радиолокации, планом распределения и принципами назначения этих кодов принятыми в Европейском регионе ИКАО.

2. Целью данной Методики является рациональное использование кодов ВОРЛ для опознавания воздушных судов при обслуживании воздушного движения. Согласованность действий органов ОВД при назначении кодов ВОРЛ позволит избежать нахождения в зоне ответственности двух и более воздушных судов с одинаковыми кодами (кодовых конфликтов) и приведет к увеличению времени сохранения заданных кодов и снижению нагрузки на пилота и диспетчера.

3. Основной целью метода ORCAM (Originating Region Code Allocation Method) является применение кодов индивидуального опознавания воздушных судов в полете на постоянной основе с минимальным числом ошибок и перерывов путем реализации принципов неповторяемости и сохранения кодов ВОРЛ.

4. Неповторяемость означает, что в зависимости от функционирования системы организации воздушного движения лишь одно воздушное судно должно отвечать на данный код в любом конкретном районе в любой промежуток времени. Эта мера обеспечивает безошибочное соотнесение кода с конкретным воздушным судном.

5. Сохранение кодов предполагает, что код, назначенный конкретному воздушному судну на время выполнения полета, сохраняется за ним как можно дольше (предпочтительно в течение всей его продолжительности).

2. Система ВОРЛ

6. Система ВОРЛ включает в себя: наземный вторичный обзорный радиолокатор, аппаратуру отображения и обработки информации; бортовой приемоответчик.

Ответчики воздушных судов по запросу наземной ВОРЛ станции передают полетную информацию: бортовой номер воздушного судна или код индивидуального опознавания, высоту полета, сведения о запасе топлива и служебную информацию, к которой относятся сведения об аварийной ситуации на борту воздушного судна, о потере радиосвязи из-за неисправности бортовой аппаратуры или о незаконном вмешательстве в действия экипажа.

7. В системе ВОРЛ используется два стандарта: стандарт "УВД" (управление воздушным движением) и международный стандарт – "RBS" (Radar Beacon System), отличающиеся параметрами сигналов запроса и ответа и составом информации.

8. По стандарту "УВД" формируются импульсы запроса и ответа бортового номера воздушного судна и текущей информации (Н бар, остаток топлива). Для запросных и ответных сигналов используются частоты в диапазоне 700-850 МГц.

9. Стандарт "RBS" обеспечивает запросные сигналы от наземной станции на частоте 1030 МГц, прием ответных сигналов от бортовых приемоответчиков на частоте 1090 МГц и предусматривает четыре режима:

1) Режим "А" – обеспечивающий:

один из 4096 кодов для опознавания одиночных воздушных судов;

опознавание, по запросу, на индикаторе обзора ответного сигнала воздушного судна за счет использования в приемоответчике специального устройства для определения местоположения (SPI-Special Position Identification Pulse);

немедленное опознавание воздушных судов, на которых произошел отказ радиосвязи или создалась аварийная обстановка, либо акт незаконного вмешательства (захват воздушного судна);

2) Режим "С" – обеспечивающий информацию о барометрической высоте, если соответствующее устройство кодирования данных о барометрической высоте сопряжено с приемоответчиком;

3) Режим "S" – обеспечивающий запросы, адресованные отдельному приемоответчику, имеющему возможности для работы с линией передачи данных.

Ответ в режиме "S" может содержать опознавательный индекс воздушного судна указанный в плане полета или регистрационные знаки воздушного судна, также информацию о высоте или другие данные, в зависимости от того, какая информация запрошена наземной станцией, и от оснащенности воздушного судна;

4) Комбинированный режим – при котором запросы общего вызова в режиме "А" и "С" позволяют наземной станции режима "S" осуществлять запрос бортовых приемоответчиков режима "А"/"С" в режимах "А" или "С", при этом приемоответчики режима "S" не отвечают. Запрос общего вызова в режиме "А"/"С"/"S" приводит к тому, что бортовые приемоответчики режима "S" отвечают в режиме "S" с указанием своих дискретных адресов режима "S", а приемоответчики режима "А"/"С" отвечают в режимах "А" или "С" в соответствии с запросом.

10. Системы ВОРЛ могут работать в режимах: "УВД"; "RBS" "УВД+RBS".

3. Система кодов ВОРЛ

11. Код ВОРЛ системы опознавания воздушного судна:

1) в режиме "УВД" – пятизначное число, соответствующее, как правило, регистрационному (бортовому) номеру воздушного судна, в полете не меняется, используется при обеспечении полетов в пределах государства, или по соглашению между государствами при обеспечении совместных полетов в пределах данных государств;

2) в "RBS" в режиме "А" – это четырехзначное число, оперативно устанавливаемое экипажем воздушного судна по указанию диспетчера ОВД, в котором цифры находятся в диапазоне 0 – 7.

12. Общее количество воздушных судов оборудованных ответчиками в режиме "RBS" значительно превышает количество возможных не совпадающих кодов. Задача служб ОВД состоит в том, чтобы не допустить нахождения в одном районе ОВД двух и более воздушных судов с одинаковыми кодами опознавания (кодовых конфликтов).

13. Различные серии кодов или их части распределены между государствами и отдельными районами с целью уменьшения вероятности кодовых конфликтов.

Серия кодов (Code Series) определяется первыми двумя цифрами кода. Каждая серия включает в себя блок кодов (Code Block) состоящий из 64 четырехзначных кода (Four-Digit Code). Для удобства распределения между органами ОВД, блок кодов разделен на 8 групп (Octal Block) по 8 четырехзначных кодов.

14. Постоянные серии кодов для применения в регионах подразделяются на два основных типа: транзитные коды (Transit codes) – используемые в пределах одного района применения или в границах нескольких государств и местные коды (Local codes) – для использования внутри одного государства или определенного района ОВД.

15. Дискретный код (Discrete Code) – четырехзначный код, в котором две последние цифры не равны нулю.

Дискретные коды серии 00, как правило, по две группы, распределены между органами ОВД для использования в местных целях внутри, как правило, одного района ОВД.

16. Для специальных целей, в определенных сериях, определены коды, согласно Приложению 1 к Методике применения кодов вторичной обзорной радиолокации при обслуживании воздушного движения в воздушном пространстве Республики Казахстан .

17. При отсутствии каких-либо указаний от органа ОВД, экипаж воздушного судна использует приемоответчик в режиме "А", установив код 2000. При выходе воздушного судна из зоны действия ВОРЛ, код А2000 может устанавливаться по указанию органа ОВД.

18. Если воздушное судно, находящееся в полете, стало объектом незаконного вмешательства, экипаж по возможности устанавливает на приемоответчике в режиме "А" код А7500, чтобы проинформировать орган ОВД об обстановке на борту, а если обстоятельства не позволяют, использует код А7700.

19. При отказе бортовых средств радиосвязи, экипаж воздушного судна устанавливает код А7600.

20. При возникновении аварийной ситуации на борту воздушного судна, экипаж устанавливает на приемоответчике в режиме "А" код 7700, если от органа ОВД не поступало указаний на использование другого кода. В любом случае, если командир воздушного судна считает, что сложившейся обстановке целесообразнее использовать код А7700, ему предоставлено право установить данный код самостоятельно.

4. Правила использования кодов ВОРЛ

21. Дискретный код ВОРЛ назначается органом ОВД из числа выделенных ему кодов в соответствии с Планом распределения кодов.

22. Диспетчер ОВД должен назначить воздушному судну очередной код из выделенных ему и вести учет свободных кодов. Исползованные коды назначаются воздушным судам в порядке их освобождения.

23. Для безопасного и эффективного использования кодов ВОРЛ диспетчеры ОВД и пилоты должны придерживаться установленной фразеологии радиообмена и обеспечивать правильное установление кодов на приемоответчиках.

24. После назначения кода ВОРЛ воздушному судну его использование для других целей в пределах зоны обзора ВОРЛ станции следует исключить до момента выхода данного воздушного судна из зоны действия радиолокационной станции или посадки на аэродроме.

25. В случае, если экипажем воздушного судна на бортовом приемоответчике установлен заданный код ВОРЛ, а на экране индикатора РЛС наблюдается код

отличный от заданного, экипажу дается указание повторно установить заданный код и подтвердить правильность установки.

26. Если принятые в соответствии с пунктом 25 настоящей Методики меры не принесли ожидаемого результата, экипажу воздушного судна дается указание на прекращение работы бортового приемоответчика в режиме "А", но при условии, что это не повлияет на его работоспособность в режиме "С". Информация об ограничении работы приемоответчика передается при координации органам ОВД по направлению полета.

27. Код ВОРЛ назначается воздушному судну, как правило при вылете, тем органом ОВД, который первым осуществляет ОВД данного воздушного судна. Код задается при выдаче диспетчерского разрешения на вылет или разрешения на запуск двигателей (руление).

28. Орган ОВД, принимающий воздушное судно на ОВД, назначает (изменяет) ему код ВОРЛ, в случаях:

1) если код не был задан (экипажем воздушного судна самостоятельно установлен код А2000);

2) при входе воздушного судна в район применения;

В случаях, предусмотренных соглашениями между смежными государствами, входящими в разные районы применения, транзитные коды на границе районов применения не меняются.

3) при входе воздушного судна в контролируемое воздушное пространство (входе на воздушную трассу или в зону действия ВОРЛ, вылете с аэродрома государственной авиации и т.п., где код не задавался);

4) при нахождении в зоне другого воздушного судна с таким же кодом опознавания (кодového конфликта).

29. Диспетчер районного диспетчерского центра (РДЦ) при получении информации о входе воздушного судна в зону его ответственности сверяет его код ВОРЛ с кодами других воздушных судов, находящихся в зоне. При их совпадении, назначает находящемуся на ОВД воздушному судну новый код, о чем информирует смежный орган ОВД в направлении полета данного воздушного судна.

30. Диспетчер АДЦ (ДПРА) при получении информации о прилете сверяет код ВОРЛ прилетающего воздушного судна с кодами вылетающих воздушных судов. При их совпадении, назначает находящемуся на ОВД воздушному судну новый код, о чем информирует смежный орган ОВД в направлении полета данного воздушного судна.

31. В случае отсутствия свободных для использования кодов ВОРЛ, они могут быть запрошены у смежного органа ОВД. В таком случае назначение заимствованных кодов осуществляется только по предварительному согласованию между этими органами ОВД с учетом типа кода и направления полета (аэродрома назначения).

32. Транзитные коды используются в пределах границ района применения с пересечением границ Республики Казахстан и входящих в данный район применения государств. Порядок применения транзитных кодов оговаривается соглашениями о процедурах взаимодействия между центрами ОВД приграничных государств.

33. В соответствии с Перечнем распределения кодов ВОРЛ Европейского региона ИКАО серии кодов 05, 06, 11 и 34 выделены как транзитные коды для использования в районе применения РА EUR-N (Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан) и назначаются органами ОВД Республики Казахстан.

Органы ОВД Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана при приеме на управление сохраняют присвоенные на территории Казахстана воздушным судам коды указанных выше серий, при отсутствии кодового конфликта.

34. Органы ОВД Республики Казахстан также сохраняют в своей зоне ответственности коды ВОРЛ серий 02 (назначаемые Кыргызстаном), 17 (назначаемые Туркменистаном), 20 (назначаемые Узбекистаном или Туркменистаном), 25 (назначаемые Таджикистаном), используемые всеми государствами РА EUR-N в качестве транзитных кодов.

35. При вылете воздушного судна, выполняющего международный полет, орган ОВД международного аэропорта, первым осуществляющий ОВД данным воздушным судном, назначает транзитный код из числа выделенных ему для этих целей.

Распределение транзитных кодов между органами ОВД международных аэропортов Республики Казахстан для назначения в пункте вылета осуществляется поставщиком аэронавигационного обслуживания.

Сноска. Пункт 35 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

36. При входе воздушного судна в воздушное пространство Республики Казахстан со стороны государств (Китайская Народная Республика, Российская Федерация и Азербайджан), не входящих в район применения РА EUR-N, первый, принимающий на ОВД диспетчер районного диспетчерского центра (РДЦ) назначает (изменяет) данному воздушному судну транзитный код ВОРЛ из числа ему выделенных.

Распределение транзитных кодов между районными диспетчерскими центрами Республики Казахстан осуществляется поставщиком аэронавигационного обслуживания.

Сноска. Пункт 36 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

37. В случае следования воздушного судна с посадкой на территории Республики Казахстан и полет ограничен районом, расположенным близко от границы района применения, транзитный код другого района применения после пересечения

государственной границы может сохраняться до посадки на аэродроме, при отсутствии кодового конфликта.

38. Местные коды используются в пределах границ государства и сохраняются при пересечении внутренних границ районов ОВД. По соглашению между государствами, местные коды могут использоваться с пересечением их общих границ, что должно быть отражено в Соглашении о процедурах взаимодействия между центрами ОВД.

39. В соответствии с Перечнем распределения кодов ВОРЛ Европейского региона ИКАО серии 35, 37, 45 и 72 кодов выделены для использования органами ОВД Республики Казахстан в местных целях при обслуживании полетов внутри государства.

40. Основной принцип распределения местных кодов основан на их назначении в пункте вылета.

Распределение местных кодов между органами ОВД аэропортов Республики Казахстан для назначения в пункте вылета осуществляется поставщиком аэронавигационного обслуживания.

Сноска. Пункт 40 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

41. В случаях, предусмотренных подпунктом 3) пункта 28 настоящей Методики, органы ОВД районных диспетчерских центров назначают (изменяют) коды ВОРЛ. При необходимости использования кодов ВОРЛ в зоне местного диспетчерского пункта (МДП), их использование осуществляется по согласованию с диспетчером РДЦ (сектора РОВД).

Распределение местных кодов между районными диспетчерскими центрами осуществляется поставщиком аэронавигационного обслуживания.

Сноска. Пункт 41 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

42. Для местных целей допускается использование транзитных кодов в случае, если это не препятствует их использованию в транзитных целях.

43. Кодовая серия 00 используется органами ОВД Республики Казахстан для местных целей при обеспечении полетов по воздушным трассам, в районах авиационных работ, а также полетов государственной авиации в пределах одного РПИ (района ОВД).

Распределение групп кодов серии 00 между органами ОВД осуществляется поставщиком аэронавигационного обслуживания.

Сноска. Пункт 43 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

применения кодов вторичной обзорной

радиолокации при обслуживании
воздушного движения в воздушном
пространстве Республики Казахстан

Сноска. Приложение 1 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 28.01.2021 № 35 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Серия	Код	Назначение
00	0000	Используется любым государством в местных целях.
10	1000	Устанавливается при использовании режима "S".
20	2000	Устанавливается экипажем воздушного судна самостоятельно при отсутствии каких-либо указаний со стороны органа ОВД кроме случаев, в которых применяются коды: 7000, 7500, 7600 или 7700.
70	7000	Устанавливается экипажем воздушного судна оборудованного приемоответчиком при выполнении полетов без диспетчерского обслуживания в воздушном пространстве установленном государством, если не поступало других указаний органов ОВД.
75	7500	Используется в случае акта незаконного вмешательства.
76	7600	Используется в случае отказа радиосвязи.
77	7700	Используется в случае аварийной ситуации на борту воздушного судна.
	7776, 7777	Используются для контроля самолетного и наземного ответчика ВОРЛ, причем код 7777 – только для наземного оборудования.

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

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

Сноска. Приложение 2 исключено приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Приложение 3 к Методике
применения кодов вторичной обзорной

радиолокации при обслуживании
воздушного движения в воздушном
пространстве Республики Казахстан

Серия 05 (коды 0501 – 0577); серия 11 (коды 1101 – 1177)

Сноска. Приложение 3 исключено приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Приложение 4 к Методике
применения кодов вторичной обзорной

радиолокации при обслуживании
воздушного движения в воздушном
пространстве Республики Казахстан

Серия 35 (коды 3501 – 3577); серия 72 (коды 7201 – 7277)

Сноска. Приложение 4 исключено приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Приложение 5 к Методике
применения кодов вторичной обзорной

радиолокации при обслуживании
воздушного движения в воздушном
пространстве Республики Казахстан

Серия 37 (коды 3701 – 3777); серия 45 (коды 4501 – 4577)

Сноска. Приложение 5 исключено приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Приложение 6 к Методике
применения кодов вторичной обзорной

радиолокации при обслуживании

Сноска. Приложение 6 исключено приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 15.03.2023 № 161 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Приложение 4
к Инструкции по организации
и обслуживанию воздушного движения

Введение аварийных стадий и уведомление координационных центров поиска и спасания

Сноска. Инструкция дополнена Приложением 4 в соответствии с приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 12.11.2013 № 887 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования); в редакции приказа Министра транспорта РК от 29.12.2025 № 451 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Аварийные ситуации	Получаемая информация	Вводимые аварийные стадии		
		Стадия неопределенности (уведомление - ALR INCERFA)	Стадия тревоги (уведомление - ALR ALERFA)	Стадия бедствия (уведомление - ALR DETRESFA)
Потеря радиосвязи в полете	Определен факт потери двухсторонней радиосвязи при использовании систем наблюдения ОВД	вводится через 5 минут после установления факта потери радиосвязи (отправки сообщения РЦФ) при наличии радиолокационной метки ВС	вводится при отклонении от установленного (разрешенного) маршрута полета и отсутствии радиосвязи	вводится при выполнении вынужденной посадки и отсутствии радиосвязи
	Определен факт потери двухсторонней радиосвязи без использования систем наблюдения ОВД	не вводится	вводится через 5 минут после установления факта потери радиосвязи (отправки сообщения РЦФ)	вводится через 15 минут после введения стадии тревоги
Не выход экипажа ВС на связь	Если экипаж ВС, получивший разрешение на вход в контролируемое ВП в запрошенное (разрешенное) время входа не вышел на связь и его местоположение не известно	вводится через 5 минут после запрошенного (разрешенного) времени входа	вводится через 15 минут после введения стадии неопределенности	вводится через 10 минут после введения стадии тревоги

	Если от экипажа ВС не поступил доклад о выходе в неконтролируемое ВП и его местоположение не известно	вводится через 5 минут после расчетного времени выхода	вводится через 15 минут после введения стадии неопределенности	вводится через 10 минут после введения стадии тревоги
Пропадание метки ВС	Если пропала радиолокационная отметка ВС, радиосвязь отсутствует, а местоположение ВС неизвестно	не вводится	вводится через 5 минут после пропадания радиолокационной метки ВС, если в течении этого времени радиосвязь с ВС установить не удалось	вводится через 15 минут после введения стадии тревоги
Не прибытие ВС на	При поступлении информации о неприбытии ВС на неконтролируемый аэродром (посадочную площадку) находящийся в неконтролируемом ВП	не вводится	вводится через 5 минут после получения информации	вводится через 15 минут после введения стадии тревоги
	Экипаж воздушного судна, выполняющий посадку на неконтролируемом аэродроме (посадочной площадке) находящемся в контролируемом ВП не сообщил органу ОВД о выполнении посадки, радиосвязь с ним отсутствует и местонахождение ВС неизвестно	не вводится	через 20 минут после расчетного времени прибытия	вводится через 10 минут после введения стадии тревоги
	Экипаж воздушного судна, получил разрешение на посадку на контролируемом аэродроме (посадочной площадке) и не произвел ее, местонахождение	не вводится	через 5 минут после выдачи разрешения на посадку, с дополнительным уведомлением аварийно-спасательной команды	при получении достоверной информации об АП или через 15 минут

аэродром, вертодром или посадочную площадку	ВС неизвестно, а радиосвязь с данным воздушным судном отсутствует		аэропорта аэродрома)	(после введения стадии тревоги
Пожары, отказы, неисправности на борту ВС	<p>Получен сигнал срочности (PAN PAN - ПАН ПАН), сигнал Бедствия (MAYDAY или Терплю Бедствие, код ответчика ВОРЛ 7700) или информация, указывающая на то, что эксплуатационное состояние воздушного судна ухудшилось, если экипаж не докладывает о вынужденной посадке или когда вероятность вынужденной посадки не определена</p>	не вводится	вводится в течении 5 минут после получения информации	вводится при необходимости проведения поисково-спасательной операции
	Получен сигнал срочности (PAN PAN - ПАН ПАН), сигнал Бедствия (MAYDAY или Терплю Бедствие, код ответчика ВОРЛ 7700) и/или			

	информация, указывающая на то, что эксплуатационное состояние воздушного судна ухудшилось настолько, что выполняется вынужденная посадка на ближайшем аэродроме	не вводится	вводится в течении 5 минут после получения информации	вводится при необходимости проведения поисково-спасательной операции
Вынужденная посадка вне аэродрома	Получена информация или имеется обоснованная уверенность в том, что воздушное судно собирается выполнить или выполнило вынужденную посадку и требуется проведение поисково-спасательной операции	не вводится	не вводится	вводится в течении 5 минут после получения информации
Акты незаконного вмешательства	Известно или предполагается, что воздушное судно стало объектом незаконного вмешательства (получен доклад от экипажа ВС, отображение кода ответчика ВОРЛ 7500, поступление сведений из других достоверных источников)	не вводится	вводится в течении 5 минут после получения информации	вводится в случае выполнения вынужденной посадки и необходимости проведения поисково-спасательной операция
Взрывное устройство на борту ВС	Получена информация о взрывном устройстве на борту ВС	не вводится	вводится в течении 5 минут после получения информации	вводится в случае выполнения вынужденной посадки и необходимости проведения поисково-спасательной операции
	Получено сообщение от экипажа ВС или из других источников			

Малый остаток топлива	стало известно, что запас топлива на борту ВС не гарантирует безопасного окончания полета	не вводится	не вводится	вводится в течении 5 минут после получения информации
-----------------------	---	-------------	-------------	---

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