Об утверждении Правил производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан

Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 28 июля 2017 года № 509. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 6 октября 2017 года № 15852.

В соответствии с подпунктом 4) 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 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1. Утвердить прилагаемые Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан.

2. Признать утратившими силу некоторые приказы Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан согласно приложению к настоящему приказу.

3. Комитету гражданской авиации Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан обеспечить:

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

2) в течение десяти календарных дней со дня государственной регистрации настоящего приказа направление его копии на бумажном носителе и в электронной форме на казахском и русском языках в Республиканское государственное предприятие на праве хозяйственного ведения "Республиканский центр правовой информации" для официального опубликования и включения в Эталонный контрольный банк нормативных правовых актов Республики Казахстан;

3) в течение десяти календарных дней после государственной регистрации настоящего приказа направление его копии на официальное опубликование в периодические печатные издания;

4) размещение настоящего приказа на интернет-ресурсе Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан;

5) в течение десяти рабочих дней после государственной регистрации настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан представление в Юридический департамент Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан сведений об исполнении мероприятий, согласно подпунктам 1), 2), 3) и 4) настоящего пункта.

4. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на курирующего вице-министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан.

5. Настоящий приказ вводится в действие по истечении двадцати одного календарного дня после дня его первого официального опубликования.

Исполняющий обязанности
Министра по инвестициям и развитию
Республики Казахстан *Р. Скляр*

"СОГЛАСОВАН"
Министр обороны
Республики Казахстан
_____ С. Жасузаков
7 сентября 2017 года

Утверждены
приказом исполняющего обязанности
Министра по инвестициям и развитию
Республики Казахстан
от 28 июля 2017 года№ 509

Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан

Глава 1. Общие положения

1. Настоящие Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан (далее - Правила) разработаны в соответствии с подпунктом 4) пункта 1 статьи 14 Закона Республики Казахстан "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации" (далее - Закон) с учетом авиационных стандартов международных организаций в сфере гражданской авиации.

Настоящие Правила определяют порядок Производства полетов в воздушном пространстве Республики Казахстан, а также воздушном пространстве другого государства (открытых морей), если они не противоречат требованиям этого государства (требованиям ИКАО установленным для открытых морей), с целью осуществления коммерческих воздушных перевозок, авиационных работ и полетов авиации общего назначения, выполняемых в соответствии с требованиями Международных стандартов и Рекомендуемой практики, изложенных в Приложениях к Конвенции о международной гражданской авиации (далее – Конвенция ИКАО).

Сноска. Пункт 1 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

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

2) абсолютная (относительная) высота перехода – абсолютная (относительная) высота, на которой или ниже которой положение воздушного судна в вертикальной плоскости дается в величинах абсолютной высоты;

3) абсолютная высота принятия решения DA или относительная высота принятия решения DH– установленная абсолютная или относительная высота при трехмерном 3D заходе на посадку, на которой необходимо начинать маневр ухода на второй круг в случаях:

если до достижения этой высоты командиром воздушного судна или пилотом не был установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку;

положение воздушного судна в пространстве или параметры его движения не обеспечивают безопасной посадки;

4) аварийное оповещение – обслуживание, предоставляемое для уведомления соответствующих организаций о воздушных судах, нуждающихся в помощи поисково-спасательных служб, и оказания необходимого содействия таким организациям;

5) аварийный приводной передатчик (далее - ELT) – общий термин, используемый в отношении оборудования, которое передает отличительные сигналы на заданных частотах, и, в зависимости от вида применения, может срабатывать автоматически в результате удара, либо приводиться в действие вручную. ELT, может быть, одного из следующих типов:

автоматический стационарный ELT(AF) – автоматически срабатывающий ELT, стационарно установленный на борту воздушного судна;

автоматический переносной ELT(AP) – автоматически срабатывающий ELT, который неподвижно закрепляется на борту воздушного судна, но легко снимается с борта данного воздушного судна;

автоматически развертываемый ELT(AD) – ELT, который неподвижно закрепляется на борту воздушного судна и автоматически развертывается, и срабатывает в результате удара, а, в некоторых случаях, также приводится в действие гидростатическими датчиками, предусмотрено также его развертывание вручную;

аварийно-спасательный ELT(S) – ELT который снимается с борта воздушного судна , размещается таким образом, чтобы его можно было легко использовать в аварийной обстановке, и приводится в действие вручную оставшимися в живых;

автоматический стационарный ELT(DT) - автоматически срабатывающий ELT, стационарно установленный на борту воздушного судна по отслеживанию бедствия во время полета;

6) авиационные работы – специализированные операции, выполняемые эксплуатантом с применением гражданских воздушных судов в интересах других физических и (или) юридических лиц;

7) автоматически отделяемый бортовой самописец – устанавливаемый на воздушное судно бортовой самописец, который способен автоматически отделяться от воздушного судна;

8) автоматическая система посадки – бортовое оборудование, которое обеспечивает автоматическое управление воздушным судном во время захода на посадку и посадки;

9) одноотказная система автоматической посадки – система автоматической посадки является одноотказной, если, в случае отказа не происходит существенного изменения балансировки самолета, траектории полета или углового положения, но посадка не будет выполняться автоматически;

10) возможности человека – способности человека и пределы его возможностей, влияющие на безопасность и эффективность авиационной деятельности;

10-1) аспекты человеческого фактора – принципы, применимые к процессам проектирования, сертификации, подготовки кадров, эксплуатационной деятельности и технического обслуживания в авиации и нацеленные на обеспечение безопасного взаимодействия между человеком и другими компонентами системы посредством надлежащего учета возможностей человека;

11) командир воздушного судна гражданской авиации – пилот, имеющий допуск для самостоятельного управления воздушным судном определенного типа, на которого в соответствии с заданием на полет в коммерческой авиации или аналогичным документом в авиации общего назначения возложена ответственность за безопасное завершение полета (полетов);

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

12-1) 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;

12-2) 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. Примечание. АМА используется за пределами маршрута полета при возникновении чрезвычайных обстоятельств в полете таких как, невозможности выдерживания заданного эшелона (высоты) полета из-за погодных условий, летно-технических характеристик воздушного судна, разгерметизации и отказа или потери точности показаний основных высотомеров (разница в показаниях более 200 фут);

13) система индикации на лобовом стекле – система индикации, которая отображает пилоту полетную информацию в зоне обзора по ходу полета;

14) система наведения для захода на посадку и посадки с индикацией на лобовом стекле – система наведения для захода на посадку и посадки с использованием коллиматорного индикатора является бортовой приборной системой, которая отображает достаточную информацию, и данные наведения на определенной части лобового стекла воздушного судна, наложенные в виде конформной проекции, согласующейся с внешней визуальной обстановкой, и которая позволяет пилоту выполнять маневры воздушного судна вручную, основываясь исключительно на этой информации и наведении при приемлемой для рассматриваемой категории полетов степени характеристик и надежности;

15) апробация – одобрение, утверждение, основанное на проверке, обследовании, испытании;

15-1) специальное утверждение - представляет собой утверждение, документально подтвержденное в эксплуатационных спецификациях на выполнение коммерческих воздушных перевозок, а также авиации общего назначения;

16) сверхлегкие летательные аппараты – воздушные суда с взлетной массой менее 750 кг, а также аэростаты, мотодельтапланы, дельтапланы, парапланы и другие летательные аппараты этой категории;

17) заход на посадку по приборам – заход или посадка с использованием приборов навигационного наведения на основе схемы захода на посадку по приборам, имеются 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;

боковое и вертикальное навигационное наведение представляет собой наведение, обеспечиваемое с помощью:

наземного радионавигационного средства, или выдаваемых компьютером навигационных данных наземных, спутниковых, автономных навигационных средств или комплекса этих средств;

заходы на посадку и посадки по приборам классифицируются следующим образом:

неточные заходы на посадку и посадки NPA – заход на посадку и посадка по приборам, при которых используется наведение по азимуту, но не используется наведение по глиссаде,

точные заходы на посадку и посадки PA – заход на посадку и посадка по приборам, при которых используется точное наведение по азимуту и глиссаде с минимумами, определенными категорией посадки;

наведение по азимуту и глиссаде относится к наведению, обеспечиваемому:

наземными навигационными средствами, или навигационными данными, генерируемыми компьютером;

18) процедуры захода на посадку по приборам – серия заранее намеченных маневров, выполняемых по пилотажным приборам, при соблюдении установленных требований, предусматривающих предотвращение столкновения с препятствиями, от контрольной точки начального этапа захода на посадку или, в соответствующих случаях, от начала установленного маршрута прибытия до точки, откуда может быть выполнена посадка, а если посадка не выполнена, то до точки, от которой применяются критерии пролета препятствий в зоне ожидания или на маршруте, процедуры захода на посадку по приборам классифицируются следующим образом:

процедуры неточного захода на посадку – схема захода на посадку по приборам, предназначенная для выполнения двухмерных (2D) заходов на посадку по приборам типа, при которых используется наведение по азимуту, но не используется наведение по глиссаде A,

процедуры захода на посадку с вертикальным наведением – схема захода на посадку по приборам с использованием основанной на характеристиках навигации PBN , предназначенная для выполнения трехмерных (3D) заходов на посадку по приборам типа A,

процедуры точного захода на посадку – схема захода на посадку по приборам на основе использования навигационных систем (ILS, MLS, GLS и SBAS CAT I), предназначенная для выполнения трехмерных (3D) заходов на посадку по приборам типа A или B, при которых используется точное наведение по азимуту и глиссаде с минимумами, определенными категорией посадки;

19) правила полета по приборам – ряд правил, регулирующих выполнение полета в приборных метеорологических условиях;

20) процедура (схема) полетов по приборам – описание ряда заранее определенных маневров в полете, выполняемых по пилотажным приборам, которое публикуется в электронном и/или печатном виде;

21) стандартный маршрут прибытия по приборам – установленный маршрут прибытия по правилам полетов по приборам (далее - ППП), связывающий основную точку, обычно на маршруте обслуживания воздушного движения (далее - ОВД), с точкой, от которой может начинаться полет по опубликованной схеме захода на посадку по приборам;

22) стандартный маршрут вылета по приборам – установленный маршрут вылета по 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;

23) приборные метеорологические условия – метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков, и высоты

нижней границы облаков, эти величины ниже минимумов, установленных для визуальных метеорологических условий;

24) аэронавигационная информация – информация, полученная в результате сбора, анализа и обработки данных для целей обеспечения полетов воздушных судов, ОВД и управления воздушным движением (далее - УВД);

25) аэронавигационная карта – условное изображение участка земной поверхности, его рельефа и искусственных сооружений, специально предназначенное для целей выполнения полетов;

26) аэростат – летательный аппарат легче воздуха (окружающей среды), подъемная сила которого создается за счет газа в его оболочке, плотность которого меньше, чем плотность воздуха;

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

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

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

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

риск не определен – категория ситуаций со сближением воздушных судов, 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;

28) воздушное судно – аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной (водной) поверхности;

29) обледенение воздушного судна – отложение льда на различных частях воздушного судна;

29-1) государство регистрации воздушного судна – государство, в реестр которого занесено воздушное судно;

30) руководство по летной эксплуатации воздушного судна – руководство, приемлемое для уполномоченной организаций и включающее порядок действий в обычной, особой и аварийной ситуациях, контрольные карты, ограничения, информацию о летно-технических характеристиках и сведения о системах воздушного судна, а также другие материалы, связанные с эксплуатацией воздушного судна;

31) слежение за воздушным судном – установленный эксплуатантом процесс, предусматривающий проводимые на земле регистрацию и обновление через стандартизированные интервалы времени данных о четырехмерном местоположении отдельных воздушных судовв полете;

32) обслуживание воздушного движения – полетно-информационное обслуживание, аварийное оповещение, диспетчерское ОВД (районное диспетчерское обслуживание, диспетчерское обслуживание подхода или аэродромное диспетчерское обслуживание);

33) район ОВД – воздушное пространство установленных размеров, в границах которого ОВД по воздушным трассам и маршрутам вне их осуществляется диспетчером районного диспетчерского центра;

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

35) воздушная трасса – контролируемое воздушное пространство (или его часть) в виде коридора;

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

37) аэродром (гидроаэродром) – определенный участок земной или водной поверхности (включая здания, сооружения и оборудование), предназначенный полностью или частично для прибытия, отправления и движения по этой поверхности воздушных судов;

38) процесс разработки аэродромной схемы – характерный для проектирования схем полетов по приборам процесс, который приводит к созданию или изменению той или иной схемы полетов по приборам;

39) данные об аэродроме – данные, касающиеся аэродрома, включая его размеры, координаты, превышения и иные относящиеся к нему подробные сведения о взлетно-посадочной полосе, рулежных дорожках, установках, оборудовании, средствах и процедурах по производству полетов;

40) квалификация командира воздушного судна (второго пилота) для выполнения полетов по применимым эксплуатационным минимумам аэродрома – минимально допустимые значения дальности видимости на взлетно-посадочной полосе (далее - RVR) / видимости (далее - VIS) и абсолютной или относительной высоты принятия решения (далее - DA/DH), а при необходимости и высоты нижней границы облаков, при которых разрешается безопасно производить взлет и посадку на воздушном судне данного типа;

40-1) государство аэродрома – государство, на территории которого расположен аэродром;

41) эксплуатационные минимумы аэродрома – ограничения использования аэродрома для:

взлета, выражаемые в величинах дальности видимости на взлетно-посадочной полосе и/или видимости и, при необходимости, параметрами облачности;

посадки при выполнении двухмерных (2D) заходов на посадку по приборам, выражаемые в величинах видимости и/или дальности видимости на взлетно-посадочной полосе, MDA/H и, при необходимости, параметрами облачности;

посадки при выполнении трехмерных (3D) заходов на посадку по приборам, выражаемые в величинах видимости и/или дальности видимости на взлетно-посадочной полосе и DA/H, соответствующих типу и/или категории полета;

42) потеря ориентировки – обстановка, при которой пилот (экипаж) не может определить свое местонахождение с точностью, необходимой для продолжения заданного полета;

42-1) базовое воздушное судно – воздушное судно с минимальным составом оборудования, требуемым для выполнения предполагаемого взлҰта, захода на посадку и посадки;

43) спецификация требуемых характеристик связи RCP – комплект требований к предоставлению ОВД и соответствующему наземному оборудованию, возможностям воздушного судна и операциям, необходимым для осуществления связи, основанной на характеристиках;

44) спецификация требуемых характеристик наблюдения RSP – комплект требований к предоставлению ОВД и соответствующему наземному оборудованию, возможностям воздушных судов и операциям, необходимым для осуществления наблюдения, основанного на характеристиках;

45) наземная система контроля и коррекции – система контроля и коррекции, с помощью которой пользователь получает информацию по контролю и коррекции непосредственно от наземного передатчика;

46) располагаемая посадочная дистанция – длина взлетно-посадочной полосы, которая является располагаемой и пригодной для пробега воздушного судна после посадки;

47) ограничения по использованию воздушного судна и его оборудования при всепогодных полетах, минимум воздушного судна – устанавливаются по минимально допустимым значениям RVR и MDA/DA/H, позволяющих безопасно производить взлет и посадку на воздушном судне данного типа;

48) всепогодные полеты – любое наземное движение, взлет, вылет, заход на посадку или посадка в погодных условиях, ограничивающих визуальное ориентирование;

49) барометрическая высота – атмосферное давление, выраженное в величинах абсолютной высоты, соответствующей этому давлению по стандартной атмосфере;

50) суммарная ошибка по высоте – геометрическая разница в вертикальной плоскости между фактической барометрической высотой, на которой находится воздушное судно, и заданной барометрической высотой (эшелоном полета);

51) погрешность системы измерения высоты – разница между абсолютной высотой на индикаторе высотомера, при условии правильной установки барометрического давления на высотомере, и барометрической высотой, соответствующей невозмущенному окружающему давлению;

52) бортовой самописец – любой самопишущий прибор, устанавливаемый на борту воздушного судна в качестве дополнительного источника сведений для проведения расследования авиационного происшествия или инцидента;

53) высота нижней границы облаков – расстояние по вертикали между поверхностью суши или воды и нижней границей самого низкого слоя облаков, находящихся ниже 6000 м (20000 фут) и закрывающих более половины неба;

54) векторение (радиолокационное наведение) – обеспечение навигационного наведения воздушного судна посредством указания определенных курсов на основе использования системы наблюдения ОВД;

55) зона визуального маневрирования (полета по кругу) – зона, в пределах которой следует учитывать запас высоты над препятствием для воздушных судов, выполняющих заход на посадку по кругу;

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

57) время отдыха – непрерывный и определенный период времени после периода исполнения служебных обязанностей и (или) до него, в течение которого члены летного или кабинного экипажа освобождены от исполнения всех служебных обязанностей;

58) дирижабль – управляемый аэростат, приводимый в движение силовой установкой;

59) двухотказная система автоматической посадки – система автоматической посадки, является двухотказной, если в случае захода на посадку, выравнивание и посадка могут быть выполнены с помощью остающейся части автоматической системы ;

60) двухотказная комбинированная система посадки – система, которая состоит из двух или нескольких независимых систем посадки, и в случае отказа одной системы, наведение или управление обеспечивается остающейся системой (остающимися системами), что позволяет выполнить посадку.

Примечание: двухотказная комбинированная система посадки может состоять из одноотказной системы автоматической посадки с контролируемой индикацией на

лобовом стекле, обеспечивающей пилоту такое наведение, которое позволяет после отказа системы автоматической посадки выполнить посадку в режиме ручного управления;

61) точка ухода на второй круг – точка в схеме захода на посадку по приборам, в которой или до которой для обеспечения минимального запаса высоты над препятствиями должен начинаться полет по предписанной схеме ухода на второй круг;

62) схема ухода на второй круг – порядок, которого следует придерживаться в случае невозможности продолжения захода на посадку;

63) максимальная масса – максимальная сертифицированная взлетная масса;

64) особый случай – ситуация, которая возникает в результате внезапного отказа авиационной техники или попадания воздушного судна в условия, требующие от экипажа действий, отличающихся от обычного пилотирования воздушного судна;

65) минимальный перечень оборудования (далее - MEL) – перечень, предусматривающий эксплуатацию воздушного судна в определенных условиях при отказе конкретного компонента оборудования, который составляется эксплуатантом в соответствии с типовым MEL для данного типа воздушного судна или более жесткими требованиями;

66) типовой минимальный перечень оборудования (далее - MMEL) – перечень, составляемый организацией, ответственной за типовую конструкцию, для конкретного типа воздушного судна, утверждаемый государством разработчика и определяющий компоненты оборудования, неисправность одного или нескольких из которых не препятствует началу полета, в MMEL могут оговариваться особые эксплуатационные условия, ограничения или правила;

67) финальный резерв топлива – представляет собой запас топлива, рассчитанного с использованием расчетной посадочной массы при прибытии на запасной аэродром пункта назначения или на аэродром пункта назначения, когда не требуется запасной аэродром для пункта назначения;

68) исключен приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

69) авиация общего назначения – гражданская авиация, находящаяся в собственности физических и (или) юридических лиц и используемая в целях проведения учебных, спортивных, культурно-просветительных мероприятий, развития технического творчества, удовлетворения личных потребностей эксплуатанта воздушного судна, а также используемая не за плату и не по найму в целях:

перевозки пассажиров, багажа, груза и почтовых отправлений;

выполнения авиационных работ;

поисково-спасательных и аварийно-спасательных работ, оказания помощи в случае стихийных бедствий;

70) сдвиг ветра – изменение скорости и (или) направления ветра в воздушном пространстве, включая восходящие и нисходящие потоки:

сдвиг ветра слабый – от 0 до 2 м/сек (от 0 до 4 уз) включительно на 30 м (100 фут) высоты;

сдвиг ветра умеренный – от 2 до 4 м/сек (от 5 до 8 уз) включительно на 30 м (100 фут) высоты;

сдвиг ветра сильный – от 4 до 6 м/сек (от 9 до 12 уз) включительно на 30 м (100 фут) высоты;

сдвиг ветра очень сильный – свыше 6 м/сек (12 уз) на 30 м (100 фут) высоты;

70-1) наземное обслуживание – обслуживание, необходимое при прибытии воздушного судна в аэропорт (аэродром) или отправлении воздушного судна из аэропорта (аэродрома), не включающее обслуживание воздушного движения;

71) относительная высота повышенного внимания – относительная высота повышенного внимания соответствует относительной высоте над порогом взлетно-посадочной полосы, устанавливаемая на основе характеристик самолета и его двухотказной системы автоматической посадки, выше которой заход на посадку по CAT III прекращается и начинается уход на второй круг, если произошел отказ в одной из резервных частей системы автоматической посадки или в соответствующем наземном оборудовании;

72) член кабинного экипажа – лицо, относящееся к авиационному персоналу, которое в интересах безопасности и в целях обслуживания пассажиров и (или) перевозки грузов выполняет обязанности на борту воздушного судна, поручаемые ему эксплуатантом или командиром воздушного судна, но не являющееся членом летного экипажа;

73) зона, свободная от препятствия OFZ – воздушное пространство над внутренней поверхностью для ограничения зоны захода на посадку, внутренней переходной поверхностью и поверхностью для ограничения зоны ухода на второй круг и той части полосы, которая ограничена этими поверхностями, и в котором могут быть установлены только объекты, имеющие минимальную массу и ломкую конструкцию и необходимые для обеспечения полетов воздушных судов;

73-1) минимальная абсолютная высота пролета препятствий (MOCA) - минимальная абсолютная высота полета на определенном участке, которая обеспечивает необходимый запас высоты над препятствиями;

73-2) расширенные эксплуатационные возможности – эксплуатационные возможности, разрешенные для полета воздушного судна с расширенными возможностями и обеспечивающие более низкие эксплуатационные минимумы аэродрома по сравнению с теми, которые были бы обычно разрешены для базового

воздушного судна, и основанные на характеристиках систем воздушного судна с расширенными возможностями, использующих имеющуюся внешнюю инфраструктуру ;

74) рубеж ухода (возврата) PNR – самая последняя географическая точка, от которой воздушное судно может продолжать полет по маршруту до аэродрома назначения, а также до имеющегося для данного рейса запасного аэродрома на маршруте;

75) коллиматорный индикатор HUD – система индикации, отображающая полетные данные на фоне внекабинного пространства в поле зрения пилота в направлении полета ;

76) перечень отклонений от конфигурации CDL – перечень, составляемый организацией, ответственной за типовую конструкцию, утверждаемый государством разработчика, определяющий все внешние части типового воздушного судна, которые могут отсутствовать в начале полета, и содержащий, при необходимости, любую информацию о соответствующих эксплуатационных ограничениях и изменениях летно-технических характеристик;

77) комбинированная система визуализации CVS – система индикации изображений, получаемых от системы технического зрения с расширенными возможностями визуализации EVS и системы синтезированной визуализации SVS;

78) система технического зрения с расширенными возможностями визуализации EVS – система индикации электронных изображений внешней обстановки в реальном масштабе времени, основанная на использовании датчиков изображения;

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

80) правила визуальных полетов (далее - ПВП) – ряд правил, регулирующих выполнение полета в визуальных метеорологических условиях;

81) специальный полет по правилам визуальных полетов (далее - СПВП) – полет, выполнение которого в диспетчерской зоне при менее благоприятных метеорологических условиях, чем минимальные условия полета по ПВП, разрешено органом ОВД;

82) 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 кд на неосвещенном фоне;

83) непредвиденные эксплуатационные обстоятельства – неподдающиеся планированию события, например непредсказуемые погодные условия, неисправности оборудования или задержки воздушного движения, которые не зависят от эксплуатанта ;

84) сложные метеорологические условия – 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, над радионавигационной точкой (далее - РНТ) района аэродрома (аэроузла) для ожидания воздушными судами очереди подхода к аэродрому и (или) захода на посадку;

86) схема полета в зоне ожидания – заранее определенный маневр, позволяющий воздушному судну оставаться в пределах определенного воздушного пространства в ожидании последующего разрешения;

87) небольшой самолет – самолет, у которого максимальная сертифицированная взлетная масса 5700 кг или меньше;

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

89) безопасная вынужденная посадка – неизбежная посадка или аварийное приводнение, при выполнении которых, можно с достаточным основанием полагать, что не будут нанесены телесные повреждения лицам, находящимся на воздушном судне или на поверхности;

89-1) целевой уровень безопасности (TLS) – общий термин, означающий уровень риска, который считается допустимым в конкретных условиях;

90) опасные грузы – изделия или вещества, создающие угрозу жизни и здоровью, безопасности и имуществу человека или окружающей среде, указанные в перечне опасных грузов, определяемых Инструкцией по перевозке опасных грузов по воздуху на гражданских воздушных судах, утвержденной приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 21 июня 2017 года № 371 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 15370);

91) исключен приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования);

92) двигатель – устройство, используемое или предназначенное для использования с целью приведения в движение воздушного судна, оно включает те компоненты и оборудование, которые необходимы для функционирования и контроля, но не включает воздушный винт/несущие винты (если они применяются);

93) зона приземления TDZ– часть взлетно-посадочной полосы за ее порогом, предназначенная для первого касания взлетно-посадочной полосы приземляющимися самолетами;

94) автоматическая система управления полетом с режимом автоматического захода на посадку – бортовое оборудование, которое обеспечивает автоматическое управление траекторией полета самолета во время захода на посадку;

95) визуальный заход на посадку – заход на посадку при полете по правилам полета по приборам, когда схема захода на посадку по приборам частично или полностью не соблюдается и заход выполняется по визуальным наземным ориентирам.

96) зона конечного этапа захода на посадку и взлета FATO – установленная зона, над которой выполняется конечный этап маневра захода на посадку до режима висения или посадка и с которой начинается маневр взлета, и в тех случаях, когда FATO должна использоваться вертолетами с летно-техническими характеристиками класса 1, она включает располагаемую зону прерванного взлета;

97) точка запрета захода на посадку – точка, после которой заход на посадку по приборам не продолжается ниже 300 м (1000 фут) над превышением аэродрома или в пределах конечного участка захода на посадку, если сообщаемая видимость или контрольная RVR ниже эксплуатационного минимума аэродрома;

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

в конце последнего стандартного разворота, разворота на посадочную прямую или разворота на линию пути приближения в схеме типа "ипподром", если таковая предусмотрена, или

в точке выхода на последнюю линию пути в схеме захода на посадку и заканчивается в точке района аэродрома, из которой может быть выполнена посадка, или начат уход на второй круг;

99) конечный участок захода на посадку (FAS) - участок схемы захода на посадку по приборам, в пределах которого производится выход в створ ВПП и снижение для посадки;

100) стабилизированный заход на посадку Sap – контролируемый заход на посадку, выполняемый в условиях соответствующей конфигурации, скорости и контроля над траекторией полета от заранее определенной точки или абсолютной/относительной высоты до точки на 50 фут выше порога взлетно-посадочной полосы или точки, где начинается маневр выравнивания, если эта точка расположена выше;

101) запасной аэродром – аэродром, на который может следовать воздушное судно в том случае, если невозможно или нецелесообразно следовать на аэродром намеченной посадки или производить на нем посадку.

К запасным относятся следующие аэродромы:

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

запасной аэродром на маршруте – запасной аэродром, на котором воздушное судно сможет произвести посадку в том случае, если во время полета по маршруту оказалось, что необходимо уйти на запасной аэродром;

запасной аэродром пункта назначения – запасной аэродром, на котором сможет произвести посадку воздушное судно в том случае, если невозможно или нецелесообразно производить посадку на аэродроме намеченной посадки;

102) критически важная система при производстве полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром EDTO – система самолета, отказ или ухудшение работы которой может серьезно повлиять в особенности на безопасность полетов EDTO или непрерывность функционирования которой имеет особенно критическое значение для обеспечения безопасного полета и посадки самолета во время выполнения им полета EDTO;

103) максимальное время ухода на запасной аэродром – максимально допустимое расстояние, выраженное во времени полета, от какой-либо точки на маршруте до запасного аэродрома на маршруте;

104) сухая взлетно-посадочная полоса – взлетно-посадочная полоса считается сухой , если ее поверхность является не мокрой или загрязненной и на ней отсутствует видимая влага в пределах зоны, предназначенной для использования;

105) существенное препятствие – любой естественный элемент местности или искусственно воздвигнутый объект, как постоянный, так и временный, который значительно возвышается над прилегающими и окружающими элементами местности и который представляет собой потенциальную угрозу для безопасности полета воздушного судна при выполнении того вида полетов, для которого разработана конкретная схема;

106) маркер – объект, устанавливаемый над уровнем земли для обозначения препятствия или границы (рубежа);

107) метеорологическая информация – метеорологическая сводка, анализ, прогноз и любое другое сообщение, касающиеся фактических или ожидаемых метеорологических условий;

107-1) воздушное судно с расширенными возможностями – воздушное судно с оборудованием, дополняющим оборудование, требуемое для выполнения базовым воздушным судном конкретного взлҰта, захода на посадку или посадки;

108) 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.

Имеются два вида навигационных спецификаций:

спецификация требуемых аэронавигационных характеристик (RNP) – навигационная спецификация, основанная на зональной навигации, которая включает требование к контролю за выдерживанием и выдаче предупреждений о несоблюдении характеристик, обозначаемых префиксом RNP, например RNP 4, RNP APCH.

спецификация зональной навигации (RNAV) – навигационная спецификация, основанная на зональной навигации, которая не включает требование к контролю за выдерживанием и выдаче предупреждений о несоблюдении характеристик, обозначаемых префиксом RNAV, например RNAV 5, RNAV 1;

108-1) основная точка – установленное географическое место, используемое для определения маршрута ОВД, траектории полета воздушного судна и для других целей навигации и ОВД;

109) изолированный аэродром – аэродром пункта назначения, для которого отсутствует запасной аэродром пункта назначения, пригодного для данного типа самолета;

110) располагаемая дистанция разбега – длина взлетно-посадочной полосы, которая является достаточной и пригодной для разбега воздушного судна, совершающего взлет;

111) турбулентное движение среды – это такое состояние потока, при котором, характеризующие его величины испытывают случайные изменения во времени и в пространстве, такие, что можно определить их статистические типичные средние характеристики;

112) переходный слой – воздушное пространство между абсолютной высотой перехода и эшелоном перехода;

113) переводная метеорологическая видимость CMV – значение (эквивалентное одному из значений RVR), выводимое из сообщаемой метеорологической видимости;

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

114-1) сертификат допуска к эксплуатации - документ, содержащий сведения, подтверждающие удовлетворительное выполнение указанных в нем работ по техническому обслуживанию согласно соответствующим нормам летной годности;

114-2) эксплуатационная база – место, из которого осуществляется руководство полетами;

114-3) эксплуатационные спецификации – разрешения, включая специальные утверждения, условия и ограничения, связанные с сертификатом эксплуатанта и зависящие от условий, изложенных в руководстве по производству полетов;

114-4) государство эксплуатанта – государство, в котором находится основное место деятельности эксплуатанта или, если эксплуатант не имеет такого места деятельности, постоянное место пребывания эксплуатанта;

115) психоактивные вещества – алкоголь, опиоиды, каннабиноиды, седативные средства и гипнотические препараты, кокаин, другие психостимуляторы, галлюциногены и летучие растворители; табак и кофеин исключены;

116) радиовещательная передача VOLMET – предоставление в соответствующих случаях текущих сводок METAR, SPECI, прогнозов TAF и информации SIGMET посредством непрерывной и повторяющейся речевой радиопередачи;

117) руление – движение воздушного судна по поверхности аэродрома за счет собственной тяги, за исключением взлета и посадки;

117-1) минимальная абсолютная высота в секторе (MSA) - наименьшая абсолютная высота, которая будет обеспечивать минимальный запас высоты 300 м (1000 фут) над всеми объектами, находящимися в секторе круга радиусом 46 км (25 м. миль), в центре которого расположена основная точка, контрольная точка аэродрома или контрольная точка вертодрома;

118) система синтезированной визуализации SVS – система индикации получаемых на основе данных синтезированных изображений внешней обстановки в перспективе, открывающейся из кабины пилота;

118-2) эксплуатационные минимумы аэродрома, основанные на характеристиках (РВАОМ) - более низкие эксплуатационные минимумы аэродрома для конкретных операций взлета, захода на посадку и посадки по сравнению с минимумами, используемыми при полетах базового воздушного судна;

119) бортовая система предупреждения столкновений БСПС или TCAS – система, основанная на использовании сигналов приемоответчика вторичного обзорного радиолокатора, которая функционирует независимо от наземного оборудования и предоставляет пилоту (летчику) информацию о конфликтной ситуации, которую могут создать воздушные суда, оснащенные приемоответчиками вторичного обзорного радиолокатора;

120) система спутниковой посадки GNSS (GLS)– заход на посадку по приборам, основанный на данных наземной системы функционального дополнения GBAS;

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

121-1) полет увеличенной протяженности над водным пространством – полет, выполняемый над водой, на расстоянии более 93 км (50 м. миль) или в 30 мин полета на нормальной крейсерской скорости в зависимости от того, что меньше, от участка суши, приемлемого для осуществления аварийной посадки;

122) критическая зона ILS – зона определенных размеров рядом с антеннами курсового и глиссадного передатчиков в которой, при выполнении любых полетов с

использованием ILS, не должны находиться транспортные средства, включая воздушные суда;

123) критическая зона MLS – зона определенных размеров рядом с антеннами азимутального и угломерного передатчиков в которой, при выполнении любых полетов с использованием MLS, не должны находиться транспортные средства, включая воздушные суда;

124) критический двигатель (двигатели) – двигатель (двигатели), отказ которого (которых) оказывает наиболее неблагоприятное воздействие на характеристики воздушного судна, относящиеся к рассматриваемому случаю;

125) аэродром назначения – аэродром, указанный в плане полета или в задании на полет (полетном листе) как аэродром намеченной посадки, аэродромы назначения подразделяются на аэродромы промежуточной и конечной посадки;

126) исключен приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования);

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

128) местность горная – местность с пересеченным рельефом и относительными превышениями 500 м (1650 фут) и более в радиусе 25 км, а также местность с превышением над уровнем моря 2000 м (6560 фут) и более;

129) техническое обслуживание – проведение работ, необходимых для обеспечения сохранения летной годности воздушного судна, включая контрольно-восстановительные работы, проверки, замены, устранение дефектов, выполняемые как в отдельности, так и в сочетании, а также практическое осуществление модификации или ремонта;

130) программа технического обслуживания – документ, содержащий описание конкретных плановых работ по техническому обслуживанию и периодичность их выполнения, а также связанных с ними процедур, например программы надежности, необходимых для обеспечения безопасной эксплуатации тех воздушных судов, которых он касается;

131) местность холмистая – местность с пересеченным рельефом и относительными превышениями от 200 м (650 фут) до 500 м (1650 фут) в радиусе 25 км;

131-1) полеты в условиях ограниченной видимости (LVO) – заход на посадку при значениях RVR менее 550 м и/или при значениях DH менее 60 м (200 фут) или взлет при значениях RVR менее 400 м;

132) минимальная абсолютная/относительная высота снижения MDA/H – указанная в схеме двухмерного (2D) захода на посадку по приборам или схеме захода на посадку по кругу абсолютная/относительная высота, ниже которой снижение не должно производиться без необходимого визуального контакта с ориентирами;

133) турбулентность – движение воздуха, при котором воздушные частицы совершают неустановившееся беспорядочное перемещение по сложным траекториям;

133-1) ночь – период темного времени суток между солнечными явлениями, наступлением темноты и рассветом (концом вечерних гражданских сумерек и началом утренних гражданских сумерек);

133-1) очки ночного видения (NVG) – наголовное бинокулярное устройство ночного видения, принцип действия которого основано на усилении яркости изображения наблюдаемых объектов электронно-оптическими преобразователями усиления света, которое расширяет возможности визуального ориентирования поверхности в ночное время, а также позволяют наблюдать метеорологические образования в виде облаков, осадков и приземного тумана;

133-2) система ночного видения (NVIS) –интеграция всех элементов, необходимых для успешного и безопасного использования ОНВ при управлении ВС. Система включает в себя как минимум: ОНВ, светотехническое оборудование ее компоненты на ВС адоптировано к работе экипажа с ОНВ, профессиональной подготовки авиационного персонала.

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

135) сокращенный минимум вертикального эшелонирования RVSM – представляет собой номинальный минимум в 300 м (1000 фут) для использования воздушными судами, выполняющими полет в интервале между эшелонами 8850 м (FL 290) и 12500 м (FL 410) (включительно) в пределах установленных районов воздушного пространства;

136) вертолет – воздушное судно тяжелее воздуха, которое поддерживается в полете в основном за счет реакции воздуха с одним или несколькими несущими винтами, вращаемыми силовой установкой вокруг осей, находящихся примерно в вертикальном положении;

137) вертодром – аэродром или определенный участок поверхности на сооружении, предназначенный полностью или частично для прибытия, отправления и движения вертолетов по этой поверхности;

138) пороговое время – установленное уполномоченной организацией расстояние, выраженное во времени полета до запасного аэродрома на маршруте, любое превышение которого требует специального утверждения полета EDTO уполномоченной организацией;

138-1) производство полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO) – любые полеты самолета с двумя или более газотурбинными двигателями, когда время полета до запасного аэродрома на маршруте превышает пороговое время, установленное уполномоченной организацией;

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

140) порог взлетно-посадочной полосы - начало участка взлетно-посадочной полосы, который может использоваться для посадки;

141) самолет – воздушное судно тяжелее воздуха, приводимое в движение силовой установкой, подъемная сила которого в полете создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета;

142) исключен приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

143) беспилотный неуправляемый аэростат – беспилотное воздушное судно легче воздуха, без силовой установки, находящееся в свободном полете;

144) исключен приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

145) полетно-информационное ОВД – обслуживание, целью которого является предоставление консультаций и информации для обеспечения безопасного и эффективного выполнения полетов;

146) высота полета – расстояние по вертикали от уровня, принятого за начало отсчета значений высоты и до воздушного судна;

147) анализ полетных данных – процесс анализа зарегистрированных полетных данных в целях повышения уровня безопасности полетов;

148) план полета – документ установленной формы, содержащий определенные сведения о намеченном полете или части полета воздушного судна, предоставляемый органам ОВД;

149) тренажерное устройство имитации полета – любой из следующих трех видов устройств, с помощью которого на земле имитируются условия полета:

тренажер, имитирующий условия полета, который обеспечивает точное воспроизведение кабины экипажа определенного типа воздушного судна, позволяющее

имитировать реальные функции механической, электрической, электронной и других бортовых систем, обычную для членов летного экипажа обстановку и летно-технические характеристики данного типа воздушного судна;

тренажер для отработки техники пилотирования, который обеспечивает реальное воспроизведение обстановки в кабине экипажа и имитирует показания приборов, простые функции механической, электрической, электронной и других бортовых систем, а также летно-технические характеристики воздушного судна определенного класса;

тренажер для основной подготовки к полетам по приборам, который оборудован соответствующими приборами и который имитирует обстановку в кабине экипажа во время полета воздушного судна по приборам;

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

151) летное руководство – руководство, касающееся сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам) и содержащее ограничения, в пределах которых воздушное судно считается годным к полетам, и инструкции и информацию, необходимые членам летного экипажа для обеспечения безопасной эксплуатации воздушного судна;

152) система документации по безопасности полетов – комплект взаимосвязанных, установленных эксплуатантом документов, содержащих в систематизированном виде информацию, необходимую для полетных и наземных операций, и включающих руководство по производству полетов и руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания;

153) система управления безопасностью полетов – системный подход к управлению безопасностью полетов, включая необходимую организационную структуру, иерархию ответственности, руководящие принципы и процедуры;

154) полетное время:

для самолетов – общее время с момента начала движения самолета с целью взлета до момента его остановки по окончании полета;

для вертолетов – общее время с момента начала вращения лопастей несущих винтов вертолета, до момента полной остановки вертолета по окончании полета и прекращения вращения несущих винтов;

155) член летного экипажа – лицо, относящееся к авиационному персоналу, имеющее действующее свидетельство авиационного персонала, на которого возложены обязанности, связанные с управлением воздушным судном в течение полетного времени;

156) эшелон полета – поверхность постоянного атмосферного давления, отнесенная к установленной величине давления 1013,25 гПа и отстоящая от других таких поверхностей на величину установленных интервалов давления;

157) задание на полет – документ установленной формы, содержащий необходимые сведения об экипаже, воздушном судне, определяющий маршрут и цель полета (полетов);

158) видимость в полете – видимость из кабины пилота воздушного судна в направлении полета;

158-1) руководство полетами – осуществление полномочий в отношении начала, продолжения или окончания полета, а также изменения маршрута в интересах безопасности воздушного судна, регулярности и эффективности полета;

159) руководство по производству полетов (далее - РПП) – руководство, содержащее правила, инструкции и рекомендации для использования эксплуатационным персоналом при выполнении своих обязанностей;

160) сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер – лицо, назначенное эксплуатантом для осуществления контроля и наблюдения за производством полетов, которое имеет квалификацию, соответствующую требованиям Типовых программ профессиональной подготовки авиационного персонала, участвующего в обеспечении безопасности полетов, утвержденных приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 28 сентября 2013 года № 764 (зарегистрирован в Реестре нормативных правовых актов за № 8785), и оказывает поддержку, проводит инструктаж и (или) помогает командиру воздушного судна в обеспечении безопасного выполнения полета;

161) пригодный для выполнения полетов – состояние воздушного судна, двигателя, воздушного винта или части, при котором они соответствуют их утвержденной конструкции и способны обеспечивать безопасную эксплуатацию;

162) рабочий план полета – план, составленный эксплуатантом для безопасного выполнения полета с учетом летно-технических характеристик самолета, эксплуатационных ограничений и ожидаемых условий на заданном маршруте и на соответствующих аэродромах;

163) сменный пилот на крейсерском этапе полета – член летного экипажа, который назначается для выполнения функций пилота на крейсерском этапе полета на время запланированного отдыха командира воздушного судна или второго пилота;

164) расчетное время прибытия:

при полетах по ППП – это 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;

при полете по ПВП соблюдение схемы захода на посадку по приборам не требуется ;

165) характерная точка после взлета DPATO – точка в пределах этапа взлета и начального набора высоты, до достижения которой способность вертолета продолжать безопасный полет с одним неработающим двигателем не обеспечивается и может потребоваться вынужденная посадка;

166) взлетная дистанция – расстояние по горизонтали, проходимое воздушным судном от точки старта до точки на высоте 10 м относительно уровня порога взлетно-посадочной полосы в точке отрыва;

167) взлетно-посадочная полоса (далее - ВПП) – определенный прямоугольный участок сухопутного аэродрома, подготовленный для посадки и взлета воздушных судов;

168) располагаемая дистанция прерванного взлета – сумма располагаемой дистанции разбега и длины концевой полосы торможения (безопасности), если она предусмотрена;

169) полет увеличенной дальности – любой полет, выполняемый самолетом с двумя газотурбинными двигателями, при котором время полета с крейсерской скоростью (в условиях МСА и в штилевых условиях) при одном неработающем двигателе от какой-либо точки маршрута до соответствующего требованиям запасного аэродрома превышает пороговое время, установленное уполномоченной организацией;

169-1) утомление - физиологическое состояние пониженной умственной или физической работоспособности в результате бессонницы, длительного бодрствования, фазы суточного ритма и/или рабочей нагрузки (умственной и/или физической деятельности), которое может ухудшить активность и способность человека надлежащим образом исполнять служебные обязанности, связанные с безопасностью полетов;

170) система управления рисками, связанными с утомляемостью FRMS – опирающаяся на данные система непрерывного мониторинга связанных с утомляемостью рисков для безопасности полетов и управления ими, основанная на научных принципах и знаниях, а также эксплуатационном опыте и обеспечивающая выполнение соответствующим персоналом своих функций в состоянии надлежащего уровня активности;

171) взлет в условиях ограниченной видимости LVTO – дальность видимости на ВПП (RVR) составляет менее 400 м;

172) процедуры в условиях ограниченной видимости – процедуры, применяемые на аэродромах с целью обеспечения безопасности заходов на посадку при заходе на посадку по категориям CAT II / CAT III и вылетов в условиях RVR менее 550 м;

173) заход на посадку по кругу – дополнение к схеме захода на посадку по приборам, предусматривающее выполнение визуального полета по кругу над аэродромом перед посадкой;

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

174-1) мокрая взлетно-посадочная полоса – поверхность ВПП, покрытая любым видимым слоем влаги или воды глубиной до 3 мм включительно, в пределах зоны, предназначенной для использования;

175) крупногабаритный самолет – самолет, у которого максимальная сертифицированная взлетная масса свыше 5700 кг;

176) электронный полетный планшет EFB – электронная информационная система для летного экипажа, состоящая из оборудования и прикладных программ и позволяющая ему использовать функции EFB по хранению, обновлению, отображению и обработке данных, применяемых при выполнении полета или обязанностей, связанных с полетом;

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

178) исключен приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

179) нестандартные полеты по категории CAT II – полеты с увеличенными минимумами RVR, выполняемые на ВПП, оборудованные неполными системами огней приближения и/или светосигнальными системами ВПП;

180) заход на посадку с непрерывным снижением на конечном участке (CDFA) – совместимая со схемами захода на посадку в установившемся режиме техника пилотирования на конечном участке захода на посадку (FAS) по схеме неточного захода на посадку по приборам (NPA), осуществляемого с непрерывным снижением, без выравнивания в полете, с абсолютной/ относительной высоты, равной абсолютной/ относительной высоте в конечной контрольной точке захода на посадку или превышающей эту высоту, до точки, расположенной на высоте примерно 15 м (50 фут) над посадочным порогом ВПП, или до точки, где для данного типа воздушного судна начинается маневр выравнивания перед посадкой; на FAS по схеме NPA с последующим заходом на посадку по кругу техника пилотирования CDFA применяется до достижения минимума захода на посадку по кругу (OCA/H полета по кругу) или абсолютной/относительной высоты визуального маневра в полете;

181) критический запас топлива при полетах EDTO – количество топлива, необходимое для полета до запасного аэродрома на маршруте с учетом отказа наиболее ограниченной по времени работы системы в наиболее критической точке на маршруте;

182) извещение NOTAM – извещение, рассылаемое средствами электросвязи и содержащее информацию о введении в действие, состоянии или изменении любого аэронавигационного оборудования, обслуживания и правил или информацию об опасности, своевременное предупреждение о которых имеет важное значение для персонала, связанного с выполнением полетов;

183) связь, основанная на характеристиках PBC – связь, основанная на требованиях и характеристиках, применяемых к предоставлению обслуживания воздушного движения;

184) навигация, основанная на характеристиках PBN – навигация, основанная на характеристиках, представляет собой зональную навигацию, основанную на требованиях к эксплуатационным характеристикам воздушного судна, выполняющих заходы на посадку по приборам на маршруте, обслуживаемом службой воздушного движения, или в назначенном воздушном пространстве;

185) наблюдение, основанное на характеристиках PBS – наблюдение, основанное на требованиях и характеристиках, применяемых к предоставлению ОВД;

186) зональная навигация RNAV – метод навигации, позволяющий воздушному судну выполнять полет по любой желаемой траектории в пределах зоны действия наземных или спутниковых навигационных средств или в пределах, определяемых возможностями автономных средств, или их комбинации;

187) вертикальная навигация VNAV –метод навигации, при котором воздушное судно может выдерживать вертикальный профиль полета с помощью оборудования измерения высоты, внешних ориентиров траектории полета или их сочетания.

В настоящих Правилах используются следующие сокращения:

ПМУ – приборные метеорологические условия;

ППП (IFR) – правила полета по приборам;

ВС – воздушное судно (воздушные суда);

КВС – командир воздушного судна;

ИВП – использование воздушного пространства;

УВД – управление воздушным движением;

ОВД – обслуживание воздушного движения;

РПД – располагаемая посадочная дистанция;

НГО – нижняя граница облаков;

ВНГО – высота нижней границы облаков;

ВМУ – визуальные метеорологические условия;

гПа – гектопаскаль;

град/сек – градусов в секунду;

ЧМ – частотная модуляция;

АОН – авиация общего назначения;

ГСМ – горюче-смазочные материалы;

ИКАО – Международная организация гражданской авиации;
кг – килограмм;
ВСУ – вспомогательная силовая установка;
км – километр;
км/час – километр в час;
СПВП – специальный полет по правилам визуальных полетов;
ПВП (VFR) – правила визуальных полетов;
ВОРЛ – вторичный обзорный радиолокатор;
м – метр;
мбар – миллибар;
МГц – мегагерц;
м/сек – метр в секунду;
ОВЧ (VHF) – очень высокая частота;
РЛК – радиолокационный контроль;
РНТ – радионавигационная точка;
РТС – радиотехнические средства;
БСПС или TCAS – бортовая система предупреждения столкновений;
см – сантиметр;
мм. рт. ст. – миллиметров ртутного столба;
МВС – минимальная высота снижения;
м. миля – морская миля;
уз – узел;
РПП – руководство по производству полетов;
ВПП – взлетно-посадочная полоса;
РЛЭ – руководство по летной эксплуатации воздушного судна (летное руководство для воздушного судна иностранного производства);
СУБП – система управления безопасностью полетов;
СПУ – самолетное переговорное устройство;
ЛТХ – летно-технические характеристики;
РДПВ – располагаемая дистанция прерванного взлета;
фут – фут (футы);
фут/мин – футов в минуту;
МСА – международная стандартная атмосфера;
ВПР – высота принятия решения;
ADRS – системы записи полетных данных;
AEO – скорость со всеми исправными двигателями;
AFCS – автоматическая система управления полетом;
AIP – сборник аэронавигационной информации;
AIR – бортовые регистраторы визуальной обстановки;

AIRS – бортовые системы регистрации визуальной обстановки;

AIS – справочная аэронавигационная информация;

AMSL – над средним уровнем моря;

APV – схема захода на посадку с вертикальным наведением

ARA – заход на посадку по бортовому радиолокатору;

ASE – погрешность системы измерения высоты;

ATIS – службы автоматической передачи информации в районе аэродрома;

CARS – система регистрации звуковой обстановки в кабине экипажа;

CAT I – категория I;

CAT II – категория II;

CAT III – категория III;

CDFA – заход на посадку с непрерывным снижением на конечном этапе захода на посадку;

CDL – перечень допустимых отклонений от конфигурации;

CFIT– уменьшение риска столкновения с землей исправного ВС;

CFL – разрешенный эшелон полета;

CMV – пересчитанная метеорологическая видимость;

COMAT – материалы эксплуатанта, перевозимые на воздушном судне эксплуатанта для его собственных целей;

CVR – бортовые речевые самописцы;

CVS – комбинированная система визуализации;

DA – абсолютная высота принятия решения;

DH – относительная высота принятия решения;

DLR – регистраторы линии передачи данных;

DLRS – системы линии передачи данных;

DME – дальномерное оборудование;

DPATO – характерная точка после взлета;

EDTO – система при производстве полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром;

EFB – электронный полетный планшет;

ELT – аварийный приводной передатчик;

FAS – конечный участок захода на посадку;

FATO – зона конечного этапа захода на посадку и взлета;

FDAU – блок выделения полетных данных;

FDR – самописец полетных данных;

FGS – система автоматического управления;

FL – эшелон полета;

FMS – система управления полетом;

FRMS – система управления рисками, связанными с утомляемостью;

GBAS – наземная система контроля и коррекции;
GLS – система спутниковой посадки;
GNSS – глобальная навигационная спутниковая система;
GPWS – система предупреждения о близости земли;
HUD – коллиматорный индикатор показаний приборов на лобовом стекле ВС;
HUDLS – система наведения для захода на посадку и посадки с индикацией на лобовом стекле ВС;
IAP – процедуры захода на посадку по приборам;
ILS – система посадки по приборам;
LDP – точка принятия решения на посадку;
LOC – курсовой радиомаяк;
LTSCATI – стандарт CAT I;
LVP – процедуры в условиях ограниченной видимости;
LVTO – взлет в условиях ограниченной видимости;
MAPt – точка ухода на второй круг;
MASPS – авиационная система;
MDA/H – минимальная абсолютная/относительная высота снижения;
MEL – минимальный перечень оборудования;
MMEL – типовой минимальный перечень оборудования;
METAR – регулярные сводки погоды;
MLS – микроволновая система посадки;
MNPS – требования к минимальным навигационным характеристикам;
MSA – минимальная абсолютная высота в секторе;
NDB – ненаправленный радиомаяк (отдельная приводная радиостанция);
NOTAM – справочная аэронавигационная информация;
NPA – заход на посадку по неточным системам;
NVIS – система ночного видения;
OCA – абсолютная высота пролета препятствий;
OCH – относительная высота пролета препятствий;
OEI – скорость с одним неработающим двигателем;
OTSCATII – стандарт CAT II;
PA – точные заходы на посадку и посадки;
PAPI –указатель траектории точного захода на посадку;
PAR – посадочный радиолокатор;
PBN – навигация, основанная на характеристиках;
PBC – связь, основанная на характеристиках;
PBS – наблюдение, основанное на характеристиках;
PED – портативные радиоэлектронные устройства;
PNR – рубеж ухода (возврата);

QFE – атмосферное давление в гектопаскалях (далее - гПа) или миллиметрах ртутного столба (далее - мм. рт. ст.) на уровне порога ВПП;

QNH – атмосферное давление в гПа, приведенное к среднему уровню моря для МСА;

RA – режим выдачи рекомендаций по разрешению угрозы столкновения;

RCP – спецификация требуемых характеристик связи;

RFFS – аварийно-спасательная и противопожарная служба;

RNAV – зональная навигация;

RNP – требуемые навигационные характеристики;

RSP – спецификация требуемых характеристик наблюдения;

RVR – дальность видимости на ВПП, расстояние, в пределах которого пилот ВС, находящегося на осевой линии ВПП, видит маркировочные знаки на поверхности ВПП или огни, ограничивающие ВПП или обозначающие ее осевую линию;

RVSM – сокращенный минимум вертикального эшелонирования;

Sap – устойчивый заход на посадку;

SRA –обзорный радиолокатор;

SID – стандартный маршрут вылета по приборам;

SIGMET – информация SIGMET;

SPECI – специальные сводки погоды;

STAR – стандартный маршрут прибытия по приборам;

SVS – система синтезированной визуализации;

TDP – точка принятия решения при взлете;

TDZ – зона приземления;

TIBA – информации о движении;

TVE – суммарная ошибка по высоте;

VIS – видимость;

VNAV – вертикальная навигация;

VOLMET – радиовещательная передача;

VOR – всенаправленный ОВЧ-радиомаяк;

C – градусы Цельсия;

% – процент.

188) зона аэродромного движения – воздушное пространство определенных размеров вокруг аэродрома, установленное для обеспечения безопасности аэродромного движения;

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

190) сумерки – период светлого (дневного) времени суток между солнечными явлениями, рассветом и восходом солнца – утренние гражданские сумерки, заходом солнца и наступлением темноты – вечерние гражданские сумерки.

Сноска. Пункт 2 с изменениями, внесенными приказами Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019); от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019); от 28.01.2021 № 35 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования); от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 1. Инструктивный материал и директивы по эксплуатации воздушных судов

3. Исключен приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

4. Исключен приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

5. Исключен приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 2. Соблюдение законов, правил и процедур

6. Эксплуатант обеспечивает ознакомление всех членов экипажа с законами, правилами и процедурами, связанными с выполнением ими своих обязанностей и которые применимы к пролетаемым районам, используемым аэродромам и соответствующим аэронавигационным средствам.

Выполняет и соблюдает требования, установленные государствами, в которых осуществляется производство полетов.

7. Эксплуатант отвечает за то, что:

1) весь его авиационный персонал, включая членов экипажа, предупрежден о соблюдении законов, правил и процедур тех государств, в которых выполняются полеты;

2) авиационный персонал эксплуатанта при нахождении за рубежом отвечает за соблюдение законодательства Республики Казахстан об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации, не противоречащего законам государства пребывания, а также его законов и правил.

8. Эксплуатант или назначенный им представитель отвечает за руководство полетами.

Сноска. Пункт 8 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

9. Командир воздушного судна (далее - КВС) и сотрудник по обеспечению полетов/ полетный диспетчер, если утвержденным эксплуатантом методом контроля и наблюдения за производством полетов предусматривается его использование, отвечают за руководство полетами.

Сноска. Пункт 9 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

10. Если сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер первым узнает об аварийной ситуации, в результате которой возникает угроза для безопасности ВС или людей, то действия этого лица предусматривают, когда это необходимо, незамедлительное уведомление соответствующих уполномоченных органов о характере ситуации и передачу запроса на оказание помощи, если она требуется.

10-1. Сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер, когда он работает в соответствии с методом контроля и наблюдения за производством полетов выполняет следующие обязанности:

1) оказывает помощь КВС в подготовке к полету и обеспечивает соответствующую информацию;

2) оказывает помощь КВС в подготовке рабочего плана полета и плана полета для ОВД, подписывает, когда это применимо, и представляет план полета для ОВД соответствующему органу ОВД;

3) с помощью соответствующих средств обеспечивает КВС в полете информацией, которая может быть необходимой для безопасного выполнения полета;

4) уведомляет соответствующий орган ОВД в том случае, когда определить местоположение самолета с помощью средств слежения за ВС не представляется возможным, а попытки установить связь являются безуспешными.

Сноска. Правила дополнены пунктом 10-1 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

10-2. В случае аварийной обстановки сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер:

1) инициирует выполнение процедур, предусмотренных руководством по производству полетов, избегая при этом предпринятия любого действия, которое противоречило бы правилам УВД;

2) передает КВС информацию, касающуюся безопасности полетов, которая может быть необходимой для безопасного выполнения полета, включая информацию, касающуюся любых изменений плана полета, необходимость которых возникает в ходе этого полета.

Сноска. Правила дополнены пунктом 10-2 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

11. Если аварийная обстановка, угрожающая безопасности ВС или лиц, требует предпринятия действий, которые ведут к нарушению предписаний или правил полетов, КВС немедленно уведомляет об этом соответствующий орган ОВД. По требованию государства, в котором произошел инцидент, КВС представляет доклад о любом таком нарушении соответствующему уполномоченному органу такого государства, в этом случае КВС также представляет копию этого доклада уполномоченному органу. Такие доклады представляются в течение десяти календарных дней.

12. Эксплуатанты принимают меры к тому, чтобы КВС имели на борту ВС всю необходимую информацию, касающуюся поисково-спасательных служб в районе, над которым будет пролетать их ВС.

Параграф 3. Языки работы и ведения технической документации

13. Эксплуатант обеспечивает возможность общения всех членов экипажа между собой на одном общем языке работы и ведения технической документации.

14. Эксплуатант обеспечивает, чтобы авиационный персонал был способен понимать язык, на котором написана техническая документация и другие документы, которые связаны с выполнением авиационным персоналом своих служебных обязанностей и его полномочиями.

15. Эксплуатант при выполнении международных полетов обеспечивает возможность ведения радиообмена и общения КВС и членов экипажа в соответствии с указанными в руководстве по летной эксплуатации (далее - РЛЭ) или РПП процедурами с авиационным персоналом, наземными службами, включая службы ОВД , и представителями уполномоченного органа иностранного государства на языке, используемом при ведении радиотелефонной связи, и понимать его, как указано в Правилах тестирования на определение уровня владения английским языком, используемым в радиотелефонной связи, утвержденных приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 25 сентября 2013 года № 748 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 8783).

Сноска. Пункт 15 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 4. Управление безопасностью полетов

16. Эксплуатанты, за исключением относящихся к АОН и эксплуатирующих самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой 5700 кг и менее, и вертолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой 3175 кг и менее, в соответствии с Программой по безопасности полетов в сфере гражданской авиации, утвержденной постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 марта 2016 года № 136 разрабатывают и внедряют СУБП, согласно минимальным требованиям Типовых инструкций по управлению безопасностью полетов эксплуатантов гражданских воздушных судов, в аэропортах, при обслуживании воздушного движения , при техническом обслуживании воздушных судов, утвержденными приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 28 марта 2011 года № 173 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 6855).

Сноска. Пункт 16 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

17. В рамках СУБП определяются лица, занимающиеся вопросами безопасности полетов во всей организации эксплуатанта, в том числе, первые руководители, отвечающие за безопасность полетов.

18. Эксплуатант в рамках СУБП вводит приемлемый уровень безопасности полетов, который отражает цели уполномоченного органа, достигаемые эксплуатантом в области обеспечения безопасности полетов.

19. Эксплуатант ВС с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27000 кг принимает и выполняет программу анализа полетных данных в качестве составной части его СУБП.

20. Программа анализа полетных данных включает надлежащие гарантии защиты источника (источников) данных.

Сноска. Пункт 20 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

21. В рамках своей СУБП эксплуатант создает систему документации по безопасности полетов, предназначенную для руководства и использования персоналом.

Параграф 5. Употребление психоактивных веществ

22. Член экипажа не допускается к выполнению полета, если:

1) он находится под действием психоактивных веществ (алкоголя, наркотических или лекарственных веществ), которые могут повлиять на обеспечение безопасности полета;

2) не прошло более 12 часов после пребывания в условиях резкого изменения давления – разгерметизации ВС, плавания с аквалангом, ныряния на глубину более 10 м;

3) после сдачи крови в качестве донора не прошло более 24 часов;

4) он сомневается в способности выполнять свои обязанности;

5) он ощущает сильную усталость или неготовность к полету, создающую угрозу безопасному выполнению полета.

23. Члены экипажа:

1) не употребляют алкоголь менее чем за 12 часов до планового времени начала исполнения обязанностей, либо во время предполетного отдыха;

2) не допускаются к выполнению своих обязанностей при превышении допустимого содержания алкоголя в крови;

3) не употребляют алкоголь в полете или во время дежурства в резерве.

23-1. Лицам, связанным с выполнением и обеспечением полетов воздушных судов и их техническим обслуживанием, обслуживанием воздушного движения, запрещается осуществлять такую деятельность в состоянии алкогольного, наркотического, токсикоманического опьянения (их аналогов) или употреблять вещества, вызывающие такое опьянение, в процессе выполнения своих обязанностей.

Все обладатели свидетельств, которые употребляют (употребили) психоактивные вещества, выявляются и освобождаются от выполнения функций, влияющих на безопасность полетов.

Сноска. Правила дополнены пунктом 23-1 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 6. Правила поведения на борту воздушного судна

24. Лицам, находящимся на ВС в качестве пассажиров, не разрешается нарушать Правила поведения на борту воздушного судна, утвержденные приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 июня 2017 года № 416 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 15443).

25. Лицам, находящимся на ВС в качестве пассажиров, не разрешается:

1) создавать ситуации, угрожающие безопасности полета;

2) угрожать членам экипажа;

3) пользоваться услугами сотовой, транкинговой связи на всех этапах полета, радиоэлектронными средствами и высокочастотными устройствами бытового назначения на этапах руления, набора высоты, захода на посадку воздушного судна, за исключением использования сотовой связи и радиоэлектронных средств на борту воздушного судна в автономном режиме "в полете".

26. В случае нарушения Правил поведения на борту воздушного судна лицами, находящимися на борту ВС, КВС, в зависимости от уровня угрозы, принимает необходимые меры по обеспечению безопасного завершения полета ВС в соответствии со статьей 57 Закона.

Параграф 7. Управление электронными навигационными данными

27. Эксплуатант не использует продукты электронных навигационных данных, обработанные для применения на борту и на земле, если не внедрил процедуры, обеспечивающие соответствие применяемого процесса и поставляемых продуктов приемлемым стандартам целостности и совместимость этих продуктов с заданной функцией оборудования, которое будет их использовать.

Программные продукты с электронными навигационными данными с просроченные сроком действия не используются на борту ВС и на земле.

Уполномоченная организация обеспечивает постоянный контроль эксплуатанта за процессом и продуктами электронных навигационных данных.

Сноска. Пункт 27 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

28. Эксплуатант внедряет процедуры, обеспечивающие своевременное распространение и введение текущих и неизменных электронных навигационных данных для всех ВС, которым они требуются.

Параграф 8. Обеспечение безопасности

29. Эксплуатант обеспечивает выполнение полета без угрозы безопасности для ВС и находящихся на его борту людей.

Сноска. Пункт 29 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

30. Эксплуатант выполняет утвержденную уполномоченной организацией программу подготовки по безопасности, гарантирующую предпринятие членами экипажа наиболее правильных действий, направленных на сведение к минимуму последствий актов незаконного вмешательства. Требование к программе подготовки по безопасности предусмотрено в пункте 114 настоящих Правил.

Сноска. Пункт 30 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 9. Моделирование особых ситуаций в полете

31. Эксплуатант обеспечивает, чтобы при перевозке пассажиров или груза не имитировались аварийная обстановка или отказы в работе систем, оборудования и приборов.

Сноска. Пункт 31 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

32. Имитация аварийной обстановки и отказов (неисправностей) допускается исключительно при выполнении учебно-тренировочного полета в соответствии с планом полета.

Параграф 10. Информация об аварийно-спасательном оборудовании

33. Эксплуатант обеспечивает в кабине летного экипажа удобный доступ ко всей информации, касающейся поиска и спасания.

34. Эксплуатант обеспечивает наличие перечня информации о бортовом аварийно-спасательном оборудовании, имеющемся на борту ВС для немедленной передачи в поисково-спасательные координационные центры.

35. Информация включает количество, тип и цвет надувных спасательных плотов, жилетов и пиротехники, детальные сведения о медицинском оборудовании, наличии запасов воды и продовольствия, а также типы и частоты портативной аварийной радиоаппаратуры.

Параграф 11. Вынужденное приводнение

36. Эксплуатант не эксплуатирует ВС при отсутствии спасательных жилетов по количеству находящихся на борту людей, если траектория маневра при взлете и посадке будет проходить над водным пространством или полет по маршруту будет проходить над водной поверхностью на расстоянии от береговой черты, превышающем предельную дальность полета в режиме планирования, или полет будет проходить над водным пространством на расстояние более 93 км (50 м. миль) от береговой черты.

37. Эксплуатант не эксплуатирует ВС без дополнительного оснащения спасательными плотами соответственно количеству пассажиров, находящихся на борту , если полет будет проходить над водной поверхностью по маршрутам, обуславливающим удаление самолета от поверхности, пригодной для совершения вынужденной посадки:

1) для самолетов с максимальным числом пассажирских мест более 30 – свыше 740 км (400 м. миль) или 120 минут полета на крейсерской скорости;

2) для остальных самолетов – свыше 185 км (100 м. миль) или 30 минут полета на крейсерской скорости.

В обоих случаях в расчет принимается меньшее из возможных значений.

38. Число спасательных плотов определяется исходя из числа пассажирских мест и нормативной вместимости используемых плотов плюс один запасной спасательный плот максимальной вместимости.

Параграф 12. Перевозка воинских формирований, вооружения и военной техники

39. Эксплуатанту разрешается совершать международные воздушные перевозки воинских формирований, вооружений и военной техники, а также продукции двойного назначения на территорию или над территорией иностранного государства, только после согласования с уполномоченным органом в сфере гражданской авиации и государством, в воздушном пространстве которого будет осуществляться полет.

Сноска. Пункт 39 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

40. Эксплуатант при перевозке вооружений и военной техники обеспечивает:

1) размещение на борту ВС в специальном транспортировочном чехле или иной упаковке в недоступном для пассажиров во время полета месте;

2) перевозку огнестрельного оружия в разряженном состоянии, кроме случаев, когда до начала полета государствами, в воздушном пространстве которых будет осуществляться полет, было выдано разрешение на воздушную перевозку заряженного вооружения.

41. Эксплуатант обеспечивает, чтобы КВС был уведомлен до начала полета о разрешении указанной перевозки и местоположении на борту ВС воинских формирований и (или) военной техники, подлежащих воздушной перевозке.

Параграф 13. Перевозка спортивного оружия и других категорий оружия и боеприпасов

42. Эксплуатант организует получение информации о любом оружии, принимаемом к воздушной перевозке.

Эксплуатант, принявший к перевозке оружие, обеспечивает его размещение:

1) в разряженном состоянии в специальных запираемых и опечатываемых металлических ящиках, размещенных в багажных отсеках, изолированных от пассажирских салонов;

2) на ВС, не имеющих изолированных багажных отсеков – в упаковке, штатных чехлах или контейнерах в месте, недоступном для пассажиров во время полета.

43. Боеприпасы для оружия и оружие перевозятся в соответствии с положениями Программы авиационной безопасности гражданской авиации Республики Казахстан (далее - Программа АБ ГА РК), утверждаемой в соответствии с подпунктом 44) статьи 13 Закона.

Не допускается перевозка боеприпасов к газовому оружию на пассажирских ВС.

Параграф 14. Перевозка опасных грузов по воздуху

44. Эксплуатант не принимает к перевозке по воздуху опасные грузы, если его авиационный персонал не прошел специальную подготовку, а грузы не были соответствующим образом классифицированы, документированы, сертифицированы, описаны, упакованы, маркированы, опечатаны и приведены в состояние, отвечающее требованиям Правил перевозки опасных грузов по воздуху на гражданских воздушных судах (далее - Правила перевозки опасных грузов по воздуху на ГВС), утвержденных приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 21 июня 2017 года № 371 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 15370).

45. Опасные грузы, допущенные для перевозки гражданскими ВС, указаны в Инструкциях по перевозке опасных грузов по воздуху на гражданских воздушных судах, утвержденных приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 21 июня 2017 года № 371 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 15370).

Допуск эксплуатантов к перевозке опасных грузов осуществляется в соответствии с положениями параграфа 5 главы 19 настоящих Правил.

Сноска. Пункт 45 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 15. Перевозка лиц с ограниченной подвижностью

46. Эксплуатант устанавливает процедуры перевозки лиц с ограниченной подвижностью.

47. Эксплуатант обеспечивает, чтобы лица с ограниченной подвижностью не располагались на тех местах, где их присутствие:

1) мешает исполнению служебных обязанностей членами экипажа;

2) ограничивает доступ к аварийно-спасательному оборудованию;

3) препятствует аварийному покиданию самолета.

48. КВС предупреждается о том, что на борту находятся лица с ограниченной подвижностью.

Параграф 16. Перевозка инфекционных и опасных больных, депортируемых лиц или лиц, находящихся под стражей

49. Эксплуатант устанавливает процедуры перевозки инфекционных и опасных больных, депортируемых лиц или лиц, находящихся под стражей, с целью обеспечения безопасности полета ВС и его пассажиров.

50. КВС предупреждается о том, что на борту ВС будут перевозиться лица, указанные в пункте 49 настоящих Правил.

Параграф 17. Размещение пассажиров, информация для пассажиров

51. Эксплуатант разрабатывает процедуры размещения пассажиров, при которых обеспечивается быстрое и безопасное аварийное покидание ВС.

52. Эксплуатант обеспечивает:

1) доведение пассажирам устной информации в отношении правил безопасности, которая частично или полностью представляется в форме аудио или видеозаписи;

2) каждого пассажира карточками для пассажиров с информацией о порядке действий в аварийной обстановке, в которых в краткой иллюстрированной форме содержатся инструкции по использованию аварийно-спасательного оборудования, способов открытия аварийных выходов и порядка аварийного покидания самолета пассажирами.

Приводимая в карточках для пассажиров информация относится только к типу, модели и серии ВС, на котором она используется, соответствует конкретным установленным на нем системам и оборудованию, а также процедурам, применимым к системам и оборудованию на ВС данного типа, модели и серии, согласно приложению 25 к настоящим Правилам;

3) эксплуатант разрабатывает процедуру проверки размещения на борту правильных инструкций и изъятие, и замены поврежденных инструкций на борту ВС.

Сноска. Пункт 52 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

53. Перед взлетом пассажирам доводится информация:

1) о запрете в отношении курения;

2) о приведении кресел в исходное положение, фиксации раскладных столиков и открытии шторок иллюминаторов;

3) о расположении аварийных выходов;

4) о расположении и использовании средств аварийного покидания ВС (канаты, надувные трапы и так далее);

5) о правилах размещения ручной клади;

6) об ограничениях по использованию персонального электронного оборудования;

7) о расположении и содержании карточек для пассажиров с информацией о порядке действий в аварийной обстановке;

8) о применении ремней безопасности.

54. Пассажирам демонстрируются:

1) порядок использования ремней безопасности и, если есть на борту, плечевых ремней, включая то, как правильно их застегнуть и расстегнуть;

2) расположение и правила применения кислородного оборудования;

3) расположение и порядок использования спасательных жилетов, при необходимости.

4) расположение аварийных выходов;

5) о средствах указания и освещения аварийных выходов и подходов к ним при задымлении;

6) расположение карточек для пассажиров с информацией о порядке действий в аварийной обстановке.

55. После взлета пассажирам по мере необходимости напоминается:

1) о запрете в отношении курения;

2) о порядке использования ремней безопасности.

56. Перед посадкой пассажирам напоминается:

1) о запрете в отношении курения;

2) о порядке использования ремней безопасности;

3) о приведении кресел в исходное положение, фиксации раскладных столиков и открытии шторок иллюминаторов;

4) о размещении и закреплении ручной клади;

5) об ограничениях использования персонального электронного оборудования.

57. После посадки пассажирам напоминается:

1) о запрете в отношении курения;

2) о необходимости использования ремней безопасности до полной остановки ВС;

3) о порядке выхода из ВС.

58. При возникновении особой ситуации в полете, в зависимости от конкретных обстоятельств, пассажиры информируются о возможных ее причинах и соответственно инструктируются, как действовать в сложившейся ситуации.

Параграф 18. Размещение и крепление багажа и груза

59. Эксплуатант устанавливает процедуры, которые обеспечивают возможность перевозки пассажирами ручной клади в количестве, которая удобно и безопасно размещается в пассажирском салоне.

60. Эксплуатант, разрабатывает процедуры размещения и крепления багажа и груза, гарантирующие, что весь багаж и груз на борту ВС, который может стать причиной ранения людей или повреждения ВС, либо заблокировать проходы и аварийные выходы при смещении, будет размещен в местах, конструктивно препятствующих его перемещению и обеспечивающих его сохранность.

60-1. Эксплуатант разрабатывает политику и процедуры, касающиеся изделий, подлежащих перевозке в грузовом отсеке. С достаточной степенью уверенности они обеспечивают, что в случае пожара, связанного с этими изделиями, он может быть обнаружен и в достаточной степени подавлен или сдержан элементами конструкции

самолета, связанными с противопожарной системой грузового отсека, до тех пор, пока самолет не совершит безопасную посадку.

Сноска. Правила дополнены пунктом 60-1 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Глава 2. Руководства, бортовые журналы и учетные документы

Параграф 1. Руководство по производству полетов

61. Эксплуатант разрабатывает РПП и обеспечивает соответствующими частями РПП авиационный персонал, занятый в производстве полетов. Требования РПП являются обязательными для выполнения всем персоналом эксплуатанта, в части его касающейся.

62. Содержание РПП приведено в Сертификационных требованиях к эксплуатантам гражданских воздушных судов (далее - сертификационные требования к эксплуатантам ГВС), утвержденных приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 24 февраля 2015 года № 153 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 11459), а также в Правилах допуска к полетам эксплуатантов авиации общего назначения (далее - Правила допуска к полетам эксплуатантов авиации общего назначения), утвержденных приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 октября 2015 года № 1023 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 12804).

63. РПП по мере необходимости изменяется или пересматривается с целью обновления содержащейся в нем информации. В каждом случае, когда вносятся изменения или производится пересмотр, об этом сообщается всему персоналу, которому надлежит пользоваться этим руководством.

Параграф 2. Перечни минимального исправного оборудования

64. Эксплуатант, выполняющий коммерческие воздушные перевозки, обеспечивает наличие, утвержденный уполномоченной организацией, MEL и любые изменения к нему, который позволяет командиру воздушного судна определять возможность начала или продолжения полета из любого промежуточного пункта при выходе из строя какого-либо прибора, оборудования или системы.

В том случае, когда Республика Казахстан не является государством регистрации, уполномоченная организация принимает меры к тому, чтобы MEL не оказывал влияния на соответствие воздушного судна нормам летной годности, применяемым в государстве регистрации.

Сноска. Пункт 64 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

65. Уполномоченная организация указывает посредством утверждения MEL те системы и компоненты оборудования, которые могут не работать в определенных условиях полета, при этом имеется в виду, что полет не может выполняться при выходе из строя других систем и оборудования, кроме указанных в перечне.

Сноска. Пункт 66 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

66. Эксплуатант разрабатывает на каждое воздушное судно MEL на основе MMEL либо в случае его отсутствия на основе РЛЭ, разработанного для типа воздушных судов организацией, ответственной за типовую конструкцию и утвержденный государством разработчика воздушного судна.

Сноска. Пункт 66 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

67. Эксплуатант в течение 90 (девяносто) календарных дней с момента вступления в силу изменений в MMEL касающихся эксплуатируемого типа воздушного судна, вносит в MEL соответствующие изменения и утверждает их в уполномоченной организации.

Эксплуатант разрабатывает MEL, позволяющего эксплуатировать воздушное судно при выходе из строя некоторых систем или оборудования при условии сохранения приемлемого уровня безопасности.

Наличие MEL не означает, что воздушное судно может эксплуатироваться в течение неопределенного периода времени с неработающими системами или оборудованием.

Основное назначение MEL заключается в том, чтобы разрешить безопасную эксплуатацию воздушного судна с неработающими системами или оборудованием в рамках контролируемой и обоснованной программы проведения ремонтных работ и замены оборудования.

Сноска. Пункт 67 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

68. Исключен приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

69. MEL содержит:

1) предисловие, содержащее правила применения MEL техническим персоналом и летными экипажами;

2) определения и пояснения применяемых терминов;

3) установления временных интервалов, необходимого для устранения выхода из строя приборов, оборудования и систем, предупреждающих и уведомляющих сигналов (категории A, B, C и D);

4) перечень являющихся признаками выхода из строя приборов, оборудования и систем, предупреждающих и уведомляющих сигналов;

5) перечень приборов, оборудования и систем, при выходе из строя которых допускается эксплуатация ВС с указанием для каждого ВС:

количество установленных приборов на ВС и количество требуемых для выполнения полета;

допустимого периода восстановления работоспособности вышедшего из строя прибора, оборудования или системы;

необходимости маркирования прибора, оборудования и системы в кабине экипажа ВС и (или) пассажирской кабине;

требуемых дополнительных процедур технической подготовки ВС к полетам, если таковые требуются;

требуемых дополнительных процедур летной эксплуатации ВС, если таковые требуются;

условий применения настоящего пункта, включая прогнозируемые условия полета, при которых не допускается его начинать с отказавшим устройством.

Для конкретной системы или компонента оборудования, принимаемых в качестве неработающих, может потребоваться установить порядок технического обслуживания до начала полета с целью отключения или изолирования данной системы или компонента оборудования. Может также потребоваться разработать соответствующий порядок действий летного экипажа.

Сноска. Пункт 69 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

69-1. Эксплуатант осуществляет продление временных интервалов MEL по категориям B, C при наличии и в соответствии с процедурой продления, утвержденной уполномоченной организацией, на тот же срок, который указан в MEL, при условии, что:

1) продление интервала устранения осуществляется в пределах требований MMEL для данного типа воздушного судна;

2) процедура продления с описанием особых обязанностей и ответственности за контролируемое продление временных интервалов устанавливаются эксплуатантом при разработке MEL и утверждаются уполномоченной организацией;

3) эксплуатант производит только разовое продление вышеуказанного временного интервала;

4) уполномоченная организация оповещается эксплуатантом о любом продлении временного интервала в течение времени, не превышающего одного месяца;

5) устранение неисправности проводится при первой возможности.

Сноска. Правила дополнены пунктом 69-1 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

70. При разработке MEL, эксплуатант учитывает:

1) опыт эксплуатации данного типа ВС;

2) опыт эксплуатации эксплуатантом аналогичных типов ВС;

3) квалификация и подготовка членов летных экипажей ВС эксплуатанта.

Экипаж ВС, при выходе из строя нескольких указанных в MEL компонентов оборудования, в соответствии с процедурами, установленными эксплуатантом в РПП, перед началом полета убеждается в отсутствии взаимосвязей между неработающими компонентами, приводящих к снижению уровня безопасности ниже допустимого предела или к чрезмерному увеличению нагрузки на летный экипаж.

Сноска. Пункт 70 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

71. При определении возможности обеспечения приемлемого уровня безопасности должна также учитываться вероятность дополнительных отказов при продолжении эксплуатации с неработающими системами или оборудованием. При разработке MEL нельзя отступать от требований, предусмотренных в разделе руководства по летной эксплуатации, касающемся ограничений, требований в отношении порядка действий в аварийной ситуации или других требований летной годности государства регистрации или государства эксплуатанта, если соответствующим полномочным органом по летной годности или руководством по летной эксплуатации не предусматривается иное
.

Сноска. Пункт 71 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

72. Системы или оборудование, признанные в качестве неработающих для данного полета, должны, при необходимости, снабжаться соответствующими пояснительными надписями, и все такие компоненты оборудования должны указываться в журнале технического состояния воздушного судна для информирования летного экипажа и персонала технического обслуживания о неработающей системе или оборудовании.

Сноска. Пункт 72 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

73. Окончательное решение о выполнении полета при выходе из строя каких-либо систем или оборудования, принимает КВС.

74. В случае обнаружения выхода из строя каких-либо систем или оборудования после закрытия дверей ВС с целью выполнения полета КВС организует выполнение процедур, предписанных РЛЭ, и принимает решение о прекращении или продолжении выполнения полета на основании требований MEL и РЛЭ и обращается к техническому персоналу.

75. Справочная информация в РПП, основанная на MEL, позволяет КВС принимать решение о прекращении, продолжении полета, и на этапе от закрытия дверей ВС с целью выполнения полета до начала разбега.

76. Эксплуатант обеспечивает, чтобы ремонт вышедших из строя каких-либо приборов, систем или оборудования выполнялся в сроки предусмотренные MEL. Повторное применение пункта MEL при выявлении выхода из строя каких-либо прибора, системы или оборудования в первых четырех полетах после ремонта допускается только для возврата ВС на базовый аэродром или аэродром, имеющий организацию по техническому облуживанию и ремонту ВС.

77. Эксплуатант, осуществляющий полеты с применением MEL, разрабатывает и включает соответствующие положения в программы подготовки членов летного экипажа ВС.

Параграф 3. Инструкция по эксплуатации

78. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы весь персонал, занимающийся производством полетов, был правильно проинструктирован относительно своих конкретных обязанностей и ответственности, а также относительно связи таких обязанностей с производством полетов в целом.

79. Эксплуатант издает инструкции по эксплуатации и предоставляет информацию о летно-технических характеристиках (далее - ЛТХ) ВС при наборе высоты со всеми работающими двигателями, позволяющую КВС определить значение градиента набора высоты, который может быть достигнут на этапе вылета с учетом имеющихся условий взлета и предполагаемого способа его выполнения. Такая информация включается в РПП.

80. Контрольные карты, применяются летными экипажами до, во время и после всех этапов полета, а также в аварийной обстановке для того, чтобы обеспечить соблюдение эксплуатационных правил, содержащихся в РЛЭ или других документах,

связанных с удостоверением о годности к полетам, а также в других частях РПП. При разработке и использовании контрольных карт учитываются аспекты человеческого фактора.

81. Эксплуатант обеспечивает обслуживающий персонал и летный экипаж каждого типа эксплуатируемого ВС РЛЭ, в котором содержатся процедуры, связанные с эксплуатацией ВС в обычной, нештатной и аварийной ситуациях. В РЛЭ содержатся подробная информация о системах ВС и подлежащие использованию контрольные карты.

При разработке РЛЭ учитываются аспекты человеческого фактора.

Параграф 4. Бортовые документы

82. При выполнении авиационных работ или полетов АОН, на борту ВС находятся следующие документы:

1) свидетельство о государственной регистрации ВС;

2) заверенная копия свидетельства на выполнение авиационных работ (свидетельства на право выполнения полетов) и копии эксплуатационных спецификаций , относящихся к данному типу ВС, за исключением случаев выполнения полетов на сверхлегких и легких ВС в целях АОН;

3) сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам) ВС;

4) бортовой журнал (для сверхлегких ВС наличие необязательно), РЛЭ (для легких и сверхлегких ВС допускается наличие необходимых разделов из РЛЭ);

5) санитарный журнал (для ВС, выполняющих воздушные перевозки);

6) разрешение на бортовые радиостанции, если ВС оборудовано радиоаппаратурой (для сверхлегких ВС наличие необязательно);

7) сертификат по шуму на местности (при необходимости), при международных полетах дополнительно – перевод на английский язык, в случае, если документ составлен на другом языке;

8) свидетельства (сертификаты) и медицинские сертификаты членов экипажа ВС;

9) список находящихся на борту ВС лиц, подписываемый КВС или членом летного экипажа и включающий:

фамилию, имя, отчество (при наличии) лица, перевозимого на ВС;

дату, время и пункты вылета и назначения;

10) в случае, если на борту ВС отсутствует владелец, то КВС имеет доверенность в произвольной форме, уполномочивающую его управлять ВС от имени владельца ВС, или, при выполнении полетов на ВС, включенных в задание на полет.

83. На борту ВС при выполнении полета в целях коммерческих воздушных перевозок, а также для полетов АОН на самолетах с максимальной сертифицированной взлетной массой свыше 5700 кг и (или) самолетов, оснащенных одним или несколькими турбореактивными двигателями, и вертолетах с максимальной

сертифицированной взлетной массой свыше 3175 кг, находятся следующие судовые документы:

1) свидетельство о государственной регистрации ВС;

2) заверенная уполномоченной организацией копия сертификата эксплуатанта (свидетельства на право выполнения полетов (эксплуатант АОН) и копии эксплуатационных спецификаций, относящихся к данному ВС, в том случае, когда сертификат (свидетельство) и связанные с ним эксплуатационные спецификации составлены уполномоченной организацией не на английском языке, прилагается английский перевод;

3) сертификат летной годности ВС, в том случае, если сертификат составлен уполномоченной организацией не на английском языке, прилагается английский перевод (оригинал);

4) сертификат по шуму на местности (при необходимости), при международных полетах дополнительно – перевод на английский язык, в случае если документ составлен на другом языке;

5) разрешение на бортовые радиостанции, если ВС оборудовано радиоаппаратурой (оригинал);

6) копии страховых полисов обязательных видов страхования, предусмотренные требованиями законов Республики Казахстан об обязательных видах страхования;

7) санитарный журнал, при международных полетах дополнительно – сертификат о дезинсекции или освобождение от нее;

8) бортовой журнал, (для ВС иностранного производства допускается наличие на борту ВС бортового журнала на английском языке);

9) копии, действующих частей РПП, которые относятся к производству полетов;

10) РЛЭ (для сверхлегких ВС наличие необязательно) или другой эквивалентный документ, содержащий информацию о ЛТХ, или любую другую информацию, необходимую для эксплуатации самолета в соответствии с удостоверением о годности к полетам, если эти данные отсутствуют в РПП. Допускается наличие на борту ВС летного руководства иностранного производства на английском языке;

11) задание на полет, содержащее информацию в объеме требований эксплуатанта или эквивалентный документ;

12) флайт-план;

13) рабочий план полета (навигационный расчет);

14) уточненные и удобные для пользования карты, которые включают маршрут намеченного полета и любой маршрут, которым, возможно, придется воспользоваться в случае отклонения от основного маршрута;

15) процедуры и информация о визуальных сигналах, используемых при перехвате ВС;

16) информация для экипажа по сервису поиска и спасания для районов, через которые выполняется полет;

17) MEL (если предусмотрен);

18) справочная аэронавигационная информация (NOTAM или AIS);

19) метеорологическая информация;

20) документы по массе и центровке (входят в состав РПП эксплуатанта);

21) генеральная декларация, пассажирская ведомость (манифест) (при необходимости);

22) извещения о специальных категориях пассажиров, таких как персонал специальных служб (не входящий в состав экипажа), лиц с инвалидностью, лица, обычно не допускаемые на борт, депортируемые лица и лица под конвоем;

23) извещения о специальных грузах, включая опасные грузы, в том числе документ перевозки опасных грузов и NOTOC;

24) формы донесений: "Авиационное происшествие", "Инцидент", "Опасное сближение";

25) любая иная документация, которая потребуется государствам, имеющим отношение к данному полету.

Сноска. Пункт 83 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 5. Журналы. Хранение документации

84. На каждом воздушном судне ведется бортовой журнал, в который заносятся данные о воздушном судне, об обнаруженных неисправностях воздушного судна в процессе эксплуатации.

85. Записи в бортовом техническом журнале производятся незамедлительно чернилами или нестираемым карандашом.

86. Бортовой журнал заполняется по форме приложения 1 к настоящим Правилам.

87. Заполненный бортовой журнал сохраняется для обеспечения непрерывности регистрации выполнения полетов в течение последних двадцати четырех месяцев.

88. Для ВС ведется санитарный журнал, в котором отражается информация о санитарных мероприятиях, проведенных на ВС. По решению владельца или эксплуатанта ВС в качестве санитарного журнала используется бортовой журнал.

89. Эксплуатант обеспечивает авиационный персонал каждого типа эксплуатируемого ВС РЛЭ.

90. Эксплуатант обеспечивает:

1) сохранность оригиналов любой документации или их копий, в течение требуемого периода времени, даже если он прекращает свою деятельность в качестве эксплуатанта ВС;

2) доступ к учетным данным члена экипажа, если этот член экипажа переходит к другому эксплуатанту.

91. Сроки хранения информации, используемой при подготовке и выполнении полета, указаны в приложении 2 к настоящим Правилам. После истечения указанных сроков хранения документация хранится в архиве эксплуатанта.

Параграф 6. Информация, остающаяся на земле

92. Эксплуатант при выполнении полета обеспечивает сохранение на земле информации, связанной с полетом и отражающей характер полета.

93. Информация о полете, указанная в пункте 92 настоящих Правил, сохраняется до момента копирования в месте хранения и включает:

1) копию полетного задания;

2) копия рабочего плана полета (навигационного расчета);

3) копии частей бортового журнала с информацией, связанной с полетом;

4) копии NOTAM (если выдавались);

5) документацию по массе и центровке;

6) извещения о специальных грузах;

7) при перевозке эксплуатантом опасных грузов:

документ перевозки опасных грузов;

контрольный лист приемки (при наличии формы для заполнения);

NOTOC.

Параграф 7. Использование данных бортовых регистраторов полетной информации, их хранение

94. После авиационного происшествия эксплуатант ВС, на борту которого были установлены средства сбора полетной информации, обеспечивает сохранность данных бортовых накопителей или при полном разрушении накопителя – оригиналов записей бортового регистратора полетной информации и бортового магнитофона, до их передачи комиссии по расследованию авиационного происшествия.

95. После инцидента, подлежащего обязательному расследованию, эксплуатант ВС, на борту которого установлены средства сбора полетной информации, хранит связанные с этим инцидентом оригиналы или копии записей бортового регистратора полетных данных и бортовых речевых самописцев в течение 12 месяцев с момента снятия носителя записи с ВС при отсутствии иного указания со стороны комиссии по расследованию.

96. Если на борту ВС установлен регистратор полетных данных, эксплуатант этого ВС:

1) в ходе эксплуатации ВС при проведении обработки записей или технического обслуживания бортового регистратора сохраняет снятые с борта ВС оригиналы записей (носители информации) за последний период летной эксплуатации до следующего момента проведения аналогичных работ;

2) при необходимости стирания записи на защищенном накопителе для проведения контроля состояния и обслуживания регистратора полетных данных – осуществляет стирание только наиболее старого материала в объеме, не превышающем 5% от общего объема записанной информации;

3) хранит документы, необходимые для обеспечения обработки зарегистрированных данных (перевод кодированной информации в физические величины параметров).

96-1. Исключен приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

97. Эксплуатант ВС, на борту которого установлены средства сбора полетной информации, имеет в собственности или имеет возможность использовать по договору средства для расшифровки и воспроизведения любой записи, сделанной этими приборами.

98. Записи бортового регистратора полетных данных и, когда требуется записи бортового речевого самописца, используются эксплуатантом:

1) при расследовании авиационных происшествий и инцидентов;

2) для оперативного послеполетного контроля эксплуатации, состояния ВС и его систем, в целях выявления возможного выхода за эксплуатационные ограничения, установленные в РЛЭ и РПП, а также в целях контроля действий экипажа;

3) решения эксплуатантом или уполномоченной организацией задач в интересах поддержания летной годности или выполнения технического обслуживания и ремонта ВС.

Сноска. Пункт 98 с изменением, внесенным приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

98-1. Не разрешается использовать записи или расшифровки самописцев CVR, CARS, AIR класса А и AIRS класса А в целях, не относящихся к расследованию авиационного происшествия или инцидента согласно 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 за № 15597), за исключением случаев, когда записи или расшифровки:

1) относятся к событию, касающемуся безопасности полетов и идентифицированному в контексте системы управления безопасностью полетов; ограничиваются соответствующими частями обезличенной расшифровки записей; и подлежат защите, предусматриваемой Типовыми инструкциями по управлению безопасностью полетов эксплуатантов гражданских воздушных судов, в аэропортах, при обслуживании воздушного движения, при техническом обслуживании воздушных судов, авиационных учебных центров гражданской авиации, деятельность которых связана с выполнением полетов воздушных судов в ходе предоставления услуг, утвержденными приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 28 марта 2011 года № 173 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 6855);

2) запрашиваются для использования в уголовном разбирательстве, не относящемся к событию, связанному с расследованием авиационного происшествия или инцидента, и подлежат защите, предусматриваемой Типовыми инструкциями по управлению безопасностью полетов эксплуатантов гражданских воздушных судов, в аэропортах, при обслуживании воздушного движения, при техническом обслуживании воздушных судов, авиационных учебных центров гражданской авиации, деятельность которых связана с выполнением полетов воздушных судов в ходе предоставления услуг, утвержденными приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 28 марта 2011 года № 173 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 6855); или

3) используются для проверок бортовых систем регистрации полетных данных, предусмотренных в разделе 7 добавления 8 Приложения 6 к Конвенции ИКАО.

Сноска. Правила дополнены пунктом 98-1 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); в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

98-2. Не разрешается использовать записи или расшифровки самописцев FDR, ADRS, также как AIR класса B и класса C и AIRS в целях, не относящихся к расследованию авиационного происшествия или инцидента согласно 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 за № 15597), за исключением случаев, когда записи или расшифровки подлежат защите , предусматриваемой Типовыми инструкциями по управлению безопасностью полетов эксплуатантов гражданских воздушных судов, в аэропортах, при обслуживании

воздушного движения, при техническом обслуживании воздушных судов, авиационных учебных центров гражданской авиации, деятельность которых связана с выполнением полетов воздушных судов в ходе предоставления услуг, утвержденными приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 28 марта 2011 года № 173 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 6855):

1) используются эксплуатантом в целях летной годности или технического обслуживания;

2) используются эксплуатантом при выполнении программы анализа полетных данных, требуемой согласно настоящих Правил;

3) запрашиваются для использования в разбирательствах, не относящихся к событию, связанному с расследованием авиационного происшествия или инцидента;

4) обезличены; или

5) предоставляются с соблюдением правил защиты доступа к ним.

Сноска. Правила дополнены пунктом 98-2 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); в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

99. Оперативный послеполетный контроль, предусмотренный подпунктом 2) пункта 98 настоящих Правил, выполняется с использованием процедур, указанных в РПП эксплуатанта после каждой посадки ВС на аэродроме базирования за исключением случаев:

1) неисправности бортового регистратора полетной информации;

2) в промежуточных аэропортах, при регулярных пассажирских перевозках.

При возвращении ВС на аэродром базирования обрабатывается весь объем полетных данных, накопленных за период с момента последнего послеполетного контроля.

100. Указанные процедуры предусматривают также порядок действий при выявлении отклонений по результатам послеполетного контроля.

101. Эксплуатант ВС хранит результаты оперативного послеполетного контроля, предусмотренного подпунктом 2) пункта 98 настоящих Правил, в течение трех месяцев с момента их получения (даты обработки информации конкретного полета).

101-1. Бортовые самописцы в течение полетного времени не выключаются.

Для сохранения записей бортовых самописцев последние выключаются по завершении полетного времени после происшествия или инцидента. Бортовые самописцы не включаются вновь до тех пор, пока не будет выполнена процедура выдачи записей.

Сноска. Правила дополнены пунктом 101-1 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); в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 8. Контроль при эксплуатации средств сбора полетных данных

102. До начала первого в течение дня полета осуществляется проведение проверок в ручном и/или автоматическом режимах бортовых устройств встроенного контроля за работой бортовых самописцев и блока выделения полетных данных (далее - FDAU), если они установлены на борту.

103. Для FDR или ADRS, CVR или CARS, AIR или AIRS интервал между проверками системы регистрации данных составляет один год, при условии утверждения уполномоченной организацией указанный период может быть продлен до двух лет, если эти системы продемонстрировали высокий уровень надежности и самоконтроля.

Сноска. Пункт 103 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

104. Для регистраторов DLR или систем DLRS интервал между проверками системы регистрации данных составляет два года; при условии утверждения уполномоченной организацией указанный период может быть продлен до четырех лет, если эти системы продемонстрировали высокий уровень надежности и самоконтроля.

Сноска. Пункт 104 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

104-1. Проверки регистрации данных проводятся в следующем порядке:

1) анализ записанных бортовыми самописцами данных осуществляется с целью проверки того, что самописец исправно функционирует в течение установленного периода записи;

2) в процессе анализа записей FDR или ADRS производится оценка качества записи данных в целях определения того, что частота ошибки на бит (включая те ошибки, которые внесены самописцем, блоком выделения данных, бортовым источником данных, а также техническими средствами, используемыми для снятия данных с самописца) не выходит за приемлемые пределы, а также для определения характера и распределения ошибок;

3) записи FDR или ADRS за весь полет анализируются в технических единицах на предмет оценки соответствия всех зарегистрированных параметров. Особое внимание уделяется параметрам, поступающим от датчиков, функционирующих в комплекте с FDR или ADRS. Параметры, снимаемые с системы электрических шин воздушного

судна, проверять не требуется, если их эксплуатационную пригодность можно определить с помощью других систем воздушного судна;

4) устройство для считывания имеет необходимое программное обеспечение в целях точного преобразования зарегистрированных величин в технические единицы и определения статуса дискретных сигналов;

5) проверка записей сигналов CVR или CARS производится путем воспроизведения записей, сделанных CVR или CARS. После установки на борту воздушного судна CVR или CARS производится запись проверочных сигналов каждого источника на борту воздушного судна, а также других соответствующих внешних источников с целью убедиться, что все требуемые сигналы отвечают стандартным требованиям к разборчивости;

6) по мере практической возможности, в процессе проверки выборки записей, сделанных CVR или CARS в полете, проводится проверка с целью убедиться, что сигналы в достаточной мере разборчивы;

7) проверка зарегистрированных AIR или AIRS данных о визуальной обстановке производится путем воспроизведения записей AIR или AIRS. Установленный на борту воздушного судна AIR или AIRS регистрирует визуальные данные испытаний каждого бортового источника и соответствующих внешних источников с целью убедиться, что все требуемые визуальные данные отвечают стандартам качества записи.

Сноска. Правила дополнены пунктом 104-1 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).

105. Система регистрации полетных данных считается неисправной, если в течение довольно длительного периода времени запись данных была некачественной, записанные сигналы были неразборчивы или неправильно записывался один или несколько обязательных параметров.

105-1. В процессе эксплуатации каждые два года или согласно рекомендациям производителя проводятся проверки и оценки записей систем бортовых самописцев в целях обеспечения сохранения эксплуатационной пригодности самописцев.

Сноска. Правила дополнены пунктом 105-1 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).

106. Калибровка системы FDR:

1) перекалибровка системы в отношении параметров, снимаемых с датчиков, которые предназначены только для работы с FDR и которые не проверяются другими средствами, производится каждые пять лет или в соответствии с рекомендациями изготовителя датчиков в целях выявления любых расхождений в программах

технического преобразования обязательных параметров, а также с целью убедиться, что параметры регистрируются в пределах, установленных при калибровке допусков;

2) в тех случаях, когда параметры абсолютной высоты и воздушной скорости поступают с датчиков, которые предназначены для работы с системой FDR, перекалибровка производится согласно рекомендациям изготовителей датчиков, но не реже чем каждые два года.

Глава 3. Безопасность

Параграф 1. Безопасность кабины летного экипажа, пассажирской кабины и буфетов-кухонь

107. На всех самолетах, имеющих дверь кабины летного экипажа, обеспечивается возможность ее запирания, и предусматриваются средства, с помощью которых бортпроводники могут незаметно уведомить летный экипаж в случае возникновения подозрительной деятельности или нарушения безопасности в пассажирской кабине.

108. На всех перевозящих пассажиров:

1) с максимальной сертифицированной взлетной массой, превышающей 54 500 кг; или

2) с максимальной сертифицированной взлетной массой, превышающей 45 500 кг, и пассажировместимостью более 19 человек; или

3) пассажировместимостью более 60 человек устанавливается дверь кабины летного экипажа утвержденной конструкции, спроектированная таким образом, чтобы она противостояла пробиванию пулями стрелкового оружия и осколками гранат, а также насильственному вторжению посторонних лиц. Обеспечивается возможность запирания и отпирания этой двери с рабочего места каждого пилота.

Сноска. Пункт 108 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

109. На всех самолетах, где дверь кабины летного экипажа установлена в соответствии с пунктом 107 настоящих Правил:

1) эта дверь находится в закрытом и запертом положении с момента закрытия всех внешних дверей после посадки пассажиров до открытия любой такой двери для их высадки, за исключением тех случаев, когда необходимо обеспечить возможность входа или выхода лиц, имеющих на это право;

2) обеспечивается возможность запирания и отпирания этой двери с рабочего места каждого пилота (при экипаже из двух пилотов);

3) предусматриваются средства контроля с рабочего места каждого пилота всей зоны двери с внешней стороны кабины летного экипажа с целью опознания лиц, желающих войти, и обнаружения подозрительных действий или потенциальной угрозы

.

На вертолетах, эксплуатируемых с целью перевозки пассажиров, двери кабины летного экипажа снабжаются внутренними запорными устройствами с целью предотвращения несанкционированного доступа.

110. Эксплуатант разрабатывает процедуры, обеспечивающие свободный подход ко всем аварийным выходам и доступ к средствам покидания пассажирской кабины (салона) перед рулением, взлетом и посадкой.

111. КВС убеждается, что перед взлетом и посадкой все оборудование пассажирской кабины (салона) и багаж соответствующим образом закреплены в целях безопасности.

Параграф 2. Контрольный перечень правил обыска самолета

112. Эксплуатант обеспечивает наличие на борту ВС контрольного перечня правил, которыми руководствуется при поисках взрывного устройства в случае предполагаемой диверсии и при проверке ВС на предмет выявления скрытого оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, когда имеется обоснованное подозрение относительно того, что ВС может подвергнуться акту незаконного вмешательства.

113. Контрольный перечень дополняется инструктивным материалом в отношении действий, которые следует предпринимать в случае обнаружения взрывного устройства или подозрительного предмета, а также информацией о наименее опасном месте размещения бомбы на конкретном самолете.

Параграф 3. Программы подготовки

114. Программа подготовки по авиационной безопасности включает следующие элементы:

1) определение серьезности любого события;

2) связь и координацию между членами экипажа;

3) соответствующие меры самообороны;

4) использование предназначенных для членов экипажа защитных устройств, не вызывающих смерть, применение которых санкционируется уполномоченной организацией;

5) ознакомление с поведением террористов для расширения возможностей учета членами экипажа их поведения и реакции пассажиров;

6) учения по отработке действий в реальной обстановке с учетом различных условий угроз;

7) порядок действий в кабине летного экипажа в целях защиты ВС;

8) правила обыска ВС и рекомендации относительно наименее опасных мест размещения бомб там, где это практически возможно.

Сноска. Пункт 114 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

114-1. Эксплуатант устанавливает и выполняет программу подготовки с целью ознакомления соответствующих сотрудников с превентивными мерами и методами в отношении пассажиров, багажа, грузов, почты, оборудования, запасов и бортпитания, предназначенных для перевозки на самолете с тем, чтобы они способствовали предотвращению актов диверсий или других форм незаконного вмешательства.

Сноска. Правила дополнены пунктом 114-1 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).

115. После совершения акта незаконного вмешательства КВС немедленно направляет донесение о таком акте назначенному местному уполномоченному органу.

Параграф 4. Доступ в кабину летного экипажа

116. Эксплуатант обеспечивает, чтобы ни одно лицо, за исключением членов экипажа, назначенных в данный полет, не имело доступа в кабину летного экипажа и не перевозилось в ней, если это лицо не является:

1) членом экипажа;

2) представителем уполномоченной организации, отвечающей за сертификацию, надзор или инспекцию, а также авиационным инспектором, уполномоченным по расследованию авиационного события, если это необходимо для исполнения его обязанностей;

3) лицом, включенным в задание на полет в соответствии с РПП.

Сноска. Пункт 116 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

117. КВС в целях безопасности полета обеспечивает:

1) допуск в кабину лиц, не входящих в состав летного экипажа, не вызывающий нарушения и (или) помехи при выполнении полета;

2) ознакомление лиц, перевозимых в кабине летного экипажа, с соответствующими процедурами поведения.

118. Лицам, находящимся на борту ВС, в том числе владельцам, не разрешается вмешиваться в действия экипажа, требовать от него изменения плана и порядка выполнения полета или невыполнения указаний органов ОВД либо УВД.

119. Окончательное решение о допуске в кабину экипажа лиц, не входящих в состав летного экипажа, принимает КВС.

120. Не допускается нахождение в кабине летного экипажа лиц, не связанных с выполнением задания на полет, а также предметов, ограничивающих управление ВС, нормальную эксплуатацию его систем и оборудования.

Сноска. Пункт 120 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

121. На протяжении всего полета дверь в кабину летного экипажа находится в закрытом положении запорным устройством. Члены кабинного экипажа входят в кабину летного экипажа по вызову или разрешению КВС.

Глава 4. Экипаж воздушного судна

Параграф 1. Состав экипажа

122. Минимальный состав летного экипажа гражданского ВС в зависимости от типа и назначения, целей и условий эксплуатации определяется его разработчиком и ВС указывается в документах по летной эксплуатации каждого типа ВС.

123. На период проведения испытания экспериментального ВС минимальный состав летного экипажа определяется разработчиком ВС.

124. Полет гражданского ВС не выполняется, если состав летного экипажа меньше минимально установленного РЛЭ или эквивалентным ему документом.

125. Экипаж ВС, управление которым в полете обеспечивается одним пилотом и не требует на борту других членов экипажа, состоит из КВС.

126. Летный экипаж по численности и составу отвечает требованиям, которые не ниже требований, указанных в РПП.

127. Численность летного экипажа увеличивается по сравнению с минимальной необходимой численностью, указанной в РЛЭ или в других документах, имеющих отношение к удостоверению о годности к полетам в тех случаях, когда этого требует тип используемого ВС, вид выполняемого полета и продолжительность полета между двумя пунктами, в которых происходит смена летного экипажа.

128. В состав летного экипажа входит одно лицо, имеющее действующее свидетельство бортрадиста, которое выдано уполномоченной организацией и которое дает право на эксплуатацию подлежащего использованию радиопередающего оборудования, если это определено разработчиком ВС и указано в документах по летной эксплуатации.

Сноска. Пункт 128 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

129. Когда конструкцией ВС предусматривается отдельное рабочее место для бортинженера (бортмеханика), в состав летного экипажа входит один бортинженер, которому специально поручено находиться на этом рабочем месте, кроме тех случаев, когда его обязанности могут удовлетворительно выполняться другим членом летного

экипажа, прошедшим соответствующую подготовку, без ущерба для выполнения прямых обязанностей.

130. В состав летного экипажа входит одно лицо, имеющее свидетельство штурмана, во всех тех случаях, когда, по заключению уполномоченной организации, навигация, необходимая для безопасного выполнения полета, не может в достаточной мере осуществляться пилотами при исполнении ими своих прямых обязанностей.

Сноска. Пункт 130 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

131. Эксплуатант в зависимости от типа ВС определяет необходимые функции всех членов летного экипажа, которые они должны выполнять в аварийной обстановке или в ситуации, требующей аварийной эвакуации людей. В программе подготовки, организуемой эксплуатантом, предусматривается ежегодное обучение этим функциям, включая обучение методам и правилам пользования всем аварийно спасательным оборудованием, которое должно находиться на борту, и тренировки по аварийной эвакуации людей с борта ВС.

132. В состав летного экипажа ВС Республики Казахстан входят граждане Республики Казахстан, а также иностранные граждане, прошедшие процедуру признания уполномоченной организацией свидетельств (сертификатов) авиационного персонала, выданных иностранным государством.

Сноска. Пункт 132 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

133. На каждый полет эксплуатант назначает одного пилота в качестве КВС.

134. КВС, назначенный эксплуатантом для выполнения полета:

1) имеет минимальный уровень опыта, указанного в РПП;

2) знает маршрут или район полета, а также аэродромы, в том числе запасные аэродромы, средства и процедуры, которые будут использоваться при выполнении полета;

3) в случае полетов многочленного экипажа, завершил курс эксплуатанта по подготовке второго пилота в качестве КВС, с правом выполнять его обязанности и отвечать за безопасное выполнение полета.

135. В случаях, когда КВС по состоянию здоровья или другим причинам не может обеспечить безопасность полета, проверяющий, имеющий специальность пилота и допуск на данном типе ВС, или второй пилот (при отсутствии проверяющего), берет на себя выполнение функций КВС.

136. Лицам, находящимся на борту ВС в качестве пассажиров, в том числе представителям заказчика, не разрешено вмешиваться в действия экипажа и требовать от него изменения утвержденного задания на полет и (или) порядка выполнения полета

.

137. В состав экипажа, выполняющего производственный или методический полет, разрешено включать не более одного проверяющего, инструктора и одного стажера из лиц летного состава.

138. Авиационные инспекторы уполномоченной организации, имеющие допуск к полетам на данном типе ВС, независимо от наличия другого проверяющего, включаются в состав экипажа ВС с оформлением в задании на полет в качестве проверяющего.

Авиационные инспекторы уполномоченной организации, не имеющие допуска к полетам:

1) при осуществлении проверок работы авиационного персонала, систем и оборудования ВС, когда необходимо нахождение в кабине летного экипажа – включаются в состав экипажа в качестве проверяющего с правом нахождения в кабине летного экипажа и оформлением в задании на полет;

2) оформляются в задании на полет в качестве служебных пассажиров.

Сноска. Пункт 138 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

Параграф 2. Члены экипажа при исполнении служебных обязанностей во время выполнения полетов

139. Члены экипажа ВС по состоянию здоровья соответствуют требованиям статьи 54-1 Закона.

Сноска. Пункт 139 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

140. Каждый член экипажа обладает знаниями, умениями и навыками, соответствующими его квалификации на таком уровне, чтобы обеспечить безопасное выполнение полета.

141. При исполнении служебных обязанностей, связанных с выполнением полетов, члены экипажа ВС имеют при себе действующие документы:

1) свидетельство (сертификат) члена экипажа с квалификационными отметками, соответствующими полетному заданию;

2) медицинский сертификат, подтверждающий соответствие требованиям, предъявляемым к годности по состоянию здоровья, и обеспечивающий допуск к профессиональной деятельности (далее - медицинский сертификат);

3) удостоверение члена экипажа ВС для допуска в контролируемую зону аэропорта (аэродрома);

4) при международных полетах – действующие паспорта и визы (если визы необходимы).

142. Авиационный персонал, включенный в состав экипажа с целью обеспечения полета или стажер, имеют при себе действующие документы:

1) свидетельство (сертификат) авиационного персонала для лиц, включаемых в состав экипажа с целью обеспечения полета;

2) удостоверения (студенческие билеты) курсантов, стажеров.

Документы, указанные в подпунктах 1) и 2) настоящего пункта, члены экипажа ВС предъявляют по требованию должностных лиц организаций гражданской авиации и уполномоченной организации.

Сноска. Пункт 142 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

143. Член летного экипажа ВС, имеющий медицинский сертификат, который выдан с условием ношения корректирующих зрение линз (очков), имеет запасной комплект корректирующих линз (очков), который находится во время полета в легкодоступном месте.

144. Членами экипажа ВС при исполнении служебных обязанностей предусматривается ношение установленной эксплуатантом форменной (специальной) одежды.

145. КВС руководит работой экипажа, отвечает за дисциплину и порядок на ВС, а также обеспечивает безопасность находящихся на борту ВС людей, сохранности ВС и находящегося на нем имущества.

146. КВС при исполнении своих функций пользуется правами в соответствии с пунктом 5 статьи 57 Закона.

147. КВС при выполнении своих служебных обязанностей обеспечивает:

1) ознакомление пассажиров с расположением аварийных выходов, а также с размещением и правилами использования аварийно-спасательных средств;

2) выполнение всех эксплуатационных процедур, в том числе карт контрольных проверок выполнения обязательных технологических операций (чек-листов) в соответствии с требованиями РПП;

3) выполнение предполетного и послеполетного осмотров ВС в соответствии с требованиями РПП и принятие решения о вылете (или отмене вылета) ВС, в том числе с отказами или повреждениями, допустимыми в соответствии с MEL согласно пунктам 65-77 настоящих Правил и (или) CDL, если таковой имеется для данного типа ВС.

148. КВС, получивший в ходе полета информацию о людях терпящих или потерпевших бедствие, сообщает об этом соответствующему органу ОВД и, если это не представляет угрозы безопасности полета данного ВС, пассажиров и экипажа, оказывает возможную помощь.

149. КВС, в случае выявления больных, которым требуется экстренная медицинская помощь, а также лиц, у которых подозревается наличие инфекционных заболеваний или пищевого отравления, сообщает об этом службам аэропорта первой посадки.

КВС принимает окончательное решение о взлете, полете и посадке ВС, а также о прекращении полета и возвращении на аэродром или о вынужденной посадке в случае явной угрозы безопасности полета в целях спасения жизни и сохранения здоровья людей.

150. В целях обеспечения сохранности ВС, потерпевшего бедствие, КВС принимает меры по транспортировке судна, багажа, груза, почты и другие вызываемые обстоятельствами меры.

151. Члены кабинного экипажа ВС, если они предусмотрены в составе экипажа, и (или) члены летного экипажа следят за тем, чтобы все лица на борту были ознакомлены со схемами действий пассажиров в аварийной обстановке, с расположением и порядком использования:

1) привязных ремней;

2) аварийных выходов;

3) спасательных жилетов, если они предусматриваются на борту;

4) кислородного оборудования;

5) индивидуального аварийно-спасательного оборудования.

152. Экипаж ВС обеспечивает информирование всех лиц на борту ВС о месте размещения и порядке использования основного бортового аварийно-спасательного оборудования, предназначенного для коллективного пользования. При возникновении в полете аварийной обстановки экипаж ВС обеспечивает инструктаж всех лиц на борту об экстренных действиях, целесообразных в данной обстановке.

153. КВС во время взлета и посадки, а также в любое время полета, по причине турбулентности или аварийной обстановки отдает распоряжение о том, чтобы все лица на борту ВС были пристегнуты привязными ремнями. Кабинный экипаж ВС обеспечивает выполнение указанного распоряжения.

154. Экипаж ВС обеспечивает безопасное размещение всего багажа и ручной клади в пассажирском салоне и кабине экипажа. Эксплуатант устанавливает в РПП процедуры по обеспечению безопасного размещения багажа и ручной клади.

155. Все члены летного экипажа ВС, исполняющие функции в кабине экипажа:

1) находятся на своих рабочих местах при выполнении взлета и посадки;

2) во время полета по маршруту остаются на своих рабочих местах, за исключением необходимости исполнения обязанностей, связанных с эксплуатацией ВС, или удовлетворения своих естественных потребностей;

3) пристегивают привязные ремни, находясь на своих рабочих местах.

156. Покидание рабочего места более чем одним членом летного экипажа ВС не допускается. В случае выполнения полета экипажем ВС, состоящим только из двух пилотов, при покидании рабочего места одним из пилотов, в кабине летного экипажа находится, не занимая рабочего места пилота, член кабинного экипажа, если таковой предусмотрен в составе экипажа.

157. В том случае, если на ВС предусматривается система привязных ремней на каждом кресле летного экипажа, пилоты пользуются системой привязных ремней на взлете и посадке, которая автоматически ограничивает движение корпуса пилота в случае резкого торможения или внезапной утраты работоспособности.

Все остальные члены летного экипажа пользуются системами привязных ремней на этапах взлета и посадки, если плечевые ремни не мешают им исполнять свои обязанности, а если мешают, то плечевые ремни могут быть отстегнуты, но поясной ремень должен оставаться пристегнутым.

Сноска. Пункт 157 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

158. При выполнении полета один из пилотов постоянно осуществляет контроль пространственного положения ВС и выдерживания заданных параметров полета.

159. При выполнении руления, взлета, захода на посадку и посадки членам летного экипажа ВС не допускается осуществлять действия и вести переговоры, не связанные с управлением ВС. На протяжении всего полета летный экипаж соблюдает осмотрительность и радио осмотрительность, и анализирует воздушную обстановку в зоне нахождения ВС.

160. Экипаж ВС немедленно сообщает органу ОВД о наблюдаемых опасных метеорологических явлениях, опасных сближениях с ВС и материальными объектами и об опасных для полетов обстоятельствах. По запросу органа ОВД экипаж ВС информирует его об условиях полета.

161. Все члены летного экипажа ВС, которым необходимо находиться в кабине экипажа для исполнения своих служебных обязанностей, на этапах снижения и набора высоты ниже 3000 м (10000 фут) ведут радиосвязь с использованием микрофонов авиагарнитур или ларингофонов и СПУ.

162. Время и очередность приема пищи членами экипажа ВС в полете определяет КВС. Одновременно принимать пищу обоим пилотам не допускается.

163. Все члены летного экипажа ВС при исполнении своих обязанностей, пользуются кислородом для дыхания в случаях возникновения обстоятельств, для которых предусмотрен запас кислорода.

164. Все члены летного экипажа ВС с герметизированной кабиной, при выполнении полета, где атмосферное давление ниже 376 гПа (на высотах полета более 7600 м (25000 фут), имеют на своих рабочих местах кислородные маски, обеспечивающие немедленную подачу кислорода при разгерметизации кабины.

165. КВС:

1) не позволяет членам экипажа предпринимать во время взлета, набора высоты, захода на посадку и посадки какие-либо действия, отличные от их функциональных обязанностей, необходимых для обеспечения безопасного полета ВС;

2) не разрешает нарушать работоспособность, выключать или стирать записи регистратора полетной информации и бортового магнитофона во время полета, а также умышленно стирать записанную информацию после полета в случае авиационного происшествия или инцидента, подлежащего обязательному расследованию.

166. КВС несет ответственность за:

1) соблюдение требований РЛЭ или эквивалентного ему документа и системы контрольных карт, применяемых летными экипажами до, во время и после всех этапов полета, а также в аварийной обстановке;

2) уведомление ближайшего уполномоченного органа путем использования наиболее быстрых доступных ему средств – о любом инциденте или происшествии с ВС, которым он управляет, приведшем к серьезным телесным повреждениям или смерти любого лица или нанесению существенного ущерба ВС или имуществу. В том случае, когда КВС является недееспособным, данное неосуществленное действие предпринимает эксплуатант;

3) безопасность всех членов экипажа, пассажиров и груза, находящихся на борту после закрытия дверей;

4) управление ВС и его безопасность с момента готовности ВС к движению с целью взлета до момента его полной остановки по окончании полета или выключения двигателя (двигателей), который (которые) использовался (использовались) в качестве основной двигательной установки;

5) выдачу команд, которые необходимы для обеспечения безопасности полета ВС, его пассажиров и перевозимого на нем имущества;

6) отказ в перевозке (удаление с борта ВС) пассажиров, груза или его части, потенциально угрожающих безопасности ВС;

7) отказ в перевозке лиц, не имеющих права доступа на борт ВС, депортированных лиц или лиц под конвоем, если их перевозка угрожает безопасности ВС или пассажиров в полете;

8) сообщение эксплуатанту после завершения полета обо всех известных или подозреваемых дефектах на ВС;

9) ведение бортового журнала или составление генеральной декларации.

Сноска. Пункт 166 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

166-1. КВС обеспечивает чтобы полет:

1) не начинался, если любой член летного экипажа является неспособным выполнять свои обязанности по любой такой причине, как телесное повреждение, болезнь, утомление, воздействие какого-либо психоактивного вещества;

2) не продолжался далее ближайшего подходящего аэродрома в том случае, когда возможности членов летного экипажа выполнять свои функции значительно

снижаются вследствие ухудшения физиологических способностей по таким причинам, как утомление, болезнь или недостаток кислорода.

Сноска. Правила дополнены пунктом 166-1 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).

167. Второй пилот:

1) подготовлен к обеспечению безопасного завершения полета в случае, если КВС по состоянию здоровья или по другим причинам не способен выполнять свои обязанности;

2) выполняет маневр по уходу на второй круг в соответствии с РЛЭ или эквивалентным ему документом, если к моменту достижения ВПР КВС не было принято и сообщено летному экипажу решение о выполнении посадки или об уходе на второй круг.

168. Бортоператоры, выполняющие специальные работы, а также специалисты авиационного персонала, включенные в состав экипажа, подчиняются КВС и выполняют свои обязанности в соответствии с должностными инструкциями и технологией выполнения полетов, в том числе и определенного вида авиационных работ.

169. Подготовка специалистов авиационного персонала проводится в авиационных учебных центрах гражданской авиации, сертифицированных уполномоченной организацией. Подготовку пилотов сверхлегких ВС разрешается проводить инструкторам, получившим соответствующее разрешение уполномоченной организации. В состав экипажа ВС для прохождения стажировки включаются стажеры, при этом в состав летного экипажа включается не более одного стажера.

Сноска. Пункт 169 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

170. Стажер выполняет функциональные обязанности члена экипажа, в должности которого он стажируется под контролем члена экипажа, непосредственно его стажирующего.

Стажер подчиняется КВС и члену экипажа, непосредственно его стажирующему.

171. Своевременность, полнота и правильность выполнения функциональных обязанностей и принимаемых стажером решений обеспечивается членом экипажа, непосредственно его стажирующим.

172. По согласованию с КВС стажер, включенный в состав летного экипажа, пользуется правами члена экипажа, в должности которого он стажируется, в степени определенной лицом, непосредственно его стажирующим.

173. Члены летного экипажа требуют от наземного персонала, обслуживающего ВС , пунктуального соблюдения установленных для указанного наземного обслуживания

правил, в том числе от специалистов инженерно-авиационной службы – устранения неисправностей, включая неисправности приборного и навигационного оборудования ВС.

174. Если ВС терпит или потерпело бедствие, КВС и другие члены экипажа обеспечивают сохранение жизни и здоровья людей, находящихся на борту ВС, а также сохранность ВС и находящегося на нем имущества.

175. Пилот, осуществляющий управление ВС, при возникновении в полете особой ситуации, требующей немедленного принятия решения, предпринимает все действия, которые он считает необходимыми в данных обстоятельствах, вплоть до отступления от правил эксплуатационных процедур и методик в интересах безопасности полета с разрешения КВС.

176. Эксплуатант обеспечивает, чтобы члены экипажа, не входящие в состав основного летного или кабинного экипажа, также имели необходимую подготовку и были профессионально пригодны к выполнению возложенных на них обязанностей.

177. Члены экипажа не входящие в состав основного летного или кабинного экипажа, находящиеся во время полета в пассажирском салоне:

1) не вводят в заблуждение пассажиров, чтобы их не приняли, как членов кабинного экипажа;

2) не занимают места членов кабинного экипажа;

3) не препятствуют членам кабинного экипажа в выполнении их обязанностей.

Параграф 3. Полномочия КВС

178. КВС при исполнении своих обязанностей обладает конечными полномочиями распоряжаться ВС.

179. В случае вынужденной посадки КВС руководит действиями лиц, находящихся на борту ВС, до передачи своих полномочий представителям служб поиска и спасания.

Глава 5. Воздушные суда

Параграф 1. Классификация ВС

180. На каждое ВС наносятся присвоенный ему государственный и регистрационный опознавательный знаки (бортовой номер).

181. Порядок нанесения государственных регистрационных опознавательных и дополнительных знаков устанавливается Правилами нанесения государственных, регистрационных опознавательных и дополнительных знаков на гражданские и экспериментальные воздушные суда, утвержденными приказом исполняющего обязанности Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 26 октября 2010 года № 477 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 6649).

182. ВС допускается к эксплуатации при наличии действующего сертификата летной годности.

183. ВС признается годным к полету, если оно сконструировано, изготовлено, оснащено и прошло техническое обслуживание и ремонт, а также имеет летные качества в соответствии с требованиями Закона и экологического законодательства Республики Казахстан.

184. Использование ВС, не имеющего сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам) не допускается.

185. Гражданские ВС, в зависимости от максимальной (сертифицированной) взлетной массы, оснащенности оборудованием классифицируются в соответствии с классификацией ВС, указанных в приложении 3 к настоящим Правилам.

По дальности полета гражданские ВС подразделяются:

1) магистральные дальние – 6000 км и более;

2) магистральные средние – от 2500 до 6000 км;

3) магистральные ближние – от 1000 до 2500 км;

4) ВС с дальностью полета до 1000 км.

186. По категориям турбулентности в следе и в соответствии с максимальной сертифицированной взлетной массой гражданские ВС подразделяются на:

1) тяжелые (H) – типы ВС массой 136 тонн или более;

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

3) легкие (L) – типы ВС с взлетной массой 7 тонн и менее.

187. В отношении ВС, относящихся к категории "сверхтяжелый" или "тяжелый", при первичном установлении радиотелефонной связи между такими ВС и органами ОВД к позывному ВС добавляется слово "super" - "сверхтяжелый" или "heavy" – " тяжелый", соответственно.

Сноска. Пункт 187 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 2. Бортовые приборы и оборудование

188. ВС, на которых производятся ночные полеты, оснащаются специальным оборудованием для таких полетов.

189. ВС оборудуются аппаратурой для регистрации параметров полета, за исключением тех ВС, на которых ее наличие не предусмотрено конструкцией.

190. Все самолеты, на борту которых разрешен провоз более 19 пассажиров, оснащаются как минимум одним автоматическим аварийным приводным передатчиком системы КОСПАС – САРСАТ (ELT) или двумя ELT любого типа, за исключением самолетов, индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы после 1 июля 2008 года, которые оснащаются как минимум двумя ELT, один из

которых является автоматическим, или, как минимум одним ELT, имеющим функциональные возможности ежеминутно передавать в автономном режиме информацию, на основании которой эксплуатант может определить их местоположение , если они терпят бедствие.

Все самолеты, на борту которых разрешен провоз 19 или менее пассажиров, оснащаются как минимум одним ELT любого типа для определения местоположения, слежения и уведомления об аварийной ситуации), за исключением самолетов индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы после 1 июля 2008 года, которые оснащаются как минимум одним автоматическим ELT.

Все вертолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой свыше 3175 килограмм, выполняющие коммерческие воздушные перевозки, оснащаются как минимум одним автоматическим аварийным приводным передатчиком системы КОСПАС – САРСАТ (ELT), а при выполнении полетов над водным пространством, как минимум одним автоматическим ELT и одним ELT(S) на спасательный плот или спасательный жилет.

Самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой менее 2250 килограмм оснащаются как минимум одним портативным GPS маяком (SPOT Satellite GPS Messenger) любого типа для определения местоположения, слежения и уведомления об аварийной ситуации.

Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой менее 5700 килограмм и все вертолеты, не выполняющие коммерческие воздушные перевозки, оснащаются как минимум одним портативным GPS маяком (SPOT Satellite GPS Messenger) для определения местоположения, слежения и уведомления об аварийной ситуации любого типа.

Сноска. Пункт 190 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019); с изменениями, внесенными приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

190-1. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг, для которых сертификат летной годности впервые выдан 1 января 2023 года или после этой даты, должны автономно передавать информацию, по которой оператор может определять местоположение, по крайней мере, раз в минуту, когда они терпят бедствие, в соответствии с пунктом 190-2.

С 1 января 2025 года все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг, для которых сертификат летной годности впервые выдан 1 января 2024 года или после этой даты, должны автономно передавать информацию, по которой оператор может определить местоположение, по крайней мере, один раз в минуту, когда они терпят бедствие, в соответствии с пунктом 190-2.

Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5 700 кг, для которых сертификат летной годности впервые выдан 1 января 2023 года или после этой даты, должны автономно передавать информацию, по которой можно определить местоположение, по крайней мере, раз в минуту, когда они терпят бедствие, в соответствии с пунктом 190-2.

Сноска. Правила дополнены пунктом 190-1 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

190-2. Самолет, терпящий бедствие, должен автоматически активировать передачу информации, по которой эксплуатант ВС может определить его местоположение, и информация о местоположении должна содержать отметку времени. Также должна быть предусмотрена возможность активации этой передачи вручную. Система, используемая для автономной передачи информации о местоположении, должна быть способна передавать эту информацию в случае отключения электроэнергии на ВС, по крайней мере, на ожидаемую продолжительность всего полета.

ВС находится в состоянии бедствия, когда оно находится в состоянии, которое, если не исправить событие в поведении ВС, может привести к аварии. Автономная передача информации о местоположении должна быть активна, когда ВС находится в состоянии бедствия.

Это обеспечит высокую вероятность определения местоположения места аварии в радиусе 6 НМ. Эксплуатант ВС должен быть предупрежден, когда ВС находится в аварийном состоянии, с приемлемо низким уровнем ложных тревог. В случае сработавшей системы передачи первоначальная передача информации о местоположении должна начаться немедленно или не позднее чем через пять секунд после обнаружения события активации.

Примечание 1. События в поведении ВС могут включать, но не ограничиваться ими , необычное положение, необычные скоростные условия, столкновение с местностью и полную потерю тяги на всех двигателях, а также предупреждения о приближении к земле.

Примечание 2. Сигнал бедствия может быть подан с использованием критериев, которые могут варьироваться в зависимости от местоположения ВС и фазы полета.

Если у эксплуатанта ВС или органом обслуживания воздушного движения ОВД есть основания полагать, что ВС терпит бедствие, между ОВД, эксплуатантом ВС и Координационным центром поиска и спасания устанавливается координация в соответствии с Правилами по организации поисково-спасательного обеспечения полетов на территории Республики Казахстан, утвержденные постановлением Правительства Республики Казахстан от 4 ноября 2011 года № 1296.

Сноска. Правила дополнены пунктом 190-2 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

190-3. Эксплуатант предоставляет информацию о самолете, терпящем бедствие в Координационный центр поиска и спасания.

Примечание. В случае если предоставление информации о местоположении рейса, терпящего бедствие, выполняется третьими лицами эксплуатант гражданского ВС должен разработать политику и процедуры для третьих лиц, которые выполняют работу от его имени.

Примечание. Эксплуатанты гражданских ВС предоставляют и поддерживают актуальность своих оперативных контактных данных в Справочнике ИКАО по контролю за полетами (OPS CTRL).

Сноска. Правила дополнены пунктом 190-3 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

190-4. Все самолеты с газотурбинными двигателями, максимальная сертифицированная взлетная масса которых превышает 5700 кг и индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы 1 января 2026 года или после этой даты, оснащаются системой информирования и оповещения о выкатывании за пределы ВПП (ROAAS).

Сноска. Правила дополнены пунктом 190-3 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

191. Информация о бортовых приборах и оборудовании, приведена:

1) в параграфе 18 главы 10 настоящих Правил – для самолетов, выполняющих коммерческие воздушные перевозки пассажиров;

2) в параграфе 14 главы 11 настоящих Правил – для вертолетов;

3) в параграфе 8 главы 13 настоящих Правил – для самолетов АОН, сертифицированная максимальная взлетная масса которых превышает 5700 кг, и (или) оснащенных одним или несколькими турбореактивными двигателями.

Параграф 3. Ограничения взлетных характеристик

192. Эксплуатант (владелец ВС) обеспечивает эксплуатацию всех самолетов с максимальным утвержденным числом пассажирских мест более 9 (девяти), либо максимальной взлетной массой более 5700 кг, а также всех многодвигательных самолетов с газотурбинными двигателями в соответствие с эксплуатационными ограничениями ЛТХ с учетом эксплуатационных ограничений, предусмотренных требованиями РЛЭ данного самолета и настоящими Правилами.

Сноска. Пункт 192 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

193. Самолеты с одним двигателем эксплуатируются только в таких условиях погоды и освещенности, на таких маршрутах и с таким отклонением от них, которые в случае отказа двигателя позволят безопасно совершить вынужденную посадку.

194. Эксплуатант (владелец ВС) обеспечивает, чтобы масса самолета: при начале взлета, при изменении плана полета, в точке начала выполнения измененного плана полета, и при выполнении посадки, не превышала массу, при которой будут выполняться требования РЛЭ самолетов применительно к выполняемому полету с учетом ожидаемого уменьшения массы в ходе полета, а также возможного, при определенных условиях, слива топлива в соответствии с действующими требованиями.

195. Самолет эксплуатируется в соответствии с положениями удостоверения о годности к полетам и в пределах утвержденных эксплуатационных ограничений, содержащихся в РЛЭ данного самолета.

196. Ни один самолет не должен начинать взлет при большей массе, чем взлетная масса, указанная в РЛЭ для данного превышения аэродрома и для температуры окружающего воздуха во время взлета.

197. Ни один самолет не должен начинать взлет при массе, которая – при нормальном расходе топлива и масла в полете до аэродрома назначения и до запасных аэродромов пункта назначения – по прибытии превышала бы посадочную массу, указанную в РЛЭ для абсолютной высоты данного аэродрома и для температуры окружающего воздуха, ожидаемых в момент посадки.

198. Вертолеты по ЛТХ различаются на:

1) вертолеты с ЛТХ класса 1, которые позволяют в случае отказа критического двигателя безопасно продолжить полет до соответствующей посадочной площадки, если только отказ не происходит до достижения TDP или после пролета LDP, когда вертолет способен выполнить посадку в пределах зоны прерванного взлета или посадочной площадки;

2) вертолеты с ЛТХ класса 2, которые позволяют в случае отказа критического двигателя безопасно продолжить полет до соответствующей посадочной площадки, за исключением случаев такого отказа в начале маневра взлета или в конце маневра посадки, когда может потребоваться выполнение вынужденной посадки;

3) вертолеты с ЛТХ класса 3, которые позволяют в случае отказа двигателя в любой точке на траектории полета выполнить вынужденную посадку.

Параграф 4. Система сигнализации о заданной высоте

199. Эксплуатанту разрешается выполнять полеты на турбовинтовом самолете с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг или с максимальным

утвержденным числом пассажирских мест более 9 (девяти), либо на турбореактивном самолете, если они оборудованы системой сигнализации о заданной высоте, которая обеспечивает:

1) предупреждение летного экипажа о достижении предварительно заданной высоты полета – как при наборе высоты, так и при снижении самолета;

2) предупреждение летного экипажа, звуковым сигналом – в случае отклонения вверх или вниз от предварительно заданной высоты полета.

200. Данное требование не распространяется на конкретные экземпляры самолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой менее 5700 кг и с максимальным утвержденным числом пассажирских мест более 9 (девяти), если сертификат (удостоверение) летной годности (сертификат типа или эквивалентный ему документ) на эти самолеты впервые выданы до 1 апреля 1972 года, и они внесены в Государственный реестр гражданских ВС Республики Казахстан.

Параграф 5. Радиовысотомеры

201. Эксплуатант не выполняет полеты на ВС над водной поверхностью, если они не оборудованы радиовысотомерной системой сигнализации о заданной высоте:

1) вне видимости земли;

2) при видимости менее 1500 м;

3) ночью;

4) на удалении от берега, соответствующем более чем 3 минутам полета на крейсерской скорости.

202. Радиовысотомерная система сигнализации о заданной высоте обеспечивает предупреждение летного экипажа звуковым и визуальным сигнализаторами, срабатывающими в случае отклонения вниз от предварительно заданной высоты полета и при достижении предварительно заданной пилотом высоты полета соответственно.

Параграф 6. Оборудование для полетов в условиях обледенения

203. Эксплуатант выполняет полеты на ВС в условиях фактического или прогнозируемого обледенения только при наличии специального оборудования и сертификации ВС для полетов в условиях обледенения.

204. Полет, который планируется выполнять в предполагаемых или фактических условиях обледенения на земле, начинается только в том случае, когда самолет прошел проверку на предмет обнаружения обледенения и на нем были проведены работы по устранению (предотвращению) обледенения.

Наросты льда или другие образующиеся естественным путем загрязнения удаляются, чтобы самолет был в состоянии годности к полетам перед выполнением взлета.

Эксплуатант внедряет процедуру по соблюдению и контролю соблюдения требований настоящего пункта в Руководстве по производству полетов эксплуатанта. Указанная процедура разрабатывается в соответствии с требованиями приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 7 марта 2023 года № 141 "Об утверждении Правил по противообледенительной защите воздушного судна на земле" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 32037).

Сноска. Пункт 204 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 7. Система внутренней связи экипажа

205. Эксплуатант выполняет полеты на ВС с минимальным сертифицированным числом членов летного экипажа более одного, при условии его оборудования системой внутренней связи членов летного экипажа (интерфон или СПУ), включающей наушники и микрофоны, используемые в полете без применения рук, для всех членов летного экипажа.

206. Эксплуатант выполняет полеты на ВС с максимальной сертифицированной взлетной массой более 15000 кг или с максимальным утвержденным числом пассажирских мест более 19 (девятнадцати), если ВС оборудовано системой внутренней связи экипажа.

207. Система внутренней связи экипажа:

1) работает независимо от громкоговорящей системы оповещения пассажиров (исключая связь через телефонные трубки, наушники, микрофоны, селекторные переключатели и сигнальные устройства, которые могут также использоваться для оповещения пассажиров);

2) обеспечивает двухстороннюю связь кабины пилотов:

с каждым пассажирским салоном;

с каждым буфетом-кухней, расположенным вне пассажирской палубы;

с каждым удаленным отсеком (модулем) отдыха членов экипажа, который расположен вне пассажирской палубы и не имеет удобного доступа из пассажирского салона;

3) имеет систему предупредительной (аварийной) сигнализации, предусматривающую звуковые или визуальные сигналы, используемые членами летного экипажа для предупреждения кабинного экипажа и наоборот - членами кабинного экипажа для предупреждения летного экипажа;

4) имеет средства, обеспечивающие распознавание получателем сообщения – является ли оно обычным или экстренным (аварийным);

5) обеспечивает на земле двухстороннюю связь между наземным персоналом и двумя членами летного экипажа.

Параграф 8. Громкоговорящая система оповещения пассажиров

208. Эксплуатант не выполняет пассажирские перевозки на самолете с максимальным утвержденным числом пассажирских мест более 19 (девятнадцати), если они не оборудованы громкоговорящей системой оповещения пассажиров.

209. Система оповещения пассажиров:

1) работает независимо от систем внутренней связи экипажа, исключая такие общие устройства как телефонные трубки, наушники, микрофоны, селекторные переключатели и сигнальные устройства;

2) обеспечивает подготовку к использованию по назначению за время не более 10 секунд каждым членом летного экипажа с его рабочего места, оборудованного органами управления системой оповещения;

3) обеспечивает слышимость и разборчивость сообщений на всех пассажирских местах, местах отдыха и рабочих местах кабинного экипажа и в туалетах;

4) обеспечивает надежную работу системы в течение минимум 10 минут после отказа основной системы генерирования электроэнергии ВС.

Параграф 9. Световые табло "Застегните ремни" и "Не курить", внутренние двери и шторки

210. Эксплуатанту (владельцу ВС) разрешено выполнять полеты на ВС, на котором не обеспечен обзор всех пассажирских мест с рабочих мест летного экипажа в случае оборудования ВС средствами (световыми табло) индикации всем пассажирам и членам кабинного экипажа, когда необходимо застегнуть ремни безопасности и когда не допускается курение на борту.

211. Эксплуатант выполняет полеты на ВС с максимальным утвержденным числом пассажирских мест более девятнадцати только в случае установки на нем двери между пассажирским салоном и кабиной летного экипажа, снабженной табличкой "Только для экипажа" и запорными устройствами, препятствующими проникновению через нее пассажиров без разрешения члена летного экипажа.

212. На всех самолетах, имеющих дверь кабины летного экипажа, обеспечивается возможность ее запирания, и предусматриваются специальные сигнализационные и переговорные устройствами между кабиной летного экипажа и бортпроводниками в случае создания пассажирами ситуации, угрожающей безопасности полета или нарушения безопасности в пассажирской кабине.

Параграф 10. Учет информации о бортовом аварийно-спасательном оборудовании

213. Обеспечение информацией об аварийно-спасательном оборудовании, находящемся на борту ВС для немедленной передачи координационным центрам поиска и спасания, возлагается на эксплуатанта или владельца (арендатора) ВС.

214. Указанная информация применительно к конкретному случаю включает – число, цвет и тип спасательных плотов и сигнальных ракет, подробное описание аварийных запасов медицинских средств, запаса воды, а также тип аварийного переносного радиооборудования и частоты, на которых оно работает.

Параграф 11. Требования, касающиеся бортовых самописцев

215. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг и вертолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 3175 кг оборудуются FDR и CVR.

Сноска. Пункт 215 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

216. Для самолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой не более 5700 кг допускается установка комбинированных систем сбора полетной информации, выполняющих функции, как бортового регистратора полетных данных, так и бортового речевого самописца.

217. Все самолеты с газотурбинными двигателями с максимальной сертифицированной взлетной массой 5700 кг или менее, выполняющие коммерческие перевозки, заявка на получение сертификата типа которых представлена уполномоченной организации 1 января 2016 года или после этой даты, оснащаются:

1) FDR, которые регистрируют по крайней мере первые 16 параметров; или

2) AIR или AIRS класса C, которые регистрируют по крайней мере отображаемые пилоту(ам) параметры траектории полета и скорости; или

3) ADRS, которая регистрирует по крайней мере первые 7 параметров.

Сноска. Пункт 217 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

218. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27000 кг, сертификаты летной годности к полетам которых впервые выданы 1 января 1989 года или после этой даты, оснащаются FDR, который регистрирует по крайней мере первые 32 параметра, указанных в приложении 27 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 218 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

218-1. Все самолеты с газотурбинными двигателями, сертификаты летной годности, к полетам которых впервые выданы до 1 января 1989 года, с максимальной

сертифицированной взлетной массой более 5700 кг, за исключением тех, которые указаны в пункте 219-1 настоящих Правил, оснащаются FDR, который регистрирует, по крайней мере, первые пять параметров, указанных в приложении 27 к настоящим Правилам.

Сноска. Правила дополнены пунктом 218-1 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); в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

219. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг и до 27000 кг включительно, индивидуальные сертификаты летной годности к полетам которых впервые выданы 1 января 1989 года или после этой даты, оснащаются FDR который регистрирует по крайней мере первые 16 параметров, указанных в приложении 27 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 219 в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

219-1. Все самолеты с газотурбинными двигателями, индивидуальные сертификаты летной годности к полетам которых впервые выданы 1 января 1987 года или после этой даты, но до 1 января 1989 года, с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг, которые относятся к типам, чей прототип был сертифицирован соответствующим национальным полномочным органом после 30 сентября 1969 года, оснащаются FDR, который регистрирует по крайней мере первые 16 параметров, указанных в приложении 27 к настоящим Правилам.

Сноска. Правила дополнены пунктом 219-1 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); в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

219-2. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг, в отношении которых индивидуальные сертификаты летной годности к полетам впервые выданы после 1 января 2005 года, оборудуются FDR, который регистрирует по крайней мере первые 78 параметров, указанных в приложении 27 к настоящим Правилам.

Сноска. Правила дополнены пунктом 219-2 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); в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

219-3. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг, заявка на получение сертификата типа которых представлена 1 января 2023 года или после этой даты, оснащаются FDR, способным регистрировать по крайней мере 82 параметра, указанных в таблице А8-1 добавления 8 к Приложению 6 к Конвенции ИКАО.

Сноска. Правила дополнены пунктом 219-3 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).

220. Бортовые самописцы конструируются, располагаются и устанавливаются таким образом, чтобы обеспечивать максимальную практически осуществимую защиту записей в целях сохранения, восстановления и расшифровки зарегистрированных данных. Бортовые самописцы отвечают предписанным техническим требованиям к ударостойкости и противопожарной защите.

221. CVR оснащаются резервными источниками питания, которые включаются автоматически и обеспечивает в течение 10 ± 1 минут работу CVR в том случае, если на самолете прекращается подача электропитания на самописец, либо это происходит в результате штатного отключения электропитания или прекращения его подачи по любым другим причинам.

Резервный источник питания обеспечивает электропитанием CVR и относящиеся к нему микрофоны, установленные в кабине экипажа. CVR размещается как можно ближе к резервному источнику питания.

222. Не используются FDR и ADRS с механической записью на фольгу, регистрацией методом частотной модуляции (ЧМ), записью на фотопленку или на магнитную ленту.

Сноска. Пункт 222 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).

223. 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).

224. 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).

225. Все FDR сохраняют информацию, зарегистрированную в течение по крайней мере последних 25 ч их работы, за исключением самописцев, установленных на

многодвигательных самолетах с газотурбинными двигателями с максимальной сертифицированной взлетной массой 5700 кг или менее, индивидуальные удостоверения о годности к полетам которых впервые выданы 1 января 1990 года или после этой даты, на которых FDR сохраняют информацию, зарегистрированную в течение по крайней мере последних 30 мин их работы, а также достаточную информацию от предшествующего взлета для целей калибровки.

Сноска. Пункт 225 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

226. Исключен приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

226-1. Все самолеты с газотурбинными двигателями с максимальной сертифицированной взлетной массой более 2250 кг и до 5700 кг включительно, заявка на получение сертификата типа которых представлена уполномоченной организации 1 января 2016 года или после этой даты и которые должны управляться более чем одним пилотом, оснащаются или CVR, или CARS.

Сноска. Правила дополнены пунктом 226-1 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); в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

226-2. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг, сертификаты летной годности, к полетам которых впервые выданы 1 января 1987 года или после этой даты, оснащаются CVR.

Сноска. Правила дополнены пунктом 226-2 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).

226-3. Все самолеты с газотурбинными двигателями, сертификаты летной годности к полетам которых впервые выданы до 1 января 1987 года, с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг, которые относятся к типам, чей прототип был сертифицирован соответствующим национальным полномочным органом после 30 сентября 1969 года, оснащаются CVR.

Сноска. Правила дополнены пунктом 226-3 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).

226-4. CVR и CARS не используют запись на магнитную ленту или проволоку.

Сноска. Правила дополнены пунктом 226-4 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).

227. Исключен приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

228. Все CVR сохраняют информацию, записанную в течение, по крайней мере, последних 2 часов их работы.

Сноска. Пункт 228 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

228-1. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг, сертификаты летной годности которых впервые выданы 1 января 2022 года или после этой даты, оснащаются CVR, которые сохраняют информацию, записанную в течение, по крайней мере, последних 25 ч их работы и имеют резервный источник электропитания, который обеспечивает электропитанием основной CVR в случае применения комбинации самописцев.

Сноска. Правила дополнены пунктом 228-1 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); в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

228-2. Резервный источник питания включается автоматически и обеспечивает в течение 10 мин (± 1 мин) работу CVR в том случае, если на самолете прекращается подача электропитания на самописец, либо это происходит в результате штатного отключения электропитания или прекращения его подачи по любым другим причинам. Резервный источник питания обеспечивает электропитанием CVR и относящиеся к нему микрофоны, установленные в кабине экипажа. CVR размещается как можно ближе к резервному источнику питания.

Сноска. Правила дополнены пунктом 228-2 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).

228-3. На всех самолетах, сертификаты летной годности к полетам которых впервые выданы 1 января 2016 года или после этой даты, на которых используются какие-либо перечисленные в п. 5.1.2 добавления 8 к Приложению 6 к Конвенции ИКАО виды

применения связи по линии передачи данных и предусматривается установка CVR, сообщения, передаваемые по такой линии связи, регистрируются ударостойким бортовым самописцем.

Сноска. Правила дополнены пунктом 228-3 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).

228-4. На всех самолетах, сертификаты летной годности которых впервые выданы до 1 января 2016 года, на которых предусматривается установка CVR и которые модифицированы 1 января 2016 года или после этой даты в целях установки каких-либо упомянутых в п. 5.1.2 добавления 8 к Приложению 6 к Конвенции ИКАО видов применения связи по линии передачи данных, сообщения, передаваемые по такой линии связи, регистрируются ударостойким бортовым самописцем, за исключением случаев, когда установленное оборудование связи по линии передачи данных соответствует сертификату типа или модификации воздушного судна, которые были выданы или впервые утверждены до 1 января 2016 года.

Сноска. Правила дополнены пунктом 228-4 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 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

228-5. Минимальная длительность записи равна длительности записи на CVR.

Обеспечивается возможность корреляции записей линии передачи данных с записями звуковой обстановки в кабине экипажа.

Сноска. Правила дополнены пунктом 228-5 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).

228-6. Все самолеты с максимальной взлетной массой более 27 000 кг, заявка на получение сертификата типа которых представлена уполномоченной организации 1 января 2023 года или после этой даты, оснащаются ударостойким бортовым самописцем, регистрирующим информацию, отображаемую летному экипажу на электронных дисплеях, а также манипулирование включателями и переключателями летным экипажем, как определено в добавлении 8.

Сноска. Правила дополнены пунктом 228-6 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 16.03.2026 № 62 (

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

228-7. Минимальная длительность регистрации взаимодействия "летный экипаж – машина" составляет, по крайней мере, последние два часа.

Обеспечивается возможность корреляции записей регистрации взаимодействия " летный экипаж – машина" с записями звуковой обстановки в кабине экипажа.

Сноска. Правила дополнены пунктом 228-7 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).

229. На всех самолетах, удостоверения о годности к полетам которых впервые выданы 1 января 2016 года или после этой даты, на которых предусматривается установка CVR, сообщения, передаваемые по такой линии связи, регистрируются бортовым самописцем и используются какие-либо из ниже перечисленных видов применения связи по линии передачи данных:

1) возможность инициирования линии передачи данных;

2) связь "диспетчер – пилот" по линии передачи данных;

3) линия передачи данных – полетно-информационное обслуживание;

4) автоматическое зависимое наблюдение – контрактное;

5) автоматическое зависимое наблюдение – радиовещательное*;

6) авиационный оперативный контроль*.

Виды применения, отмеченные звездочкой (*), регистрируются только по мере возможности с учетом архитектуры системы.

230. На всех самолетах, модифицированных 1 января 2016 года или после этой даты в целях установки и использования каких-либо из выше перечисленных в пункте 229 настоящих Правил видов применения связи по линии передачи данных, и на которых предусматривается установка CVR, сообщения, передаваемые по такой линии связи, регистрируются ударостойким бортовым самописцем.

Сноска. Пункт 230 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).

230-1. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 15 000 кг, заявка на получение сертификата типа которых представлена 1 января 2016 года или после этой даты и которые требуется оснащать как CVR, так и FDR, оснащаются двумя комбинированными самописцами (FDR/CVR). Один самописец размещается, насколько это практически возможно, ближе к кабине экипажа, а второй самописец размещается, насколько это практически возможно, дальше в хвостовой части самолета

.

Сноска. Правила дополнены пунктом 230-1 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).

230-2. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг, на борту которых разрешен провоз более 19 пассажиров, и заявка на получение сертификата типа которых представлена 1 января 2021 года или после этой даты, оснащаются средствами, утвержденными уполномоченной организацией, для своевременного восстановления и предоставления данных бортовых самописцев.

Сноска. Правила дополнены пунктом 230-2 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); в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

230-3. При утверждении средств для своевременного предоставления данных бортовых самописцев уполномоченная организация принимает во внимание следующее :

1) возможности эксплуатанта;

2) общие возможности самолета и его систем, сертифицированных государством разработчика;

3) надежность средств восстановления соответствующих каналов CVR и соответствующих данных FDR;

4) конкретные предупредительные меры.

Сноска. Правила дополнены пунктом 230-3 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); в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Глава 6. Эксплуатационные процедуры

Параграф 1. Эксплуатационные средства

231. Эксплуатант устанавливает процедуры, обеспечивающие выполнение следующих условий:

1) полет не выполняется, пока эксплуатант на основании полученных им данных, не удостоверится в том, что имеющиеся наземные и (или) водные средства, которые непосредственно требуются для такого полета, для безопасной эксплуатации ВС и

защиты людей на борту, соответствуют условиям, в которых будет выполняться полет, и что они правильно используются для этой цели;

2) о любых неисправностях в работе средств обеспечения полетов, замеченных во время полетов, без излишней задержки сообщалось в организации, обслуживающие указанные средства.

231-1. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы запланированный полет не начинался или не продолжался, пока он на основании обоснованных данных не удостоверится в том, что воздушное пространство, в пределах которого проходит предполагаемый маршрут от аэродрома вылета до аэродрома прибытия, включая предполагаемые аэродромы взлета, назначения и запасные аэродромы на маршруте, может безопасно использоваться для производства запланированных полетов. В тех случаях, когда полет предполагается выполнять над зонами конфликтов или в непосредственной близости от них, проводится оценка риска и принимаются соответствующие меры по снижению риска для обеспечения безопасности полетов.

Сноска. Правила дополнены пунктом 231-1 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

232. Эксплуатант обеспечивает наличие РПП и его применение авиационным персоналом, занимающимся вопросами обеспечения, подготовки и выполнения полетов.

233. Эксплуатант обеспечивает ознакомление авиационного персонала, вновь принятого на работу, с процедурами использования своих эксплуатационных средств.

234. Аэродромы и их средства, в соответствии с опубликованными условиями их использования, постоянно поддерживаются в состоянии пригодности для обеспечения полетов в течение опубликованных часов работы независимо от погодных условий.

235. Эксплуатант в рамках своей СУБП проводит оценку уровня обеспечиваемой аварийно-спасательной и противопожарной службой RFFS защиты на аэродроме, который предполагается указать в эксплуатационном плане полета, с целью убедиться в том, что обеспечивается приемлемый уровень защиты для предполагаемого к использованию самолета.

236. Информация об уровне обеспечиваемой RFFS защиты, который эксплуатант считает приемлемым, указывается в РПП.

Параграф 2. Сертификация на право производства полетов и контроль

237. Эксплуатант не занимается выполнением коммерческих воздушных перевозок (авиационных работ), если не имеет действующего сертификата эксплуатанта (свидетельства на выполнение авиационных работ), выданного уполномоченной организацией.

Сноска. Пункт 237 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

238. Сертификат эксплуатанта (свидетельство на выполнение авиационных работ) дает право эксплуатанту выполнять коммерческие воздушные перевозки (авиационные работы) в соответствии с эксплуатационными спецификациями.

239. Выдача уполномоченной организацией сертификата эксплуатанта или свидетельства на выполнение авиационных работ зависит от того, обеспечил ли эксплуатант организационную структуру, методику управления и контроля за производством полетов, программу подготовки, а также систему наземного и технического обслуживания, которые соответствуют установленному характеру и объему полетов.

Сноска. Пункт 239 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

240. Указанные в пункте 250 настоящих Правил, параметры обеспечения эксплуатанта соответствуют установленному характеру и объему полетов.

241. Эксплуатант АОН, эксплуатирующий самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой свыше 5700 кг и (или) самолеты, оснащенные одним или несколькими турбореактивными двигателями, вертолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой свыше 3175 кг, не выполняет полеты, если не имеет свидетельства на право выполнения полетов, выданной уполномоченной организацией.

Сноска. Пункт 241 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

242. Выдача эксплуатанту АОН свидетельства на право выполнения полетов и эксплуатационных спецификаций к нему, осуществляется в соответствии с требованиями Правил допуска к полетам эксплуатантов АОН.

243. Надзор за производством полетов, выполняемых эксплуатантом, осуществляется уполномоченной организацией в соответствие с требованиями Закона.

Уполномоченная организация осуществляет контроль за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности физическими и (или) юридическими лицами, деятельность которых не подлежит сертификации уполномоченной организацией, но относится к деятельности, предусмотренной статьей 10-2 Закона.

Сноска. Пункт 243 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

Параграф 3. Проверки и инспектирование

244. В соответствии с подпунктом 4) пункта 2 статьи 16-6 Закона авиационному инспектору уполномоченной организации разрешается находиться на борту гражданского ВС в полете (с правом нахождения в кабине или салоне ВС), по согласованию с эксплуатантом.

Сноска. Пункт 244 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

245. КВС ограничивает в полете доступ в кабину пилотов инспектирующему лицу, не имеющему специальной летной подготовки и допуска к полетам на данном типе ВС, если это создаст угрозу безопасности полетов.

Параграф 4. Предъявление документации и учетных данных

246. Эксплуатанты предоставляют информацию, документы, подтверждающие постоянное соблюдение сертификационных требований при осуществлении своей деятельности и обеспечивают доступ авиационных инспекторов к информации, документам, изделиям, частям и оборудованию, которые являются предметом сертификации в местах и зонах, находящихся в их ведении.

Сноска. Пункт 246 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

247. По запросу авиационного инспектора уполномоченной организации КВС, предоставляет судовые документы и запрашиваемую информацию, находящуюся на борту ВС.

Сноска. Пункт 247 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

Параграф 5. Взаимодействие с органами ОВД

248. Эксплуатант обеспечивает соблюдение процедур взаимодействия с органами ОВД, установленных для районов и государств, в воздушном пространстве которых выполняются полеты.

249. Эксплуатант своевременно представляет в органы ОВД план полета (заявку на использование воздушного пространства) в соответствии с требованиями Правил использования воздушного пространства Республики Казахстан (далее - Правила ИВП) , утвержденных постановлением Правительства Республики Казахстан от 12 мая 2011 года № 506.

Параграф 6. Обеспечение полетов

250. К деятельности, подлежащей контролю и надзору по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности в сфере гражданской и экспериментальной авиации, относятся:

1) эксплуатация ВС, производство полетов и подготовка к ним;

2) обслуживание воздушного движения;

3) обеспечение аэронавигационной информацией, разработка схем полетов по приборам и составление аэронавигационных карт;

4) метеорологическое обеспечение полетов;

5) техническое обслуживание ВС;

6) аэродромное обеспечение полетов;

7) радиотехническое обеспечение полетов и авиационной электросвязи;

8) электросветотехническое обеспечение полетов;

9) управление опасностями, создаваемыми птицами и иными животными;

10) подготовка и переподготовка авиационного персонала;

11) медицинское освидетельствование, медицинский осмотр, организация оказания медицинской помощи пассажирам;

12) аварийное и поисково-спасательное обеспечение полетов;

13) наземное обслуживание;

14) строительство объектов, установка линий электропередач и размещение других сооружений, которые являются препятствиями на приаэродромной территории и на местности в пределах воздушных трасс; работы, вследствие которых в воздушном пространстве производятся радиоволновое, видимое, акустическое и иные виды излучения; размещение объектов, создающих условия для массового скопления птиц или ухудшающих полетную видимость, а также любая другая деятельность, не связанная непосредственно с использованием воздушного пространства, но влияющая на безопасность полетов, оборудования ВС и находящихся на них людей;

15) меры авиационной безопасности, предусмотренные пунктом 2 статьи 105 Закона;

16) обеспечение информационной безопасности в сфере гражданской авиации;

17) обеспечение функционирования системы обязательного и добровольного представления данных об авиационных событиях.

Сноска. Пункт 250 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

251. Эксплуатация ВС, производство полетов и подготовка к ним осуществляется в соответствии с требованиями настоящих Правил.

252. Обслуживание воздушного движения определяется положениями Правил ИВП и Инструкции по организации и обслуживанию воздушного движения (далее - Инструкция по организации и ОВД), утвержденной приказом исполняющего обязанности Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 16 мая 2011 года № 279 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 7006).

253. Обеспечение аэронавигационной информацией при подготовке и выполнении полетов предусматривает ее предоставление в отношении средств и служб, действующих на территории Республики Казахстан:

1) правила входа (выхода) в воздушное пространство и транзита;

2) данные аэродромов (вертодромов);

3) данные навигационных средств;

4) данные по связи и виды ОВД, а также связанные с ними процедуры и правила.

254. Порядок обеспечения аэронавигационной информацией определяется в соответствии с требованиями Правил обеспечения аэронавигационной информацией в гражданской авиации (далее - Правила обеспечения АНИ в ГА), утвержденных приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 июня 2017 года № 420 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 15427).

255. Метеорологическое обеспечение полетов гражданской и экспериментальной авиации осуществляется поставщиками аэронавигационного обслуживания в соответствии с Правилами метеорологического обеспечения гражданской авиации, утвержденными приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 14 июня 2017 года № 345 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 15358).

256. Техническое обслуживание ВС осуществляется в соответствии с требованиями Правил технической эксплуатации и ремонта гражданских воздушных судов Республики Казахстан, утвержденных приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 апреля 2015 года № 551 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 11573).

257. При выполнении полетов ВС на аэродромы (вертодромы) и посадочные площадки, где отсутствует инженерно-технический состав, экипаж выполняет осмотр ВС в объеме, установленном РЛЭ ВС. Результаты осмотра и работы, выполненные при устранении неисправностей, записываются в бортовой журнал.

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

259. ВС выпускается в полет, в том числе и до базового аэродрома, с отказом или неисправностью в случае, если они не влияют на безопасность полета и предусмотрены CDL или MEL. Решение на вылет принимает КВС.

260. Аэродромное обеспечение полетов гражданской авиации включает в себя комплекс мероприятий по поддержанию объектов аэродрома в постоянной эксплуатационной готовности согласно требованиям Правил аэродромного обеспечения в гражданской авиации, утвержденных приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 7 октября

2015 года № 978 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 12360).

Сноска. Пункт 260 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

Если код состояния ВПП равен нулю и/или значение коэффициента сцепления 0,18 и ниже, при измерении устройствами измерения сцепления непрерывного действия типа АТТ-2 или ее модификации и скидометром BV 11; 0,3 и ниже, при измерении деселерометром ДЭП-5А, аэродром считается непригодным для эксплуатации.

Сноска. Пункт 261 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

262. Заправка ВС авиатопливом осуществляется в соответствии с требованиями Правил обеспечения авиационными горюче-смазочными материалами гражданских воздушных судов, утвержденных приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 24 февраля 2015 года № 190 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 11677).

263. Радиотехническое обеспечение полетов и авиационной электросвязи осуществляется 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 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 15554).

264. Радиотехническое обеспечение полетов гражданской авиации предусматривает :

1) обеспечение органами ОВД необходимыми радиотехническими средствами (далее - РТС), средствами связи и контроля движения ВС;

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

3) планирование использования РТС и средств связи с перерывом на техническое обслуживание и (или) ремонт без ущерба для обеспечения безопасности полетов;

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

5) подготовку и допуск инженерно-технического состава служб эксплуатации радиотехнического оборудования и средств связи к технической эксплуатации РТС.

265. Для радиотехнического обеспечения полетов гражданской авиации используются автоматизированные системы управления воздушным движением, трассовые, аэродромно-трассовые и аэродромные радиолокаторы, радиотехнические системы навигации, радиомаячные системы посадки, оборудованные системы посадки, радиопеленгаторы, средства воздушной и наземной электросвязи.

266. РТС обеспечения полетов включаются по указанию органа ОВД:

1) средства района аэродрома (радиолокатор аэродромный, всенаправленные ОВЧ-радиомаяки формата VOR/DME, дальний, ближний радиомаяки и/или приводные радиостанции) – за 30 минут до расчетного времени посадки (пролета) ВС;

2) системы посадки (инструментальная система посадки и/или оборудование системы посадки) – за 30 минут до расчетного времени посадки.

267. Исключен приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

268. Средства связи и РТС обеспечения полетов выключаются по указанию органа ОВД.

269. Радиотелефонный обмен между органами ОВД и экипажами ВС, переговоры взаимодействующих должностных лиц органов ОВД, а также информация, передаваемая по радиоканалам метеорологического вещания, подлежат обязательной регистрации аппаратурой автоматической звукозаписи. Срок хранения материалов звукозаписи и фотовидеозаписи (при наличии аппаратуры фотовидеозаписи радиолокационной информации воздушной обстановки) определяется в соответствии с Правилами радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи в гражданской авиации.

270. Электросветотехническое обеспечение полетов осуществляется в соответствии с требованиями Правил электросветотехнического обеспечения полетов гражданской авиации Республики Казахстан, утвержденных приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 350 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 11637).

271. Светосигнальное оборудование аэродрома, независимо от ведомственной принадлежности, эксплуатируется следующим образом:

включается:

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

в дневных условиях – при видимости 2000 м и менее;

в других случаях – по указанию руководителя полетов или по требованию экипажа ВС;

выключается:

с восходом солнца;

в дневное время – при видимости более 2000 м;

при ночных полетах – после выхода взлетевшего ВС из района аэродрома или после заруливания на стоянку прибывшего ВС;

по указанию органа ОВД при отсутствии прилетов (вылетов) ВС.

272. Управление опасностями, создаваемыми птицами и иными животными осуществляется в соответствии с требованиями Правил управления опасностями, создаваемыми птицами и иными животными, для полетов гражданских воздушных судов в Республике Казахстан, утвержденными приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 323 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 11724.)

Управление опасностями, создаваемыми птицами направлено на предотвращение столкновений ВС с птицами и предусматривает:

1) доведение экипажам своевременного предупреждения о возникновении орнитологической опасности на аэродроме (в районе аэродрома), на маршрутах и в районе полетов;

2) проведение комплекса мероприятий по активному отпугиванию птиц (птичьих стай) и недопущению их скопления в секторах взлета и захода на посадку ВС.

Сноска. Пункт 272 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

273. Подготовка и переподготовка авиационного персонала осуществляется в соответствии с требованиями Правил профессиональной подготовки авиационного персонала, утвержденных приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 24 февраля 2015 года № 159 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 10562).

274. Члены экипажа ВС и персонал ОВД и УВД без прохождения предполетного (предсменного) медицинского осмотра к выполнению служебных функций не допускаются.

При вылете с внебазового аэродрома (вертодрома), где прохождение предполетного медицинского осмотра невозможно по каким-либо причинам, КВС на основании устного опроса (доклада) членов летного (кабинного) экипажа и инженерно-технического состава о состоянии здоровья, делает соответствующую запись о готовности экипажа к полету в задании на полет (полетном листе).

Медицинское освидетельствование, медицинский осмотр, организация оказания медицинской помощи пассажирам осуществляется в соответствии с Правилами

медицинского освидетельствования и осмотра в гражданской авиации Республики Казахстан, утвержденными приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 5 июня 2017 года № 324 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 15325) и Правилами оказания медицинской помощи пассажирам в гражданской авиации, утвержденными приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 6 июня 2017 года № 329 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 15323).

Сноска. Пункт 274 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

275. Аварийное и поисково-спасательное обеспечение полетов осуществляется в соответствие с требованиями Правил по организации поисково-спасательного обеспечения полетов на территории Республики Казахстан, утвержденных постановлением Правительства Республики Казахстан от 4 ноября 2011 года № 1296.

276. Меры авиационной безопасности осуществляется в соответствии с требованиями Правил авиационной безопасности Республики Казахстан (далее - Правила авиационной безопасности), утверждаемыми в соответствии с подпунктом 55) статьи 13 Закона и Программы АБ ГА РК.

Параграф 7. Разработка эксплуатационных процедур

277. Эксплуатант разрабатывает процедуры и инструкции по каждому эксплуатируемому типу ВС.

278. Эксплуатационные процедуры содержат служебные обязанности членов экипажа и наземного персонала для всех видов эксплуатационной деятельности на земле и в полете.

279. Эксплуатант имеет систему карт контрольных проверок, которые будут использоваться экипажем до начала, во время и после завершения всех этапов полета в нормальной, особой и аварийной ситуациях в целях обеспечения соответствия действий экипажа процедурам, содержащимся в РЛЭ и (или) РПП.

280. Эксплуатант не требует от членов экипажа на ответственных (сложных) этапах полета выполнения действий, отличных от действий, направленных на обеспечение безопасности полета.

281. Эксплуатант осуществляет эксплуатационный контроль любого полета, выполняемого на основании его сертификата эксплуатанта в соответствии с эксплуатационными спецификациями.

282. Эксплуатант разрабатывает политику и процедуры для третьих сторон, выполняющих работы от его имени.

Параграф 8. Квалификация авиационного персонала

283. Авиационный персонал, непосредственно связанный с выполнением и обеспечением полетов ВС и их техническим обслуживанием, обслуживанием воздушного движения, допускается к профессиональной деятельности при наличии действующего свидетельства на право осуществления такой деятельности и медицинского сертификата.

284. Эксплуатант следит за тем чтобы:

1) каждый член летного экипажа, которому поручено исполнять служебные обязанности, имел действующее свидетельство, выданное или признанное уполномоченной организацией;

2) члены летного экипажа имели надлежащие квалификационные отметки;

3) члены летного экипажа обладали необходимой квалификацией для исполнения порученных служебных обязанностей.

Сноска. Пункт 284 с изменением, внесенным приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

285. Эксплуатант обеспечивает проведение квалификационных проверок техники пилотирования и практической работы в воздухе, умения действовать в аварийной обстановке, которые выявляют фактическую подготовленность пилотов (членов экипажа) выполнять полеты на ВС каждого типа или модификации типа.

Результаты квалификационных проверок техники пилотирования и практической работы в воздухе, а также общее количество выполненных полетов и налета часов оформляются в соответствующих графах летной книжки члена летного экипажа.

Параграф 9. Использование аэродромов

286. Эксплуатант использует только те аэродромы, которые соответствуют эксплуатационным требованиям и ограничениям по типам ВС и видам полетов.

287. В целях определения методов подготовки пилотов и членов экипажа ВС и их допуска к полетам в районы и на аэродромы в зависимости от плотности воздушного движения, географических особенностей, рельефа местности и сложности схем захода на посадку, эксплуатант устанавливает категории сложности аэродромов.

288. Аэродромы в зависимости от сложности классифицируются по категориям "А", "В", "С" и вносятся в РПП эксплуатанта.

289. Классификация аэродромов по категории сложности осуществляется в соответствии с положениями приложения 4 к настоящим Правилам.

290. Аэродромы и их средства, в соответствии с опубликованными условиями их использования, постоянно поддерживаются в состоянии пригодности для обеспечения полетов в течение опубликованных часов работы независимо от погодных условий.

291. Эксплуатант согласовывает временной запас (слот), установленный для расчетного времени использования аэродрома, с эксплуатантом аэродрома в соответствие с требованиями Правил выделения временных интервалов для обслуживания воздушных судов в аэропортах Республики Казахстан, утвержденных приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 11 ноября 2010 года № 520 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 6668).

Параграф 10. Минимальные абсолютные и истинные безопасные высоты полета

292. Эксплуатанту разрешается устанавливать минимальные абсолютные высоты полета на тех маршрутах, на которых государством, над территорией которого выполняется полет, или государством, отвечающим за обеспечение полетов, были установлены минимальные абсолютные высоты полета, при условии, что они будут не меньше тех, которые были установлены этим государством.

Сноска. Пункт 292 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

293. Эксплуатант указывает метод, с помощью которого он намерен определять минимальные абсолютные высоты для полетов, выполняемых по маршрутам, где не были установлены минимальные абсолютные высоты государством, над территорией которого выполняются данные полеты, или государством, отвечающим за обеспечение полетов, и включает этот метод в РПП. Минимальные абсолютные высоты полетов, определяемые в соответствии с вышеуказанным методом, не меньше, чем указанные в приложениях 5 и 6 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 293 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

294. Метод определения минимальных абсолютных высот полета, рассчитываемых эксплуатантами, одобряется уполномоченной организацией. Учет препятствий в равнинной, горной местности и определение минимальных абсолютных высот полета, публикуемых в AIP Республики Казахстан, осуществляется поставщиком аэронавигационного обслуживания в соответствии требованиями документа ИКАО " Производство полетов воздушных судов (Doc 8168 OPS/611). Том II Построение схем визуальных полетов и полетов по приборам".

Сноска. Пункт 294 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).

295. Уполномоченная организация одобряет такой метод лишь после тщательного рассмотрения возможного влияния на безопасность рассматриваемого полета следующих факторов:

1) точность и надежность, с которыми может быть определено положение ВС;

2) неточности в показаниях используемых высотомеров;

3) характеристики местности (например, резкие изменения превышения);

4) вероятность встречи с неблагоприятными метеорологическими условиями, (например, сильная турбулентность и нисходящие воздушные потоки);

5) возможные неточности аэронавигационных карт;

6) ограничения воздушного пространства.

Сноска. Пункт 295 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

295-1. минимальные абсолютные высоты полета, такие как MOCA, AMA, MSA и минимальная абсолютная высота векторения определяются поставщиком аэронавигационного обслуживания в соответствии с Doc 8168 OPS/611 том 2 (PANS-OPS ИКАО "Производство полетов ВС"), и публикуются в документах аэронавигационной информации в соответствии с Правилами обеспечения аэронавигационной информацией в гражданской авиации приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 июня 2017 года № 420 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов 3 августа 2017 года № 15427).

Сноска. Правила дополнены пунктом 295-1 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).

295-2. минимальные абсолютные высоты полета, такие как MOCA, AMA и MSA, а также минимальные абсолютные высоты пролета точек на схемах полетов по приборам , за исключением минимальной абсолютной высоты векторения, не учитывают коррекцию по температуре. Коррекция по температуре производится экипажами ВС в соответствии с пунктом 3 Приложения 7 к настоящим Правилам. Коррекция по температуре минимальных абсолютных высот векторения, публикуемых на картах минимальных абсолютных высот УВД, производится поставщиком аэронавигационного обслуживания при необходимости в соответствии с пунктом 3 Приложения 7 к настоящим Правилам.

Сноска. Правила дополнены пунктом 295-2 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).

296. Методы определения минимальных абсолютных высот полета, определяемых эксплуатантами ВС, приведены в приложении 7 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 296 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 11. Эксплуатационные минимумы аэродромов

297. Эксплуатант определяет эксплуатационные минимумы для взлета и посадки каждого используемого для производства полетов аэродрома, и утверждает методы определения таких минимумов в уполномоченной организации.

Такие минимумы не ниже минимумов, которые могут быть установлены для таких аэродромов иностранным государством, за исключением случаев, когда на это специально получено согласие этого государства.

Сноска. Пункт 297 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

298. Эксплуатационные минимумы аэродромов определяются в соответствии с положениями приложений 8 и 9 к настоящим Правилам.

299. Уполномоченная организация утверждает использование расширенных эксплуатационных возможностей для полетов усовершенствованных ВС. В тех случаях , когда эксплуатационные возможности относятся к полетам в условиях ограниченной видимости, уполномоченная организация выдает специальное утверждение. Такие разрешения не влияют на классификацию схем заходов на посадку по приборам.

Сноска. Пункт 299 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

299-1. При выдаче специального утверждения в отношении расширенных эксплуатационных возможностей уполномоченная организация обеспечивает, чтобы:

1) самолет отвечал соответствующим требованиям к выдаче сертификата летной годности;

2) информация, необходимая для эффективного выполнения летным экипажем полҰтных задач, была соответствующим образом предоставлена обоим пилотам в случаях, когда указанное в руководстве по летной эксплуатации количество членов экипажа более одного;

3) эксплуатант провел оценку факторов риска для безопасности полетов, выполняемых с использованием такого оборудования;

4) эксплуатант разработал и документально оформил выполнение стандартных и нестандартных процедур, а также минимальный перечень оборудования;

5) эксплуатант разработал программу подготовки членов лҰтного экипажа и соответствующего персонала, участвующего в процессе подготовки полҰта;

6) эксплуатант разработал систему сбора, оценки данных и мониторинга тенденций применительно к полетам в условиях ограниченной видимости, в отношении которых имеются расширенные эксплуатационные возможности;

7) эксплуатант установил соответствующие процедуры в отношении практики и программ поддержания летной годности (техническое обслуживание и ремонт).

Сноска. Правила дополнены пунктом 299-1 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

300. Расширенные эксплуатационные возможности включают в себя:

1) в ситуациях запрета захода на посадку, минимумы ниже эксплуатационных минимумов аэродрома;

2) снижение или соблюдение требований к видимости;

3) потребность в меньшем числе наземных средств, возможности которых компенсируются возможностями бортового оборудования.

301. Любое повышение эксплуатационного минимума аэродрома, устанавливаемое уполномоченным органом, учитывается эксплуатантом.

302. Выбранный эксплуатационный минимум для конкретного типа захода на посадку по приборам и посадки применяется, если:

1) наземное оборудование, указанное на соответствующей карте захода на посадку и обеспечивающее процедуру захода и посадки, исправно и включено;

2) бортовые системы ВС, необходимые для данного типа захода на посадку, работоспособны;

3) летные характеристики ВС, определенные РЛЭ (или эквивалентного ему документа) и РПП соответствуют минимуму;

4) экипаж имеет соответствующий допуск.

303. Эксплуатант при определении эксплуатационных минимумов аэродрома, которые будут применяться в отношении любой конкретной операции, полностью учитывает:

1) тип, ЛТХ и характеристики управляемости самолета, и любые условия или ограничения, предусмотренные РЛЭ;

2) состав летного экипажа, квалификация и опыт его членов;

3) размеры и характеристики ВПП, которые могут быть выбраны для использования ;

4) соответствие и характеристики имеющихся визуальных и невизуальных средств;

5) оборудование, имеющееся на ВС для целей навигации, опознавания визуальных ориентиров и/или контроля за выдерживанием траектории полета во время захода на посадку, посадки и ухода на второй круг;

6) препятствия в зонах захода на посадку и ухода на второй круг и предельные значения абсолютной (относительной) высоты пролета препятствий при заходе на посадку по приборам;

7) средства, используемые для определения и сообщения метеорологических условий;

8) препятствия в зонах набора высоты при взлете и необходимый запас высоты над препятствиями;

9) условия, оговоренные в эксплуатационных спецификациях;

10) любые минимумы, которые могут публиковаться государством аэродрома.

Сноска. Пункт 303 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

304. Заходы на посадку по приборам классифицируются исходя из расчетных наиболее низких эксплуатационных минимумов, ниже которых заход на посадку продолжается только при необходимом визуальном контакте с ориентирами, следующим образом:

1) тип А: минимальная относительная высота снижения или минимальная относительная высота принятия решения составляет 75 м (250 фут) или более;

2) тип В: относительная высота принятия решения составляет менее 75 м (250 фут). Заходы на посадку по приборам типа В подразделяются на следующие категории:

категория I (CAT I): относительная высота принятия решения не менее 60 м (200 фут) и либо при видимости не менее 800 м, либо при дальности видимости на ВПП не менее 550 м;

категория II (CAT II): относительная высота принятия решения менее 60 м (200 фут), но не менее 30 м (100 фут) и дальность видимости на ВПП не менее 300 м;

3) категория III (CAT III): относительная высота принятия решения менее 30 м (100 фут) или без ограничений по относительной высоте принятия решения и дальность видимости на ВПП менее 300 м или без ограничений по дальности видимости на ВПП

Необходимый визуальный контакт с ориентирами" означает видимость части визуальных средств или зоны захода на посадку в течение времени, достаточного для оценки пилотом местоположения ВС и скорости его изменения по отношению к номинальной траектории полета. В случае захода на посадку по кругу, необходим визуальный контакт с ориентирами в районе ВПП.

Сноска. Пункт 304 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

305. Заходы на посадку и посадки по приборам по CAT II и CAT III не разрешаются , если не предоставляется информация о RVR.

Если информация о RVR не предоставляется, установление эксплуатационных минимумов аэродрома ниже 800 м для заходов на посадку и посадок по приборам не разрешается.

306. Эксплуатационные минимумы для двухмерных 2D заходов на посадку по приборам с использованием схем захода на посадку по приборам определяются путем установления MDA или MDH, минимальной видимости и, при необходимости, параметров облачности.

307. Эксплуатант устанавливает и вносит в РПП эксплуатационные минимумы для каждого типа ВС:

1) DA/H, когда применяется техника захода на посадку с непрерывным снижением на конечном участке (далее - CDFA);

2) MDA/H, когда техника захода на посадку с непрерывным снижением на конечном участке CDFA не применяется.

При выполнении захода на посадку без применения техники пилотирования CDFA значения VIS/RVR увеличиваются на 200 м для ВС категорий A и B и на 400 м для ВС категорий C и D.

308. Эксплуатационные минимумы для трехмерных 3D заходов на посадку по приборам определяются путем установления DA или DH и минимальной видимости или RVR.

309. Если DH и RVR подпадают под разные категории, то заход на посадку и посадка по приборам будут выполняться в соответствии с требованиями самой жесткой категории. Например, полет с DH в диапазоне CAT III, но при RVR в диапазоне CAT III будет рассматриваться как полет по CAT III или полет с DH в диапазоне CAT II, но при RVR в диапазоне CAT I будет рассматриваться как полет по CAT II. Это не применяется в тех случаях, когда RVR и/или DH утверждены в качестве расширенных эксплуатационных возможностей.

Сноска. Пункт 309 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

310. Эксплуатант устанавливает эксплуатационные процедуры, которые гарантируют, что ВС, выполняя трехмерный 3D заход на посадку по приборам, пересекает порог ВПП с запасом высоты, обеспечивающим безопасность, когда ВС имеет посадочную конфигурацию и находится в посадочном положении.

Параграф 12. Процедуры выхода и захода на посадку по приборам

311. Для каждой оборудованной ВПП или аэродрома, используемого для выполнения полетов по приборам, государством, в котором расположен данный аэродром, утверждаются и публикуются одна или несколько схем захода на посадку по приборам, предназначенные для обеспечения заходов на посадку по приборам.

Схемы, предназначенные для публикации в сборнике аэронавигационной информации Республики Казахстан, подлежат предварительному анализу со стороны уполномоченной организации.

Сноска. Пункт 311 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

312. Для вертолетов – для каждой зоны взлета и конечного этапа захода на посадку или вертодрома, используемого для выполнения полетов по приборам, устанавливаются одна или несколько схем захода на посадку по приборам, которые утверждаются и публикуются государством, на территории которого расположен вертодром, или государством, отвечающим за эксплуатацию вертодрома, если вертодром находится за пределами территории какого-либо государства.

Исключением являются вертодромы Республики Казахстан, для которых инструментальные схемы захода на посадку публикуются в соответствии с 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 за № 15427).

Сноска. Пункт 312 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

313. Все ВС, выполняющие полет в соответствии с ППП, соблюдают схемы полетов по приборам, утвержденные государством, в котором расположен данный аэродром (вертодром), а для вертолетов – государством, отвечающим за эксплуатацию вертодрома, если вертодром находится за пределами территории какого-либо государства.

314. Эксплуатант использует схемы инструментального выхода и захода на посадку , установленные государством, в котором расположен аэродром.

315. Схемы инструментального выхода и захода на посадку, отличающиеся от установленных, применяются только с разрешения государства, на территории которого расположен аэродром и по согласованию с уполномоченной организацией.

Сноска. Пункт 315 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

316. КВС принимает разрешение органа ОВД на отклонение от опубликованной схемы выхода или захода на посадку при видимости препятствий и выполнении правил их пролета с учетом фактических условий полета. Конечный участок захода на посадку (далее - FAS) выполняется визуально или в соответствии с установленной схемой инструментального захода.

317. Маневрирование ВС от точки окончания полета по воздушной трассе до контрольной точки начального этапа захода на посадку, производится по STAR или по траекториям, задаваемым диспетчером ОВД.

318. При вылете и заходе на посадку пролет контрольных точек (пунктов, рубежей) производится на заданных высотах с соблюдением установленных ограничений по приборным скоростям полета, указанным в схемах вылета и захода на посадку по приборам.

319. Схемы вылета и захода на посадку, стандартные маршруты вылета и прибытия по приборам выполняются летными экипажами с учетом влияния ветра.

320. При полете по стандартному маршруту вылета (прибытия) по приборам и схеме вылета (захода на посадку) используются навигационные средства, на которых основан маршрут вылета (прибытия) по приборам и схема вылета (захода на посадку).

321. Схемы вылета, начального этапа захода на посадку, ожидания, ухода на второй круг, не являющиеся схемами зональной навигации, выполняются с применением оборудования зональной навигации при соблюдении следующих условий:

1) оборудование зональной навигации, установленное на ВС, сертифицировано, и летный экипаж допущен к его использованию для выполнения схемы данного типа;

2) заданная траектория содержится в действующей бортовой базе данных, и летный экипаж убедился в ее совпадении с опубликованной схемой.

322. При осуществлении векторения орган ОВД отвечает за безопасный пролет наземных препятствий, если векторение начато в отношении прилетающего ВС, и оно продолжается:

1) до выхода ВС к конечному участку захода на посадку по приборам;

2) до получения разрешения на выполнение визуального захода на посадку.

323. Подход ВС к конечному участку захода на посадку по приборам для стабилизации ВС на линии посадочного курса в горизонтальном полете обеспечивается под углом не более 45 градусов (оптимальное значение - 30 градусов) относительно предпосадочной прямой как минимум за 4 км (2 м. мили) до точки входа в глиссаду (FAF, FAP).

Сноска. Пункт 323 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).

324. Разрешение на заход выдается одновременно с последним заданным курсом, при этом указание о возобновлении полета по своим средствам не выдается. Момент доворота ВС для выхода на траекторию конечного участка захода на посадку является окончанием радиолокационного векторения для захода на посадку по приборам. С момента окончания радиолокационного векторения КВС обеспечивает безопасное продолжение захода на посадку.

325. Заходы на посадку или посадка с использованием приборов навигационного наведения на основе схемы захода на посадку по приборам подразделяются:

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

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

326. Трехмерный 3D заход на посадку по приборам:

1) заход на посадку начинается в точке конечного этапа захода на посадку, являющейся точкой входа в глиссаду;

2) в случае потери наведения по курсу и (или) глиссаде, при наличии визуального контакта экипажа с ВПП осуществляется переход на визуальный заход на посадку. При отсутствии визуального контакта с ВПП выполняется прерванный заход по схеме ухода на второй круг с последующей подготовкой и выполнением 2D захода на посадку по приборам или захода на посадку с вертикальным наведением, если фактические метеоусловия не хуже эксплуатационного минимума, установленного для данного типа захода.

327. Заход на посадку PAR или SRA:

1) при выполнении захода на посадку по посадочному локатору пилот выполняет команды диспетчера ОВД;

2) при отклонениях от заданной траектории по направлению пилот не предпринимает корректирующих действий без специального указания диспетчера ОВД об этом;

3) при отклонениях от заданной траектории по высоте (отклонения по глиссаде) пилот предпринимает корректирующие действия на основе предоставляемой диспетчером ОВД информации.

327-1. При заходе на посадку по посадочному радиолокатору экипажу ВС через определенные промежутки времени сообщается о местоположении ВС относительно продолжения осевой линии ВПП. При необходимости даются поправки к курсу, с тем чтобы вернуть воздушное судно на продолжение осевой линии ВПП. В случае отклонений по азимуту экипаж ВС не должен предпринимать корректирующие действия без специального указания об этом.

Сноска. Правила дополнены пунктом 327-1 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

327-2. Экипаж ВС, при заходе по посадочному радиолокатору, информируется о подходе к точке входа в глиссаду и непосредственно перед входом в глиссаду ему дается указание начать снижение и проверить соблюдение применяемой абсолютной/ относительной высоты принятия решения. После этого через определенные промежутки времени экипаж ВС информируется о его местоположении относительно

глиссады. При отсутствии необходимости в поправках экипаж ВС через определенные промежутки времени должен информироваться о том, что он находится на глиссаде. Информация об отклонении от глиссады передается на борт ВС вместе с указанием по изменению скорости снижения, если представляется, что предпринятые экипажем ВС действия по исправлению отклонения недостаточны. На борт ВС сообщается, когда оно начинает возвращаться на глиссаду, и непосредственно перед его занятием глиссады. В случае отклонений от глиссады пилот должен предпринять корректирующие действия на основе предоставляемой диспетчером информации даже в том случае, когда конкретных указаний об этом не поступает.

При соответствующем запросе от органа ОВД экипаж ВС подтверждает начало процедуры ухода на второй круг.

Сноска. Правила дополнены пунктом 327-2 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

327-3. Информация о расстоянии от точки приземления передается через каждые 2 км (1 м. миля) до момента, когда ВС будет находиться на расстоянии 8 км (4 м. мили) от точки приземления. После этого информация о расстоянии передается через более короткие промежутки времени, однако в первую очередь предоставляется информация об азимуте и угле места, а также информация по наведению.

Сноска. Правила дополнены пунктом 327-3 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

328. Заход на посадку APV основан на использовании навигационного компьютера бортовой системы управления полетом. Степень точности вертикальной навигации с помощью системы управления полетом VNAV не всегда соответствует параметрам точного захода на посадку. Поскольку бортовая система зональной навигации является основной навигационной системой, схема захода на посадку называется заходом на посадку по правилам RNAV.

Существуют две разновидности вертикальной навигации основанных на использовании:

1) показаний барометрической высоты;

2) GNSS.

329. Двухмерный заход на посадку по приборам:

1) снижение на конечном этапе захода на посадку начинается в контрольной точке конечного этапа захода на посадку, а при выполнении процедуры "ипподром" или обратных схем – после выхода на предпосадочную прямую;

2) снижение на конечном этапе захода на посадку до минимальной высоты снижения (далее - МВС) осуществляется с расчетной вертикальной скоростью,

определяемой градиентом снижения (углом наклона траектории при заходе по GNSS) с учетом ветра.

330. При наличии на конечном этапе захода на посадку контрольной точки ступенчатого снижения, снижение ниже указанной высоты до пролета этой точки не производится.

331. Заход на посадку CDFA рекомендуется в целях CFIT. Если CDFA не применяется, к примеру, при ступенчатом заходе на посадку, возникает необходимость в увеличении значения VIS/RVR. Если в критической точке заход на посадку не устойчив, пилоту может потребоваться дополнительное время для выполнения маневра в вертикальной плоскости. При выполнении захода на посадку без применения CDFA значения VIS/RVR увеличиваются на 200 м для ВС категорий A и B и на 400 м для ВС категорий C и D, чтобы обеспечить визуальный переход к этапу посадки.

332. CDFA рекомендуется для выполнения схем захода на посадку по приборам, не предусматривающих вертикальное наведение (по наклону глиссады, глиссаде).

333. Схемы захода на посадку по приборам с использованием CDFA с номинальным вертикальным профилем полета и скоростью снижения не более 5,08 м/сек (1000 фут/мин) и с использованием таких средств, как NDB, NDB/DME, VOR, VOR /DME, LOC, LOC/DME, VDF, SRA или RNAV/LNAV, и длиной конечного этапа захода на посадку 5,56 км (3 м. миль), которые также отвечают следующим критериям:

1) траектория полета на конечном этапе захода на посадку смещена не более чем на 15 градусов для самолетов категорий A и B или не более чем на 5 градусов для самолетов категорий C и D;

2) имеется контрольная точка конечного этапа захода на посадку или другая соответствующая точка начала снижения, или FMS/RNAV или DME обеспечивают расстояние до THR;

3) если MAPt определяется по времени, то расстояние от FAF до THR составляет менее 14,8 км (8 м. миль).

334. Для выполнения заходов на посадку CDFA члены экипажей ВС проходят соответствующую подготовку по программам, утвержденных уполномоченным органом.

335. При отклонении ВС на величину, превышающую установленные пределы, заход на посадку прекращается. Процедура ухода на второй круг начинается не позднее пролета точки ухода на второй круг.

336. Заход на посадку с использованием бокового и вертикального наведения не выполняется при температуре на аэродроме ниже, чем опубликовано на карте захода на посадку.

337. Заход на посадку начинается в точке начала конечного этапа захода на посадку, являющейся точкой входа в глиссаду.

338. В случае прекращения вертикального наведения при наличии визуального контакта с ВПП осуществляется переход на визуальный заход на посадку. При отсутствии визуального контакта с ВПП выполняется уход на второй круг с последующим выполнением неточного захода на посадку, если фактические метеоусловия не хуже эксплуатационного минимума, установленного для данного типа захода.

339. Заход ARA для надводных операций вертолетов осуществляется только если:

1) бортовой радиолокатор обеспечивает выдерживание курса для обеспечения высоты пролета препятствий;

2) MDH определяется по радиовысотомеру;

3) MDA и дополнительно применяется достаточный запас.

340. Заход ARA разрешается на плавучие буровые платформы или на корабли на ходу, только в случае, когда применяется концепция многочленного экипажа.

341. Дальность принятия решения обеспечивает адекватные высоты пролета препятствий при уходе на второй круг от пункта назначения, для которого планируется заход ARA.

342. Заход на посадку должен быть продолжен только до дальности принятия решения или ниже MDA / H, когда установлен визуальный контакт с ориентирами.

343. Для вертолетов в одночленном составе экипажа увеличивается MDA и дальность принятия решения.

344. Эксплуатант не выполняет заход на посадку по бортовому радиолокатору, если он не имеет разрешения уполномоченной организации.

Сноска. Пункт 344 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

Параграф 13. Процедуры снижения шума

345. Эксплуатант устанавливает процедуры снижения шума при выполнении полетов по ППП согласно требованиям Правил аэронавигационного обслуживания – производство полетов воздушных судов в соответствии с документами, предусмотренными пунктом 1528 настоящих Правил и других документов ИКАО.

Сноска. Пункт 345 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

346. Процедуры взлета и набора высоты с использованием мер по ограничению шума на местности, устанавливаемые эксплуатантом для всех типов используемых ВС, должны быть одинаковыми для всех аэродромов.

Снижение шума не считается определяющим фактором при выборе ВПП в следующих случаях:

1) если поверхность ВПП подвергается неблагоприятному воздействию (например, снега, слякоти, льда, воды, грязи, резины, масла или других веществ);

2) при посадке в условиях:

когда нижняя граница облаков (далее - НГО) менее 150 м (500 фут) над превышением аэродрома или горизонтальная видимость менее 1900 м или когда при заходе на посадку требуются вертикальные минимумы более 100 м (300 фут) над превышением аэродрома и ВНГО составляет менее 240 м (800 фут) над превышением аэродрома или видимость составляет менее 3000 м;

3) при взлете, когда видимость составляет менее 1900 м;

4) когда прогнозируется или сообщается о наличии сдвига ветра или ожидается, что грозы могут повлиять на заход на посадку или вылет;

5) когда боковая составляющая ветра, с учетом порывов, превышает 28 км/час (15 уз) или попутная составляющая ветра, с учетом порывов, превышает 9 км/час (5 уз).

КВС, руководствуясь соображениями безопасности полетов, разрешается отказаться от использования ВПП, предложенной в качестве предпочтительной по шуму.

Параграф 14. Требования к производству полетов продолжительностью более 60 минут до запасного аэродрома на маршруте (EDTO)

348. Эксплуатанты, выполняющие полеты на самолетах с газотурбинными двигателями длительностью более 60 минут от какой-либо точки на маршруте до расположенного на маршруте запасного аэродрома, обеспечивают, чтобы:

1) для всех самолетов:

были определены запасные аэродромы на маршруте;

летным экипажам самолетов предоставлялась самая последняя информация относительно намеченных запасных аэродромов на маршруте, включая статус производства полетов и метеорологические условия;

2) летным экипажам самолетов с двумя газотурбинными двигателями предоставлялась самая последняя информация о том, что условия на запасных аэродромах на маршруте будут отвечать соответствующим эксплуатационным минимумам аэродрома, установленным для производства полетов эксплуатантом в ожидаемое время его использования, или превышать их.

349. В целях поддержания общего уровня безопасности полетов эксплуатанты выполняют:

1) процедуры эксплуатационного контроля и полетно-диспетчерского сопровождения самолетов;

2) эксплуатационные процедуры;

3) программы подготовки.

350. Полетом с EDTO считается полет, если время ухода на запасной аэродром превышает установленное уполномоченной организацией пороговое время. В некоторых документах вместо EDTO может упоминаться ETOPS.

Полет после превышения порогового времени продолжается, если была произведена повторная оценка пригодности намеченных запасных аэродромов на маршруте, а самая последняя информация указывает на то, что условия на запасных аэродромах на маршруте в ожидаемое время их использования будут отвечать соответствующим эксплуатационным минимумам аэродрома, установленным для производства полетов эксплуатантом, или превышать их. Если выявлено, что существуют какие-либо условия, препятствующие безопасному заходу на посадку и посадке на том или ином аэродроме в ожидаемое время его использования, то в этом случае определяется запасной план действий.

Сноска. Пункт 350 с изменением, внесенным приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

351. При отсутствии специального разрешения уполномоченной организации эксплуатант не выполняет полеты на самолетах с двумя или более газотурбинными двигателями на маршрутах, где время полета с увеличенным временем ухода на запасной аэродром от какой-либо точки на маршруте, рассчитанной в условиях международной стандартной атмосферы (далее - МСА) и в штилевых условиях с крейсерской скоростью при одном неработающем двигателе для самолетов с двумя газотурбинными двигателями и с крейсерской скоростью при всех работающих двигателях для самолетов, имеющих более двух газотурбинных двигателей, до запасного аэродрома на маршруте превышает пороговое время, установленное для таких полетов данным уполномоченной организацией. Специальное утверждение определяет соответствующее пороговое время, установленное для каждой конкретной комбинации самолет/двигатель.

Сноска. Пункт 351 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

352. Максимальное время ухода на запасной аэродром для эксплуатанта конкретного типа самолета, выполняющего полеты с увеличенным временем ухода на запасной аэродром, определяется уполномоченной организацией.

Максимальное время ухода на запасной аэродром не должно превышать минимальное значение ограничения времени полета для критически важных самолетных систем EDTO, при производстве полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром, определенного уполномоченной организацией и указанного (прямо или косвенно) в РЛЭ, уменьшенного на величину запаса эксплуатационной безопасности 15 минут.

Сноска. Пункт 352 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

353. При утверждении максимального времени ухода на запасной аэродром для эксплуатанта конкретного типа самолета, выполняющего полеты с увеличенным временем ухода на запасной аэродром, уполномоченная организация убеждается в том, что:

для всех самолетов: эксплуатант применяет процедуры, не допускающие выпуск самолета на маршрут, если время ухода на второй круг превышает ограничения по времени, установленные для полетов EDTO при отказе наиболее критически важной системы, указанные (прямо или косвенно) в РЛЭ самолета;

для самолетов с двумя газотурбинными двигателями: самолет был сертифицирован для полетов EDTO.

При утверждении максимального времени ухода на запасной аэродром для самолетов с двумя газотурбинными двигателями обеспечивает, чтобы во внимание были приняты следующие положения в отношении обеспечения общего уровня безопасности полетов:

надежность двигательной системы;

удостоверение соответствия нормам летной годности типа самолета для полетов EDTO;

программа технического обслуживания EDTO.

Допуск к полетам EDTO осуществляется уполномоченной организацией в соответствии с положениями приложении 10, 11 и 12 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 353 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 15. Производство полетов EDTO

354. При выполнении полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром, эксплуатант выбирает запасные аэродромы так, чтобы удаление запасных аэродромов пригодных для посадки с любой точки маршрута находилось в пределах досягаемости по запасу топлива и временного интервала, определенного по надежности критически важных самолетных систем EDTO.

Для всех самолетов, занятых в производстве полетов EDTO, дополнительное топливо, требуемое в подпункте 2) пункта 786 настоящих Правил, включает и топливо, необходимое для выполнения сценария полета EDTO с критическим запасом топлива в соответствии с установленными положениями настоящими Правилами.

Сноска. Пункт 354 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

355. Минимальная приемлемая категория применительно к RFFS для аэродромов вылета, назначения и запасных должна быть не ниже категории 4 для самолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27000 кг и не ниже категории 1 для всех прочих самолетов, при условии уведомления эксплуатанта аэродрома не менее чем за 30 минут до прибытия самолета.

356. Для определения расстояния, от точки на маршруте до запасного аэродрома на маршруте, превышающего 60 минут полета, эксплуатант выбирает и утверждает в уполномоченной организации:

1) OEI для каждого типа используемых самолетов с двумя газотурбинными двигателями;

2) скорость со всеми исправными двигателями (далее - AEO) для каждого типа используемых самолетов, имеющих более двух газотурбинных двигателей.

Утвержденная OEI или AEO означает любую скорость в сертифицированном диапазоне режимов полета самолета.

Сноска. Пункт 356 с изменением, внесенным приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

357. Эксплуатант обеспечивает, чтобы информация, относящаяся к каждому типу или модификации самолетов, была включена в РПП:

1) OEI для каждого типа используемых самолетов с двумя газотурбинными двигателями;

2) AEO для каждого типа используемых самолетов, имеющих более двух газотурбинных двигателей;

3) максимальное расстояние до приемлемого аэродрома, определенное по скорости, указанной в пункте 356 настоящих Правил.

Параграф 16. Средства аварийного покидания, свободный доступ к аварийно-спасательному оборудованию

358. Эксплуатант устанавливает процедуры, обеспечивающие своевременное развертывание средств аварийной эвакуации: перед выруливанием, взлетом и посадкой, а также в аварийных ситуациях на различных этапах полета.

359. КВС убеждается, что все аварийно-спасательное оборудование доступно пассажирам и готово к немедленному использованию.

Параграф 17. Кресла, привязные системы и ремни безопасности

360. Члены летного экипажа:

1) занимающие место пилота во время взлета и посадки, пользуются привязной системой, включающей плечевые ремни и поясной ремень, которыми можно пользоваться отдельно;

2) пользуются своими привязными системами во время взлета и посадки, если плечевые ремни не мешают им исполнять свои обязанности, а если мешают, то плечевые ремни отстегиваются, при этом поясной ремень остается пристегнутым;

3) при нахождении на рабочем месте пристегнуты поясным ремнем безопасности.

Кабинный экипаж пользуется привязной системой, включающей плечевые ремни и поясной ремень, в соответствии с процедурами РПП.

361. Пассажиры:

1) КВС убеждается, что все пассажиры занимают свои места и пристегнуты поясными и, если имеются, плечевыми ремнями безопасности перед взлетом и посадкой, во время руления, исходя из интересов безопасности полета;

2) эксплуатант обеспечивает, а КВС убеждается в том, что для перевозки детей до двух лет имеются необходимые средства обеспечения их безопасности в полете, либо они располагаются с взрослыми пассажирами, используя один ремень безопасности.

Параграф 18. Заправка ВС

362. Заправка ВС ГСМ, не имеющими паспорта качества, не допускается.

363. Контрольный талон на выдаваемые ГСМ предъявляются члену летного экипажа ВС или представителю эксплуатанта по их требованию перед заправкой ВС.

364. Не допускается заправка, дозаправка, слив ГСМ с высоким уровнем испарения (авиационный бензин), если на борту ВС находятся пассажиры.

365. Разрешена заправка, дозаправка, слив ГСМ, имеющих низкий уровень испарения (реактивное топливо), вертолетов при вращающихся винтах, если это не противоречит РЛЭ.

366. При возникновении опасной ситуации или нарушении требований пунктов 362 -365 настоящих Правил прекращается процедура заправки, дозаправки, слива ГСМ ВС с находящимися на борту пассажирами, а также при их посадке и высадке.

Параграф 19. Учет заправки топливом и маслом

367. Эксплуатант ведет учет заправки ГСМ, который позволяет уполномоченной организации удостовериться, что ВС имеет достаточный запас ГСМ для безопасного завершения выполнения каждого полета.

Сноска. Пункт 367 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

368. Документы учета заправки топливом и маслом сохраняются эксплуатантом в течение 3 (трех) месяцев, после чего передаются на хранение в архив эксплуатанта.

Параграф 20. Заправка (слив) топлива с пассажирами на борту, а также во время посадки и высадки пассажиров

369. Заправка ВС топливом во время посадки пассажиров, нахождения их на борту или высадки производится только в том случае, если на борту находится надлежащее количество подготовленного персонала, готового приступить к немедленной эвакуации пассажиров из ВС и осуществлять руководство ею самыми практичными имеющимися в наличии средствами и в кратчайшие сроки.

370. При заправке топливом во время посадки пассажиров, нахождения их на борту или высадке между наземным персоналом, наблюдающим за заправкой, и подготовленным персоналом на борту ВС поддерживается двусторонняя связь по СПУ или с использованием подходящих средств связи.

371. Заправку, дозаправку, слив топлива, имеющего низкий уровень испарения (реактивное топливо) на ВС во время нахождения на его борту пассажиров, а также при их посадке или высадке разрешается осуществлять при соблюдении следующих условий:

1) на борту ВС вместе с пассажирами находится специально подготовленный персонал, способный применять средства пожаротушения, проинструктировать и организовать аварийную эвакуацию пассажиров;

2) экипаж ВС, обслуживающий персонал и пассажиры предупреждены о том, что будет производиться заправка, дозаправка или слив топлива;

3) табло "Пристегнуть ремни" выключено;

4) табло "Не курить" и световые указатели аварийных выходов включены;

5) пассажиры не пристегнуты ремнями безопасности;

6) количество персонала достаточно для организации немедленной эвакуации пассажиров;

7) стоянка ВС и зоны, где разворачиваются средства аварийного покидания ВС, свободны от препятствий;

8) созданы условия для безопасной и быстрой эвакуации людей из ВС, включая наличие трапа при одной входной двери на ВС, или не менее двух трапов при двух и более входных дверях;

9) поддерживается (двусторонняя) связь между наземным персоналом, осуществляющим наблюдение за заправкой, и экипажем на борту ВС с помощью бортовой системы внутренней связи или подходящих средств связи.

Параграф 21. Запас кислорода

372. Полет на абсолютных высотах, на которых атмосферное давление в кабинах пассажиров и летного экипажа менее 700 гПа, начинается, если на борту имеется запас кислорода для дыхания, достаточный:

1) для всех членов экипажа и 10% пассажиров, в течение периода времени, превышающего 30 минут, при полете на высотах, где барометрическая высота в кабине составляет от 3000 м до 4000 м (атмосферное давление составляет от 700 до 620 гПа);

2) для всех членов экипажа и пассажиров при полете в течение всего времени на высотах, где барометрическая высота в кабине превышает 4000 м (атмосферное давление составляет менее 620 гПа).

373. Полет самолета с герметичной кабиной начинается, если на борту имеется запас кислорода для дыхания, в зависимости от условий выполняемого полета достаточный для всех членов экипажа и пассажиров в случае разгерметизации в течение любого периода времени, когда атмосферное давление в любой кабине, занимаемой ими, будет составлять менее 700 гПа.

Для лиц, занимающих пассажирскую кабину, предусматривается запас кислорода как минимум на 10 минут, если самолет выполняет полет на абсолютных высотах, на которых атмосферное давление:

1) ниже 376 гПа;

2) или превышает 376 гПа, и не может безопасно снизиться в течение 4 (четырех) минут до абсолютной высоты, на которой атмосферное давление составляет 620 гПа.

374. ВС, которым удостоверение о годности к полетам впервые выдано 9 ноября 1998 года или позже, оснащается автоматически развертываемым кислородным оборудованием. При этом обязательным условием является, чтобы общее число кислородных приборов превышало количество мест для пассажиров и членов обслуживающего экипажа на 10 %.

Глава 7. Правила полетов

Параграф 1. Общие правила

375. Управление ВС осуществляется без проявления небрежности или безрассудства, создающих угрозу жизни других людей или сохранности их имущества.

376. Полеты ВС не выполняются над густонаселенными районами крупных городов , городами или поселками, или скоплениями людей вне помещений на такой высоте, которая не обеспечивает при возникновении чрезвычайных обстоятельств выполнение посадки, не подвергающей чрезмерной опасности людей или имущество на земле, за исключением случаев, когда это необходимо при взлете или посадке, или когда на это выдается разрешение органа управления воздушным движением.

Сноска. Пункт 376 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

377. Крейсерские эшелоны, на которых выполняется полет или часть полета, выражаются:

1) эшелонами при полетах на самом нижнем из используемых эшелонов, или выше этого эшелона, или, где это применимо, выше абсолютной высоты перехода;

2) абсолютными высотами при полетах ниже самого нижнего из используемых эшелонов, или, где это применимо, на абсолютной высоте перехода, или ниже ее.

378. ВС не сбрасывают или не разбрызгивают что-либо в полете, за исключением случаев, когда это указывается в соответствующей информации, рекомендации и (или) разрешении, полученных от соответствующего органа ОВД.

379. ВС не буксирует другое ВС или какой-либо предмет, за исключением случаев, когда буксировка выполняется согласно требованиям параграфа 4 главы 15 настоящих Правил, и таким образом, как это указывается в соответствующей информации, рекомендации и (или) разрешении, полученных от органа ОВД.

380. Спуск с парашютом, кроме аварийного спуска, не производится, за исключением тех случаев, когда это делается в условиях, предписанных уполномоченным органом, и таким образом, как это указывается в соответствующей информации, рекомендации и (или) разрешении, полученных от органа ОВД.

381. ВС не выполняют фигурные полеты, за исключением тех случаев, когда это делается в условиях, предписанных уполномоченным органом, и таким образом, как это указывается в соответствующей информации, рекомендации и (или) разрешении, полученных от органа ОВД.

382. Воздушные суда (далее – 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:

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 занятий своего места в группе, а также во время схождений и расхождений;

3) каждое ВС находится от ведущего ВС на удалении не более 1 километра (0,5 морские мили) в боковой и продольной плоскостях и 30 метрах (100 футов) в вертикальной плоскости.

Сноска. Пункт 382 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

382-1. При выполнении группового полета ВС, участвующего в общем воздушном движении, предоставление плана полета осуществляется командиром экипажа ведущего ВС в соответствии с Приложением 6 к Правилам использования воздушного пространства Республики Казахстан, утвержденных постановлением Правительства

Республики Казахстан от 12 мая 2011 года № 506 "Об утверждении Правил использования воздушного пространства Республики Казахстан и внесении изменения в постановление Правительства Республики Казахстан от 31 декабря 2010 года № 1525 и о признании утратившими силу некоторых решений Правительства Республики Казахстан" (далее – Правила ИВП).

Сноска. Правила дополнены пунктом 382-1 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

382-2. Командир экипажа ведущего ВС отвечает за предполетный инструктаж экипажей ВС, выполняющих полет в составе группы, и устанавливает процедуры для каждого экипажа ВС группового полета:

1) при вылете;

2) при посадке;

3) при полетах с пробиванием облачности в процессе набора и снижения;

4) при полетах по маршруту;

5) при возникновении ситуаций, требующих применения аварийных процедур;

6) при возникновении ситуаций, когда групповой полет не может быть продолжен.

Сноска. Правила дополнены пунктом 382-2 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

382-3. Командир экипажа ведущего ВС принимает решение по выполнению группового полета по ПВП или ППП, с учетом метеорологических условий.

Сноска. Правила дополнены пунктом 382-3 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

382-4. При входе в зону ответственности органа ОВД, экипаж 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 и экипажи ВС осуществляют прослушивание рабочей частоты органа ОВД.

Сноска. Правила дополнены пунктом 382-4 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

382-5. Взлет ВС при выполнении групповых полетов осуществляется в группе, за исключением случаев, когда командир ведущего ВС просит обеспечить ОВД раздельно 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.

Сноска. Правила дополнены пунктом 382-5 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

382-6. 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.

Сноска. Правила дополнены пунктом 382-6 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

382-7. При полетах по ППП схождение группы ВС выполняется только по разрешению органа ОВД. После разрешения органа ОВД и доклада командира ведущего ВС о начале схождения в группу ВС, командир 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.

Сноска. Правила дополнены пунктом 382-7 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

382-8. При выполнении полетов по ПВП соблюдение интервалов эшелонирования между ВС группы в случае схождения/расхождения обеспечивают экипажи ВС группы.

Сноска. Правила дополнены пунктом 382-8 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

382-9. Выполнение групповых полетов ВС государственной авиации, участвующих в операционном воздушном движении, осуществляется путем введения в воздушном пространстве временного режима или кратковременных ограничений.

Сноска. Правила дополнены пунктом 382-9 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

383. Исключен приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

384. Беспилотный неуправляемый аэростат эксплуатируется таким образом, чтобы свести к минимуму опасность для лиц, имущества или других ВС, и с соблюдением условий, перечисленных в Правилах ИВП.

385. ВС не выполняют полеты в запретной зоне или в зоне ограничения полетов, информация о которых была должным образом опубликована, за исключением полетов , выполняемых в соответствии с условиями установленных ограничений или с разрешения государства, над чьей территорией установлены такие зоны.

386. КВС отвечает за принятие наиболее эффективных действий по предотвращению столкновения, включая маневры по предотвращению столкновения в соответствии с рекомендациями по предотвращению угрозы столкновения, выдаваемыми оборудованием БСПС.

387. ВС не сближается с другим ВС на такое расстояние, при котором возникает опасность столкновения.

388. ВС, имеющее право первоочередности, сохраняет свой курс и скорость.

389. ВС, которое обязано уступить путь другому ВС, принимает меры для того, чтобы избежать пролета выше, ниже или впереди другого ВС, за исключением тех случаев, когда оно находится на безопасном удалении и принимает во внимание влияние турбулентности в следе ВС.

390. При сближении двух ВС на встречных курсах или на курсах, близких к встречным, и если при этом существует опасность столкновения, то каждое из этих ВС отворачивает вправо.

391. При сближении двух ВС на сходящихся курсах приблизительно на одном и том же уровне, ВС, справа от которого находится другое ВС, уступает путь, за исключением следующих случаев, когда:

1) ВС тяжелее воздуха, приводимое в движение силовой установкой, уступает путь дирижаблям, планерам и аэростатам;

2) дирижабли уступают путь планерам и аэростатам;

3) планеры уступают путь аэростатам;

4) ВС, приводимое в движение силовой установкой, уступает путь ВС, буксирующим другие ВС или какие-либо предметы.

392. Обгоняющим считается такое ВС, которое приближается к другому ВС со стороны хвостовой части по линии, образующей угол менее 70 градусов к плоскости симметрии последнего, то есть оно находится в таком положении по отношению к обгоняющему ВС, когда в ночное время невозможно различить ни один из левых или правых аэронавигационных огней ВС.

Обгоняемое ВС пользуется правом первоочередности, а обгоняющее ВС, независимо от того, набирает ли оно высоту, снижается или находится в горизонтальном полете, уступает путь, отворачивая вправо.

Никакие последующие изменения в положении этих двух ВС относительно друг друга не освобождают обгоняющее ВС от обязанности выполнять это требование до тех пор, пока обгон не будет полностью завершен при обеспечении достаточного удаления.

393. ВС, находящееся в полете, а также движущееся по земле или воде, уступает путь ВС, выполняющим посадку или находящимся на конечном этапе захода на посадку.

394. Когда два или несколько ВС тяжелее воздуха приближаются к аэродрому с целью совершения посадки, ВС, находящееся на более высоком уровне, уступает путь ВС на более низком уровне, однако последнее ВС не пользуется этим правилом для того, чтобы пересекать путь другого ВС, находящегося на конечном этапе захода на посадку, или в целях обгона такого ВС.

395. ВС, которому известно, что другое ВС совершает вынужденную посадку, уступает путь такому ВС.

396. ВС, рулящее на площади маневрирования аэродрома, уступает дорогу ВС, совершающим взлет или готовящимся взлетать.

В случае опасности столкновения между двумя ВС, выполняющими руление на рабочей площади аэродрома, применяются следующие правила:

1) при сближении двух ВС на встречных курсах или на курсах, близких к встречным, каждое ВС останавливается и, если возможно, отворачивает вправо, соблюдая достаточный интервал;

2) при сближении двух ВС на сходящихся курсах ВС, справа от которого находится другое ВС, уступает дорогу;

3) ВС, обгоняемое другим ВС, пользуется правом первоочередности, а обгоняющее ВС соблюдает достаточный интервал до другого ВС.

397. ВС, выполняющее руление на площади маневрирования, останавливается и ожидает во всех местах ожидания у ВПП, если нет иного указания от аэродромного диспетчерского пункта.

398. ВС, выполняющее руление на площади маневрирования, останавливается и ожидает у всех линий "стоп" с включенными огнями и может продолжать движение после того, как эти огни выключаются.

399. За исключением случаев, предусмотренных в пункте 401 настоящих Правил, в период между заходом и восходом солнца или в любой другой период, который может быть установлен уполномоченным органом, на всех ВС, находящихся в полете, включаются следующие огни:

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

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

400. За исключением случаев, предусмотренных в пункте 401 настоящих Правил, в период между заходом и восходом солнца, а также в условиях ограниченной видимости :

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

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

3) на всех ВС, эксплуатируемых на рабочей площади аэродрома, включаются огни, предназначенные для привлечения внимания к ВС;

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

401. Пилоту разрешается отключать или уменьшать интенсивность любых проблесковых огней, если они:

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

2) вызывают или могут вызвать опасное ослепление внешнего наблюдателя.

402. ВС не выполняет учебные полеты по приборам:

1) если на ВС не установлено полностью исправное спаренное управление.

2) если квалифицированный пилот не занимает рабочего места, чтобы действовать в качестве страхующего пилота в отношении лица, выполняющего учебный полет по приборам, страхующий пилот имеет достаточный обзор впереди с каждой стороны ВС или на борту этого ВС находится компетентный наблюдатель, имеющий связь со страхующим пилотом и занимающий такое место, на котором его сектор обзора дополняет сектор обзора страхующего пилота.

403. ВС, выполняющее ту или иную операцию на аэродроме или в районе аэродрома, независимо от того, находится ли оно в зоне аэродромного движения, или нет:

1) ведет наблюдение за прочим движением на аэродроме в целях предотвращения столкновения;

2) придерживается схемы движения, используемой другими ВС, или не входит в нее;

3) выполняет все развороты влево при заходе на посадку и после взлета, если не получены другие указания;

4) выполняет посадку и взлет против ветра, если условия безопасности, расположение ВПП или соображения, относящиеся к воздушному движению, не указывают на целесообразность выбора другого направления.

Параграф 2. Порядок действия на воде

404. Когда два ВС, или ВС и надводное судно сближаются друг с другом и при этом возникает опасность их столкновения, ВС продолжает движение с соблюдением осторожности и с учетом существующей обстановки и условий, и в том числе ограничений, присущих другому судну.

405. ВС, справа от которого движется другое воздушное или морское судно, уступает ему путь в целях обеспечения необходимого удаления.

406. ВС, сближающееся с другим воздушным или морским судном на встречных курсах или на курсах, близких к встречным, отворачивает вправо в целях обеспечения достаточного удаления.

407. Обгоняемое воздушное или морское судно имеет приоритет, а обгоняющее судно изменяет свой курс в целях обеспечения достаточного удаления.

408. ВС, выполняющие посадку на воду или взлет с воды, по мере возможности держатся на достаточном удалении от любых надводных судов и не создают помех их движению.

409. Между заходом и восходом солнца или в другой период между заходом и восходом солнца, установленный уполномоченным органом, на всех ВС, находящихся на воде, включаются бортовые огни, предусмотренные Международными правилами для предупреждения столкновения судов на море (издание 1972 года), за исключением случаев, когда сделать это не представляется практически возможным, и в этом случае на них устанавливаются огни, в максимально возможной степени аналогичные по характеристикам и местоположению огням, требуемым Международными правилами.

Параграф 3. Сигналы

410. Экипаж ВС при наблюдении или получении сигналов, регулирующих движение ВС на земле, приводимых в приложении 13 к настоящим Правилам предпринимает действия в соответствии с интерпретацией смысла сигнала.

Они используются только для указанных целей, никакие другие сигналы, не используются.

411. Сигнальщик отвечает за подачу ВС стандартных сигналов, регулирующих их движение на земле, точным и понятным образом, используя сигналы, регулирующие движение ВС на земле, указанные в приложении 13 к настоящим Правилам.

412. Не разрешается управлять движением ВС без соответствующей подготовки, квалификации и утверждения соответствующим органом.

413. Сигнальщик носит отличительный покрытый люминесцентной краской жилет, позволяющий летному экипажу определить, что он или она являются лицом, отвечающим за подачу сигналов.

414. Весь задействованный на земле персонал для подачи любых сигналов в дневное время использует покрытые люминесцентной краской лопатки или перчатки. Светящиеся жезлы используются в ночное время или в условиях низкой видимости.

Параграф 4. Полеты ВС

415. Полеты ВС в воздушном пространстве Республики Казахстан выполняются:

1) по ПВП (по СПВП включительно);

2) по ППП.

416. ПВП предусматривают порядок выполнения полетов в условиях, позволяющих экипажу визуальным наблюдением за наземными ориентирами определить местонахождение и пространственное положение ВС по естественному горизонту.

417. ППП предусматривают:

1) выполнение полетов ВС по пилотажно-навигационным приборам;

2) обеспечение диспетчерского обслуживания полетов в контролируемом воздушном пространстве и обеспечение полетно-информационного обслуживания по запросу в неконтролируемом воздушном пространстве.

Сноска. Пункт 417 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 5. Полеты по ПВП

418. Полеты по ПВП выполняются при метеорологических условиях, указанных в Приложении 14 к настоящим Правилам, а ниже высоты 3050 метров (10000 футов) над среднем уровнем моря с приборной скоростью не более 463 километра в час (250 узлов):

1) днем;

2) в сумерках – при полетах на аэродромы (посадочные площадки), оборудованные светотехническими средствами или с подбором посадочных площадок с воздуха и на аэродромы (площадки), не оборудованные светотехническими средствами, не ранее чем через 30 минут после наступления рассвета и не позднее, чем за 30 минут до наступления темноты;

3) днем и ночью для оказания экстренной медицинской и (или) гуманитарной помощи населению при стихийных бедствиях, выполнения поисково-спасательных,

аварийно-спасательных работ, тренировочных, особо важных полетов в соответствии с приложением 6 к настоящим Правилам.;

4) ночью разрешается выполнять полеты на аэродромы (посадочные площадки), оборудованные светотехническими средствами на ВС, допущенных к полетам по ППП.

5) ночью – для государственной авиации Республики Казахстан с использованием систем, приборов (очков) ночного видения в соответствии с приложением 6 к настоящим Правилам.

Полеты по ПВП ночью выполняются летным экипажем, допущенным к полетам по ППП.

Сноска. Пункт 418 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

419. При отсутствии разрешения органа ОВД полеты по ПВП не выполняются выше эшелона полета 6100 м (FL200).

420. Разрешение на выполнение полетов по ПВП выше эшелона полета 8850 м (FL290) не дается в районах, где применяется минимум вертикального эшелонирования в 300 м (1000 фут).

421. Разрешаются полеты по ПВП над облаками при их количестве ниже высоты полета не более 2 октантов. В этом случае расстояние от верхней границы облаков до воздушного судна должно быть не менее 300 м (1000 фут).

Сноска. Пункт 421 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).

422. 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).

423. Полеты по ПВП, а также взлет или посадка не выполняются, если на это не получено диспетчерское разрешение от органа ОВД, над густонаселенными районами крупных городов, городами или поселками, или над скоплениями людей вне помещений на высоте менее 300 м (1000 фут) над самым высоким препятствием в радиусе 600 м от ВС или в любых других районах, на высоте менее 150м (500 фут) над земной или водной поверхностью.

Сноска. Пункт 423 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

424. При отсутствии других указаний в диспетчерских разрешениях органа ОВД горизонтальные крейсерские полеты по ПВП на высоте более 900 метров (3000 футов) над земной или водной поверхностью выполняются на крейсерском эшелоне (абсолютной высоте), с учетом направления линии пути, согласно схемы распределения

эшелонов полета, приведенной в Инструкции по организации и обслуживании воздушного движения, утвержденной приказом исполняющего обязанности Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 16 мая 2011 года № 279 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 7006) (далее – Инструкция).

Сноска. Пункт 424 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).

425. Полеты по ПВП при диспетчерском ОВД выполняются:

1) в пределах воздушного пространства классов B, C, и D;

2) как составная часть аэродромного движения на контролируемых аэродромах; или

3) в качестве СПВП.

426. ВС, которое выполняет полет в соответствии с ПВП и которое намерено перейти на полет с соблюдением ППП, предпринимает следующие действия:

1) если был представлен план полета, сообщает о необходимых изменениях, которые следует внести в текущий план полета;

2) представляет план полета соответствующему органу ОВД и получает разрешение до перехода на полет по ППП в контролируемом воздушном пространстве.

427. ПВП предусматривают:

1) выдерживание установленных интервалов эшелонирования или обеспечение самостоятельного эшелонирования между ВС в соответствие с диспетчерским разрешением в зависимости от применяемого класса воздушного пространства, а также между ВС и материальными объектами в воздухе путем визуального наблюдения экипажем ВС за воздушной обстановкой;

2) выдерживание истинной безопасной высоты и обход искусственных препятствий посредством визуального наблюдения за расположенной впереди местностью;

3) полет ВС в пределах воздушной трассы, маршрута полета, схемы полета в районе аэродрома (вертодрома) методом визуальной ориентировки с использованием имеющихся навигационных средств;

4) в контролируемом воздушном пространстве – дополнительно постоянное прослушивание соответствующего канала речевой связи "воздух – земля" органа ОВД, в зоне ответственности которого находится ВС и, в период между 20 и 40 минутами после времени последнего сеанса радиосвязи, передаются донесения о местоположении ВС, если орган ОВД, под управлением которого находится ВС, не установил другой интервал времени;

5) в неконтролируемом воздушном пространстве – дополнительно постоянное прослушивание эфира (рабочей радиочастоты).

При выполнении полетов ВС по ПВП на малых высотах допускается передача донесения о местоположении ВС по любым средствам связи, имеющихся в наличии у командира ВС.

Сноска. Пункт 427 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

428. КВС (пилотам), не имеющим допуска к полетам по ППП, необходимо иметь уровень подготовки (навыки) пилотирования по приборам в такой степени, которая обеспечит безопасное завершение полета при внезапном попадании ВС в условия, исключающие возможность пилотирования по ПВП.

429. Полеты по ПВП выполняются с максимальной осмотрительностью всех членов летного экипажа ВС, а в контролируемом воздушном пространстве с постоянным прослушиванием радиочастоты органа ОВД, в зоне ответственности которого находится ВС.

Обход препятствия, наблюдаемого по курсу ВС, осуществляется, преимущественно справа на удалении от него не менее 500 м.

430. Обгоняющим считается ВС, которое приближается к впереди летящему ВС с курсом, отличающимся от его курса менее чем на 70 градусов.

Обгон впереди летящего ВС возможен:

1) в полете – с правой стороны с интервалом не менее 500 м;

2) при полете по кругу (если круг предусмотрен) – более скоростным ВС только до третьего разворота с внешней стороны круга с интервалом не менее 500 м.

При выполнении полетов по кругу обгон однотипного ВС не допускается.

431. При выполнении авиационных работ в диспетчерской зоне на истинных высотах, экипаж ВС предварительно согласовывает у органа ОВД район полетов и диапазон высот.

Сноска. Пункт 431 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).

432. Изменение высоты (эшелона) полета производится:

1) в контролируемом воздушном пространстве – с разрешения органа ОВД, под непосредственным управлением которого находится ВС, в зависимости от применяемого класса воздушного пространства;

2) в неконтролируемом воздушном пространстве – с информацией в эфир о своих действиях для ВС, находящихся в этом воздушном пространстве на специально установленной радиочастоте.

433. В случае непреднамеренного сближения на встречных курсах каждый КВС отворачивает ВС вправо для расхождения левыми бортами.

434. При полетах ВС на пересекающихся курсах и одной высоте КВС (пилоты) не теряют другое ВС из вида независимо от выполняемого маневра:

1) при наличии возможности изменить высоту полета – заметивший другое ВС слева, уменьшает высоту полета, соответственно заметивший справа – увеличивает высоту полета, с обеспечением безопасной высоты расхождения;

2) при отсутствии возможности изменить высоту полета (облачность, полет на минимальной высоте и другие ограничения) – выполняется отворот ВС вправо для безопасного расхождения левыми бортами.

435. При ухудшении метеорологических условий до значений, не отвечающим требованиям для полета по ПВП, КВС:

1) возвращается на аэродром вылета или выполняет посадку на ближайшем запасном аэродроме, если он не допущен к СПВП или к полетам по ППП;

2) переходит на СПВП, если цель выполняемого задания на полет и подготовка КВС не препятствуют этому;

3) переходит на полет по ППП, если цель выполняемого задания на полет, подготовка КВС и оснащенность ВС не препятствуют этому.

436. При переходе на СПВП или на полет по ППП КВС в контролируемом воздушном пространстве согласовывает свои действия и эшелон (высоту) полета с органом ОВД, который обеспечивает установленные интервалы между ВС. В неконтролируемом воздушном пространстве при переходе на полет по ППП КВС используя частоту TIBA занимает высоту не ниже минимальной абсолютной высоты по ППП для данного района.

Сноска. Пункт 436 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).

437. При попадании ВС в условия ниже минимума, установленного для полетов по ПВП, снижение ниже установленной минимальной высоты в целях перехода на визуальный полет недопустимо. В этом случае КВС осуществляет переход на полет по ППП, или разворот на 180 градусов для возврата на аэродром вылета, или выполняет посадку на ближайшем аэродроме.

При невозможности перейти на визуальный полет после выполнения разворота на 180 градусов КВС переводит ВС в набор высоты и занимает высоту выше минимальной абсолютной высоты полета по ППП в данном районе согласно схеме распределения эшелонов полетов, указанной в приложении 24 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 437 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).

438. КВС вертолета, а также КВС легкого (сверхлегкого) ВС АОН, имеющего допуск к выполнению посадки на площадки, подобранные с воздуха, при встрече в полете с условиями погоды ниже минимума и опасными метеоявлениями, разрешается произвести посадку на площадку, подобранную с воздуха. Взлет с этой площадки

разрешается при фактической погоде, соответствующей квалификации КВС для выполнения полетов по применимому эксплуатационному минимуму. О своих действиях КВС информирует орган ОВД, (если полет осуществлялся в контролируемом воздушном пространстве).

439. При выполнении полета по ПВП КВС обеспечивает:

1) выполнение ПВП и заданных условий полета;

2) соблюдение безопасной высоты полета (выдерживание истинных безопасных высот);

3) точность выдерживания маршрута полета и выполнение установленных процедур маневрирования, включая соблюдение установленных схем выхода из района аэродрома и захода на посадку;

4) своевременный доклад органу ОВД, под управлением которого находится ВС, об отклонении от текущего плана полета;

5) достоверность информации о месте ВС и условиях полета;

6) точное и своевременное выполнение указаний органа ОВД.

440. Исключен приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

441. Неконтролируемое воздушное пространство (класс G) для полетов по ПВП опубликовывается в сборниках аэронавигационной информации или сообщениями NOTAM вместе с частотой радиотелефонной связи в диапазоне очень высоких частот (далее - ОВЧ-диапазон) для радиовещательной передачи экипажами ВС информации TIBA.

442. В том случае, когда для двусторонней связи "воздух – земля" с органом ОВД используется ОВЧ-диапазон и на ВС имеются две работающие ОВЧ-станции, одна ОВЧ-станция настраивается на частоту органа ОВД, а другая на частоту передачи TIBA .

Если на ВС имеется одна работающая ОВЧ-станция, ОВЧ-станция настраивается на частоту передачи TIBA.

Прослушивание на частоте TIBA экипаж ВС начинает за 10 минут до входа в неконтролируемое воздушное пространство и продолжает до выхода из этого воздушного пространства.

Экипаж ВС, взлетающего с аэродрома, расположенного в пределах неконтролируемого воздушного пространства, прослушивание начинает перед взлетом и продолжает до выхода из этого воздушного пространства.

443. Передачу информации на частоте TIBA экипаж ВС ведет:

1) за 10 минут до входа в неконтролируемое воздушное пространство или, если пилот взлетает с аэродрома, расположенного в пределах неконтролируемого воздушного пространства после взлета;

2) за 10 минут до пересечения маршрута ОВД или выхода на него;

3) с интервалом в 20 минут о своем местоположении и высоте полета;

4) по возможности, за 2-5 минут до изменения высота полета;

5) во время изменения высоты полета;

6) по решению КВС.

444. При переходе с одной высоты полета на другую в неконтролируемом воздушном пространстве экипаж ВС включает все имеющиеся бортовые огни, для визуального обнаружения ВС.

445. После получения в неконтролируемом воздушном пространстве от другого ВС радиовещательной информации о его движении, КВС, во избежание риска неминуемого столкновения его ВС с другим, предпринимает следующие немедленные действия:

1) включает все имеющиеся бортовые огни для визуального обнаружения ВС;

2) сообщает на частоте TIBA о предпринимаемых действиях.

446. При отсутствии радиостанции на борту ВС полет по ПВП не выполняется на высотах выше 50 метров (170 футов), за исключением выделенных пилотажных зон.

Сноска. Пункт 446 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

Параграф 6. СПВП

447. При полетах в целях выполнения поисково-спасательных и аварийно-спасательных работ, полетов санитарной авиации для оказания экстренной медицинской помощи, особо важных полетов, перегонки ВС для выполнения особо важных полетов и тренировочных полетов днем и ночью (для государственной авиации Республики Казахстан – ночью с использованием систем, приборов (очков) ночного видения) применяются СПВП.

СПВП в диспетчерской зоне применяются при соблюдении требований минимальных запасов высот над препятствием и метеорологических условий, приведенных в приложении 6 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 447 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

448. СПВП используются летными экипажами, подготовленными к полетам по ППП, в менее благоприятных, чем ВМУ.

449. СПВП предусматривают:

1) пилотирование ВС по линии естественного горизонта с одновременным контролем по приборам за его пространственным положением;

2) выполнение полета с соблюдением интервалов горизонтального эшелонирования , установленного для ППП;

3) выдерживание заданного эшелона (высоты) полета с учетом искусственных препятствий;

4) определение места ВС визуально по наземным ориентирам с использованием имеющихся навигационных средств;

5) наличие контроля органа ОВД (УВД) за соблюдением интервалов между ВС с применением РТС.

Сноска. Пункт 449 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

450. СПВП выполняются в диспетчерской зоне на ВС с максимальной скоростью полета не более 260 километров в час (140 узлов) для следующих видов полетов:

1) днем – в отсутствие метеоусловий для полетов по ПВП при выполнении полетов санитарной авиации для оказания экстренной медицинской помощи, поисково-спасательных и аварийно-спасательных работ, особо важных полетов;

2) ночью – при выполнении полетов санитарной авиации для оказания экстренной медицинской помощи, поисково-спасательных и аварийно-спасательных работ, особо важных полетов;

3) ночью – при выполнении специальных и учебных полетов государственной авиации с применением приборов (очков) ночного видения;

4) днем и ночью – при выполнении тренировочных полетов.

Скорость 260 км/час (140 узлов) не используется вертолетами, выполняющими полеты при видимости ниже 1500 м. В таком случае пилот применяет более низкую скорость, соответствующую фактическим условиям.

Значения минимальной видимости и скорости, используемые вертолетами для полетов по СПВП приведены в таблице 2 приложении 6 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 450 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

451. СПВП ночью могут выполняться над облаками при их количестве не более двух октантов, в этом случае расстояние по вертикали от ВС до верхней границы облаков должно быть не менее 300 м (1000 фут).

452. СПВП ночью выполняются на аэродромы (вертодромы), имеющие светотехническое оборудование, и посадочные площадки, оборудованные световыми ориентирами с обязательной световой маркировкой рабочей площади.

Особо важные и полеты санитарной авиации для оказания экстренной медицинской помощи ночью разрешаются на аэродромы или посадочные площадки, имеющие световое обозначение (костры, жаровни и тому подобное).

Если посадка ВС производится днем на площадку, подобранную с воздуха, вылет с нее ночью разрешается в случае, если КВС обеспечил подготовку площадки для безопасного взлета ночью с оборудованием светового обозначения курса взлета.

453. СПВП выполняются при наличии связи между органом ОВД и ВС при условии обеспечения установленных интервалов эшелонирования по ППП.

Сноска. Пункт 453 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

453-1. Эшелонирование всех ВС, выполняющих специальные полеты по ПВП, осуществляется в соответствии с минимумами эшелонирования, приведенными в Инструкции и в тех случаях, когда это предписывается соответствующим органом ОВД , между всеми ВС, выполняющими специальные полеты по ПВП согласно минимумам эшелонирования, установленным органом ОВД.

Сноска. Правила дополнены пунктом 453-1 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

454. При организации СПВП маршрут выбирается через ориентиры, легко опознаваемые в условиях ограниченной видимости с тем, чтобы обеспечивался обход искусственных препятствий на удалении, позволяющем не включать их в расчет безопасной высоты.

Встречное движение и обгон ВС по маршруту при СПВП осуществляются с применением вертикального эшелонирования по ППП.

455. При невозможности эшелонирования СПВП по высоте организуется одностороннее движение ВС с продольным эшелонированием, установленным для ППП.

456. При ухудшении метеоусловий до значений ниже минимальных условий для СПВП, КВС выполняет возврат на аэродром вылета или производит посадку на ближайшем аэродроме. В случае попадания ВС в условия, исключающие визуальный полет, КВС руководствуется пунктами 437 и 438 настоящих Правил.

457. При выполнении полета по СПВП изменение высоты (эшелона) полета производится после разрешения органа ОВД, под непосредственным управлением которого находится ВС в диспетчерских зонах.

Сноска. Пункт 457 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

458. При выполнении СПВП КВС обеспечивает:

1) выполнение правил и заданных условий полета;

2) выдерживание безопасной высоты полета;

3) выдерживание заданной высоты, заданного эшелона полета;

4) точность выдерживания воздушной трассы, маршрута полета и опубликованных схем выхода после взлета и захода на посадку;

5) своевременный доклад органу ОВД, руководящего полетом ВС, о преднамеренном или непреднамеренном отклонении от текущего плана полета;

6) достоверность информации о месте ВС и условиях полета;

7) точное и своевременное выполнение указаний органа ОВД.

Параграф 7. Полеты по ППП

459. Полеты по ППП выполняются:

1) в контролируемом воздушном пространстве класса "A", "B" и "C" – без ограничения приборной скорости;

2) в воздушном пространстве класса "D", "E" и "G" – с ограничением приборной скорости 463 километра в час (250 узлов) ниже 3050 метров (10000 футов) над средним уровнем моря;

3) при полетах с применением аппаратуры, имитирующей видимость.

Сноска. Пункт 459 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

460. Для выполнения полетов по ППП на ВС устанавливаются соответствующие приборы и навигационное оборудование, необходимые для выполнения полета по маршруту и захода на посадку в сложных метеоусловиях.

461. Полеты по ППП выполняются на уровне не ниже минимальной истинной (абсолютной) высоты полета над превышением рельефа местности и искусственных препятствий, указанной в приложении 5 к настоящим Правилам, за исключением тех случаев, когда это необходимо при взлете или посадке, или тех случаев, когда на это выдается специальное разрешение уполномоченной организацией.

Сноска. Пункт 461 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

462. Полеты по ППП в контролируемом воздушном пространстве выполняются на заданных крейсерских эшелонах полета при строгом выдерживании заданного режима полета и маршрута ОВД в соответствии с требованиями Правил ИВП, касающихся вертикального, горизонтального эшелонирования.

Сноска. Пункт 462 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

463. Полет по ППП в неконтролируем воздушном пространстве класса G выполняется на высотах выше минимальной абсолютной высоты полета в данном районе согласно схеме распределения эшелонов полетов, приведенной в приложении 24 к настоящим Правилам, за исключением тех случаев, когда органом ОВД даны другие указания для полетов на высоте 900 метров (3000 футов) или ниже над средним уровнем моря.

При полетах по ППП в неконтролируемом воздушном пространстве, включая полеты, выполняемые ниже нижней границы контролируемого воздушного пространства, определение наиболее низкой приемлемой высоты (эшелона) полета является обязанностью командира воздушного судна. Учитываются текущие или прогнозируемые значения QNH и температуры.

При полетах ниже контролируемого воздушного пространства, в случае если поправки к показаниям высотомера нарастают до величины, при которой нарушается вертикальный интервал в контролируемом воздушном пространстве, командир воздушного судна получает разрешение от соответствующего органа ОВД.

Сноска. Пункт 463 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).

464. При выполнении полета по ППП экипаж ведет постоянное наблюдение за воздушной обстановкой и метеорологическими условиями визуально и с использованием бортовых РТС.

465. Изменение эшелона полета в контролируемом воздушном пространстве производится по разрешению или указанию органа ОВД, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 502 настоящих Правил.

Сноска. Пункт 465 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).

466. Полеты по ППП выполняются на уровне не ниже установленного безопасного эшелона для этих полетов или не ниже минимальной абсолютной высоты полета для района полета, или где минимальная высота не установлена, она устанавливается в соответствии с положениями приложения 7 к настоящим Правилам.

467. При выполнении полета по ППП экипаж ВС:

1) выдерживает схемы выхода из района аэродрома, заданный эшелон (высоту), маршрут полета, схемы снижения и захода на посадку, заданные траектории и параметры полета;

2) достоверно и своевременно информирует о фактическом местонахождении ВС, высоте и условиях полета;

3) точно и своевременно выполняет указания диспетчерского органа ОВД.

468. Диспетчер соответствующего органа ОВД, под управлением которого выполняется полет ВС в контролируемом воздушном пространстве по ППП:

1) правильно назначает эшелоны (высоты) полета;

2) обеспечивает установленные интервалы вертикального, горизонтального эшелонирования;

3) осуществляет контроль за выдерживанием ВС маршрута полета, схемы выхода из диспетчерского района (зоны), снижения и захода на посадку при наличии радиолокационного контроля (далее – РЛК);

4) своевременно и достоверно предоставляет экипажу ВС информацию о метеорологических условиях, об отклонениях от заданной траектории полета при наличии РЛК и, при необходимости, о воздушной и орнитологической обстановке;

5) передает экипажам ВС обоснованные указания и рекомендации.

Сноска. Пункт 468 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).

469. Экипаж ВС, решивший перейти от полета, выполняемого с соблюдением ППП, к полету, выполняемому с соблюдением ПВП, специально уведомляет, если им был представлен план полета, соответствующий орган ОВД о прекращении полета по ППП и сообщает ему изменения, которые вносятся в текущий план полета.

470. Когда ВС, выполняющее полет по ППП, находится в ВМУ или встречается с ними, полет по ППП не прекращается, если полет не будет длительным в устойчивых ВМУ и нет намерения выполнять полет в этих условиях.

471. При полетах по ППП в неконтролируем воздушном пространстве класса G, в отношении которых орган ОВД требует представления плана полета, осуществляется прослушивание соответствующего канала речевой связи "воздух – земля" и при необходимости устанавливается двусторонняя радиосвязь с органом ОВД и передаются донесения о местоположении ВС.

Параграф 8. Визуальный заход на посадку

472. Исключен приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

473. Экипажу ВС, выполняющему полет по ППП, может выдаваться разрешение на выполнение визуального захода на посадку при условии:

1) экипаж имеет возможность поддерживать визуальный контакт с наземными ориентирами;

2) сообщаемая НГО соответствует уровню, на котором начинается начальный участок захода на посадку ВС, получившего такое разрешение, или превышает этот уровень; или

3) в любой момент полета по схеме захода на посадку по приборам, пилот сообщает , что метеорологические условия позволяют выполнить визуальный заход на посадку и посадку.

473-1. В некоторых случаях ВС, осуществляющие полет по ППП, не заканчивают заход на посадку по приборам, а запрашивают разрешение на визуальный заход на посадку. Запрос на визуальный заход на посадку не означает, что ВС осуществляет полет в ВМУ. В этом случае имеется в виду, что были удовлетворены конкретные требования к визуальному заходу на посадку и что пилот может осуществлять полет по наземным ориентирам. Кроме того, полет продолжает выполняться в соответствии с правилами полетов по приборам.

Сноска. Правила дополнены пунктом 473-1 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

474. При визуальном заходе на посадку экипаж ВС:

1) выполняет визуальный маневр при непрерывном визуальном контакте с ВПП и (или) ее ориентирами;

2) выдерживает истинные безопасные высоты;

3) своевременно выполняет уход на второй круг при потере визуального контакта с ВПП и (или) ее ориентирами;

4) обеспечивает приемлемый интервал эшелонирования относительно предшествующего ВС, относящегося к категории более тяжелого с учетом турбулентности в следе. Если считается необходимым увеличить интервал эшелонирования, летный экипаж соответственно информирует об этом орган ОВД, а также о своих требованиях.

475. При потере визуального контакта с ВПП и наземными ориентирами в любой точке визуального захода на посадку экипаж ВС прекращает снижение, набирает минимальную безопасную высоту (нижний безопасный эшелон) установленную для полетов по ППП, и:

на контролируемом аэродроме – докладывает об этом диспетчеру органа ОВД, который выдает указания о порядке ухода на второй круг и назначает схему захода на посадку по ППП;

на неконтролируемом аэродроме – выполняет полет в сторону ВПП, с последующим вписыванием в схему ухода на второй круг и захода на посадку по ППП, установленную для данного аэродрома.

476. Экипаж ВС, не допущенный к полетам по ППП, выполняет уход на второй круг с набором минимальной высоты полета по кругу и при наличии соответствующих метеоусловий выполняет повторный заход.

476-1. Между ВС, получившим разрешение на выполнение визуального захода на посадку, и другими прибывающими и вылетающими ВС обеспечивается эшелонирование.

Эшелонирование следующих одно за другим ВС обеспечивается диспетчером ОВД до того момента, когда пилот следующего позади ВС докладывает о том, что он видит находящееся впереди ВС.

Сноска. Правила дополнены пунктом 476-1 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

476-2. Командир соответствующего ВС обеспечивает приемлемый интервал эшелонирования относительно предшествующего ВС, относящегося к категории более тяжелого с учетом турбулентности в следе. Если считается необходимым увеличить интервал эшелонирования, летный экипаж соответственно информирует об этом орган ОВД.

Сноска. Правила дополнены пунктом 476-2 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

477. Визуальный заход на посадку применяется днем и в сумерках для полетов ВС всех категорий.

ВС со скоростями полета не более 300 км/час визуальный заход на посадку ночью разрешается выполнять на аэродромах (посадочных площадках), оборудованных светотехническими средствами.

Параграф 9. Визуальное маневрирование при заходе на посадку по кругу (полет по кругу)

478. Визуальное маневрирование при заходе на посадку по кругу (полет по кругу) относится к визуальному этапу полета после завершения захода на посадку по приборам с выведением ВС в такое положение для посадки на ВПП, которое непригодно для захода на посадку по прямой.

На аэродромах, где четко определены визуальные ориентиры, может предписываться (в дополнение к зоне полета по кругу) специальная линия пути для визуального маневрирования, располагающаяся в пределах границ зоны полета по кругу, предназначенной для одних и тех же категорий ВС.

Примечание: Схемы полета по кругу непригодны для вертолетов. Вертолет не выполняет полет по кругу, а маневрирует в визуальных условиях в направлении приемлемой зоны посадки. Экипажи вертолетов, используя схемы полетов для самолетов категории А, если позволяет видимость, выполняют на MDH заход на посадку по прямой.

При заходе на посадку по приборам, когда посадочная ось не допускает захода на посадку по прямой, вертолет выполняет визуальный маневр при наличии метеорологических условий, достаточных, чтобы видеть и обходить препятствия в районе FATO. Для визуального маневрирования вертолетов OCA/H составляет не менее 75 м (246 фут).

479. Для обеспечения безопасности визуального маневрирования (полета по кругу) при заходе на посадку по кругу или полета по предписанной линии пути для визуального маневрирования (далее - полет по предписанной линии пути) устанавливается зона визуального маневрирования, в пределах которой следует учитывать препятствия при расчете минимальных высот снижения и минимумов визуального маневрирования.

Зона визуального маневрирования (полета по кругу) представляет собой зону, в пределах которой действует запас высоты над препятствиями в отношении ВС, выполняющих визуальный маневр (полет по кругу).

480. Для выполнения визуального маневрирования (полета по кругу) при заходе на посадку по кругу или полета по предписанной линии пути на контролируемом

аэродроме аэронавигационная организация для каждой категории ВС определяет и публикует в документах аэронавигационной информации:

1) OCA/H в зоне визуального маневрирования;

2) MDA/H;

3) минимальные значения видимости для выполнения визуального маневрирования.

481. Порядок учета препятствий и расчет минимальных высот снижения и минимумов для визуального маневрирования или предписанной линии пути устанавливаются в соответствии требованиями документа ИКАО "Производство полетов воздушных судов" (Doc 8168 OPS/611).

482. Визуальное маневрирование (полет по кругу) при заходе на посадку по кругу или полета по предписанной линии пути предусматривает:

1) визуальное маневрирование в районе аэродрома в пределах установленной зоны визуального маневрирования для выхода на предпосадочную прямую;

2) соблюдение установленной МВС до момента начала разворота (доворота) на посадочный курс;

3) установление и сохранение постоянного визуального контакта с ВПП и ориентирами в пределах летной полосы;

4) уход на второй круг с любой точки визуального маневрирования (полета по кругу) в случае потери визуального контакта с ВПП и (или) ее ориентирами с выходом на установленную схему ухода на второй круг по ППП и захода на посадку по ППП.

Зона ухода на второй круг специально для визуального маневра не строится.

483. Визуальное маневрирование (полет по кругу) при заходе на посадку по кругу или полет по предписанной линии пути в сумерках выполняется при включенных светотехнических средствах ВПП.

Визуальное маневрирование (полет по кругу) при заходе на посадку по кругу или полет по предписанной линии пути выполняется при непрерывном визуальном контакте с ВПП (порогом ВПП или светотехническими средствами захода на посадку).

484. Визуальное маневрирование при заходе на посадку по кругу начинается в любой точке схемы захода на посадку по приборам после входа ВС в зону визуального маневрирования и получения разрешения от органа ОВД.

При визуальном маневрировании (полете по кругу) при заходе на посадку по кругу или полете по предписанной линии пути выдерживается опубликованное значение MDA/H и обеспечивается нахождение ВС в пределах установленной зоны визуального маневрирования.

Орган ОВД разрешает выполнение визуального маневрирования для захода на посадку при полете по кругу после доклада экипажа ВС об установлении визуального контакта с наземными ориентирами при соблюдении следующих условий:

1) ВНГО соответствует или превышает высоту (эшелон) полета, установленную для начального участка захода на посадку по ППП;

2) метеорологическая видимость не меньше установленной для данной категории ВС.

При этом план полета по ППП не отменяется.

485. Снижение по приборам производится до высоты, установленной в точке начала захода по предписанной траектории, или указанной органом ОВД, а после начала процедуры – до MDA/H.

Снижение ниже MDA/H не производится до тех пор, пока:

1) не будет установлен и поддерживаться визуальный контакт с ориентирами ВПП;

2) пилот не увидит порога ВПП;

3) не будет выдерживаться необходимый запас высоты над препятствиями и ВС не займет соответствующего положения для выполнения посадки.

Снижение ВС ниже MDA/H с целью посадки производится после начала разворота на предпосадочную прямую.

486. При потере визуального контакта с ВПП в любой точке зоны визуального маневрирования снижение прекращается и выполняется уход на второй круг, указанный для данной конкретной схемы захода на посадку.

Переход от визуального маневра (полета по кругу) к уходу на второй круг начинается с разворота с набором высоты в пределах зоны полета по кругу в направлении посадочной ВПП для возврата на абсолютную высоту полета по кругу или еще большую высоту, после чего сразу же осуществляются вход в схему ухода на второй круг и ее выполнение. При выполнении этих маневров не превышается максимальная приборная воздушная скорость при визуальном маневрировании.

487. При выполнении визуального маневрирования (полета по кругу) при заходе на посадку по кругу или полета по предписанной линии пути экипаж ВС:

1) выдерживает схемы снижения и захода на посадку по приборам до точки начала визуального маневрирования;

2) выполняет визуальный маневр при непрерывном визуальном контакте с ВПП и (или) ее ориентирами;

3) выдерживает установленную МВС до начала разворота на посадочный курс;

4) своевременно выполняет уход на второй круг при потере визуального контакта с ВПП и (или) ее ориентирами или при выходе за пределы установленной зоны визуального маневрирования;

5) выдерживает безопасные интервалы с ВС, выполняющими заход на посадку по кругу перед ним.

488. Орган ОВД, под управлением которого выполняется визуальное маневрирование ВС при заходе на посадку по кругу:

1) определяет возможность выполнения визуального маневрирования (полета по кругу) на основе анализа воздушной обстановки и метеоусловий;

2) контролирует выдерживание экипажем ВС схемы снижения и захода на посадку по приборам до точки начала визуального маневрирования (полета по кругу) при наличии РЛК;

3) выдает экипажу ВС разрешение на выполнение визуального маневрирования (полета по кругу) при входе ВС в установленную зону визуального маневрирования;

4) контролирует выдерживание экипажем ВС схемы ухода на второй круг по приборам при наличии РЛК;

5) своевременно передает экипажу ВС информацию о воздушной обстановке, метеорологических условиях и орнитологической обстановке.

Параграф 10. Процедуры установки высотомеров

489. 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 гПа (760 мм.рт.ст.).

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 489 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).

490. Перед взлетом экипаж ВС устанавливает на высотомерах давление QNH и сравнивает показания высотомеров с отметкой значения абсолютной высоты аэродрома .

При установке на высотомерах давления QFE высотомеры будут показывать ноль – "0".

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

1) на значение 1013,25 гПа (760 мм.рт.ст.) – при пересечении высоты перехода;

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

Сноска. Пункт 491 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).

492. Выдерживание высоты (эшелона) полета производится:

1) по значению 1013,25 гПа (760 мм.рт.ст.) – 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 аэродрома 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 492 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).

493. Полеты ВС в переходном слое от высоты перехода до эшелона перехода в режиме горизонтального полета не допускаются. Для уменьшения переходного слоя высота перехода располагается как можно ближе к эшелону перехода, но не менее 300 м (1000 фут).

494. В случае полета ВС по маршруту на высоте ниже высоты перехода и необходимости занятия эшелона, перевод шкалы давления барометрического высотомера с минимального давления по маршруту, приведенного к среднему уровню моря, на стандартное атмосферное давление осуществляется при пересечении высоты перехода для занятия эшелона.

Сноска. Пункт 494 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

495. При снижении ВС с эшелона полета до высоты полета по маршруту на высоте перехода и ниже, перевод шкалы давления барометрического высотомера со стандартного атмосферного давления на минимальное давление по маршруту, приведенное к среднему уровню моря, осуществляется:

1) при пересечении эшелона перехода (нижнего используемого эшелона полета);

2) при выполнении полета на эшелоне перехода (нижнем используемом эшелоне полета) – при начале снижения ВС.

При отсутствии автоматической передачи информации в районе аэродрома, радиовещательной передачи VOLMET, эшелон перехода (нижний используемый эшелон полета) и значение давления по маршруту, приведенного к среднему уровню моря, экипаж ВС получает от органа ОВД.

Сноска. Пункт 495 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

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

1) со значения 1013,25 гПа (760 мм.рт.ст.) 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.

Значение QFE передается по запросу экипажа ВС только для контроля им высоты полета.

Сноска. Пункт 496 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).

497. Перед вылетом с аэродрома, расположенного в равнинной или холмистой местности, где отсутствуют метеорологические наблюдения, давление, приведенное к среднему уровню моря, определяется экипажем ВС по барометрическому высотомеру, стрелки которого установлены на значение абсолютной высоты аэродрома.

498. На горных аэродромах при атмосферном давлении на уровне ВПП, меньшем предельного значения, которое позволяет установить шкала давления барометрического высотомера, необходимо:

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

2) органу ОВД (УВД) сообщить экипажу ВС абсолютную высоту аэродрома и значение атмосферного давления аэродрома, приведенного к среднему уровню моря для установки экипажем на высотомерах (до пересечения нижнего безопасного эшелона) и осуществления захода на посадку с учетом того, что высотомеры показывают абсолютную высоту полета, а в момент приземления – высоту аэродрома над средним уровнем моря.

499. Последовательность перевода шкал давления барометрических высотомеров и сверки их показаний определяется технологией работы и взаимодействия членов экипажа ВС.

Параграф 11. Порядок изменения эшелона (высоты) полета

500. Изменение эшелона (высоты) полета допускается с разрешения органа ОВД с соблюдением установленных интервалов эшелонирования.

ВС, выполняющее полет на заданном эшелоне (высоте), имеет преимущество перед ВС, экипаж которого просит разрешения занять этот эшелон (высоту).

501. Эшелон, занятый ВС, задается другому ВС только после доклада экипажа первого ВС о начале снижения или наборе высоты, если нет возможности применить другой вид эшелонирования.

502. При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне (встреча с опасными метеорологическими явлениями, отказ авиационной техники) командир экипажа ВС самостоятельно изменяет эшелон (высоту) с немедленным докладом об этом органом ОВД.

В этом случае командир экипажа ВС действует в следующем порядке: не изменяя эшелона (высоты) полета, выполняет отворот ВС, как правило, вправо на 30 градусов от оси маршрута и, пройдя 10 морских миль, выводит его на прежний курс с одновременным изменением высоты до выбранного эшелона. О выполнении маневра КВС информирует орган ОВД.

В экстренных случаях снижение выполняется немедленно с момента начала отворота в пределах ограничений РЛЭ. Заняв новый эшелон (высоту) полета, командир экипажа ВС по согласованию с органами ОВД выводит ВС на воздушную трассу.

Сноска. Пункт 502 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

503. Исключен приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

504. 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).

505. Исключен приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

506. Исключен приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

Параграф 12. Полеты в районе аэродрома (узлового диспетчерского района)

507. Полеты в районе аэродрома выполняются:

1) по SID;

2) по STAR;

3) по установленным схемам захода на посадку или части схем при заходе на посадку на посадку по кругу;

4) по траекториям, задаваемым диспетчером ОВД, за исключением горных аэродромов, на которых отсутствуют карты минимальных абсолютных высот ОВД;

5) визуальным маневрированием при заходе на посадку по кругу.

6) методом визуального захода на посадку.

Полеты в районе аэродрома выполняются при соблюдении требований минимальных запасов высот над препятствием, указанных в приложениях 5 и 6 к настоящим Правилам.

508. ВС, выполняющие ту или иную операцию в районе аэродрома, независимо от того, находятся ли они в зоне аэродромного движения, или нет:

1) ведут наблюдение за прочим движением на аэродроме в целях предотвращения столкновения;

2) придерживаются схемы движения, используемой другими ВС, или не входит в нее;

3) выполняют все развороты влево при заходе на посадку и после взлета, если не получены другие указания;

4) выполняют посадку и взлет против ветра, если условия безопасности, расположение ВПП или соображения, относящиеся к воздушному движению, не указывают на целесообразность выбора другого направления.

508-1. Экипаж ВС соблюдает ограничения опубликованных SID и STAR, если органом ОВД не было выдано других указаний и информации, не включенных в описание SID, STAR.

Сноска. Правила дополнены пунктом 508-1 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

Параграф 13. Полеты в зоне ожидания

509. Зона ожидания устанавливается над РНТ аэродрома (коридора) или обозначенными координатами точками.

510. Процедуры полетов в зоне ожидания и порядок выхода из зоны ожидания для захода на посадку публикуются в сборниках аэронавигационной информации. Полеты в зоне ожидания производятся в соответствии с Правилами ИВП.

Если порядок входа и выхода из зоны ожидания не опубликован в документах аэронавигационной информации, то следует руководствоваться положениями приложения 15 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 510 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).

511. Изменение высоты (эшелона) полета в зоне ожидания производится с разрешения органа ОВД (УВД), осуществляющего обслуживание (управление) полета данного ВС.

512. Если ВС, находящемуся в зоне ожидания, требуется немедленная посадка, орган ОВД (УВД) обеспечивает данному ВС внеочередную посадку.

513. Полет в зоне ожидания выполняется на скоростях не более опубликованных для полетов в зоне ожидания, а если они не опубликованы, то на скоростях, не превышающих значений в соответствии с положениями приложения 16 к настоящим Правилам.

514. Вход в зону ожидания и выполнение процедуры ожидания выполняется с креном 25 градусов или с угловой скоростью разворота не менее 3 град/сек.

515. Разворот на линию пути удаления начинается в момент выхода ВС в контрольную точку ожидания.

Разворот на линию пути приближения начинается без упреждения в случаях, когда начало разворота задается моментом достижения заданного значения навигационного параметра (дальности или пеленга от наземного средства навигации) или моментом пролета над навигационным средством.

516. В случаях, когда момент начала разворота на линию пути приближения не указан, то экипаж руководствуется временем полета по линии пути удаления от траверза контрольной точки ожидания, равным для штилевых условий:

1) 1 минуте, если эшелон (высота) ожидания не превышает FL 140 (4250 м);

2) 1,5 минутам, если эшелон (высота) ожидания превышает FL 140 (4250 м).

517. В случае невозможности выполнения требований процедуры ожидания, КВС информирует орган ОВД под управлением, которого находится ВС.

Параграф 14. Маршруты и районы выполнения полетов

518. Эксплуатант выполняет полеты только по тем маршрутам и в тех районах, для которых:

1) наземное обеспечение, включая метеорологическое, соответствует планируемому виду полета;

2) характеристики ВС соответствуют требованиям выдерживания безопасных высот района полетов;

3) бортовое оборудование ВС соответствует минимальным требованиям для планируемого вида полета;

4) имеются действующие полетные карты и схемы;

5) при использовании двухдвигательных ВС имеются приемлемые аэродромы в пределах ограничений по времени и дальности полета;

6) при использовании однодвигательных ВС имеются приемлемые площадки, позволяющие выполнить вынужденную посадку.

519. Эксплуатант обеспечивает соблюдение всех установленных уполномоченной организацией ограничений на маршрутах и в районах полетов.

Сноска. Пункт 519 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

520. Полеты по воздушным трассам и маршрутам ОВД в зависимости от метеорологических условий, типов ВС и их оборудования выполняются по ППП или ПВП на заданных высотах (эшелонах) полета в пределах установленной ширины трассы (маршрута ОВД).

521. В случае угрозы безопасности полета допускается изменение заданной высоты (эшелона) полета и уклонение от линии заданного пути с немедленным докладом экипажа о своих действиях органу ОВД, под управлением которого находится ВС.

522. При изменении расчетного времени пролета ПОД на величину более чем на 2 минуты экипаж сообщает органу ОВД уточненное расчетное время.

523. 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).

524. 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).

525. 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).

526. 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).

527. Исключен приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

528. Исключен приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

529. Исключен приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

530. При наличии на диспетчерских пунктах ОВД информации о воздушной обстановке, получаемой от систем наблюдения ОВД, по решению органа ОВД командир экипажа ВС может освобождаться от доклада пролета пунктов обязательного донесения в зоне (районе) ответственности данного органа.

Сноска. Пункт 530 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

531. При полете по ПВП КВС обходит аэродромы на безопасном удалении или по маршруту по указанию органа ОВД с соблюдением максимальной осмотрительности.

532. Полеты ВС над населенными пунктами выполняются на высоте, позволяющей в случае неисправности ВС произвести посадку за пределами населенных пунктов.

533. В случае, когда метеоусловия не позволяют выдерживать установленную высоту (эшелон) полета, КВС обходит населенный пункт преимущественно с правой стороны, если не установлен иной порядок обхода.

Параграф 15. Полеты в воздушном пространстве в условиях RVSM

534. RVSM применяется в слое между эшелонами FL 290 (8850 м) и FL 410 (12500 м) включительно.

535. Навигационное оборудование ВС за исключением государственных ВС, планирующих выполнить полет в воздушном пространстве применения RVSM, соответствует критериям технических требований к минимальным характеристикам бортовых систем, для полетов в воздушном пространстве применения RVSM, приведенным в параграфе 3 главы 19 настоящих Правил.

536. Диспетчерское разрешение на вход в воздушное пространство с RVSM, за исключением переходного воздушного пространства RVSM, выдается гражданским ВС , допущенным к полетам в указанном воздушном пространстве и всем государственным ВС. Переходное воздушное пространства RVSM устанавливается Соглашениями о процедурах взаимодействия между смежными органами ОВД и определяется в документах аэронавигационной информации.

537. Любой переход к системе (от системы) эшелонирования RVSM выполняется в пределах переходного воздушного пространства в соответствии с Соглашениями о процедурах взаимодействия между смежными органами ОВД.

538. ВС, допущенным к полетам в воздушном пространстве применения RVSM и государственным ВС, входящим в воздушное пространство RVSM и выходящим из него, назначается эшелон полета через 600 м (2000 фут) между эшелонами FL 290 (8850 м) и FL 410 (12500 м) включительно.

539. Диспетчерское разрешение на вход в воздушное пространство применения RVSM не выдается ВС, выполняющим полет в составе группы, а также:

1) когда планируется вход в воздушное пространство с RVSM ВС, которое, по имеющейся информации, не располагает необходимым оборудованием;

2) когда ВС информирует орган ОВД о неспособности выдерживать разрешенный эшелон полета в соответствии с требованиями к использованию RVSM;

3) когда пилот сообщает об отключении устройства автоматического выдерживания абсолютной высоты;

4) когда отображаемая на индикаторе абсолютная высота отличается от разрешенного эшелона полета на 90 м (300 фут) или более.

540. Если ВС не имеет возможности выполнить требования по выдерживанию заданного эшелона полета из-за отказа оборудования, погодных условий,

турбулентности, орган ОВД обеспечивает минимум вертикального эшелонирования 600 м (2000 фут) или соответствующее горизонтальное эшелонирование данного ВС относительно других ВС.

541. Если отображаемая информация о высоте полета выходит за пределы установленного допустимого значения ±60 м (±200 фут) от заданного эшелона в воздушном пространстве применения RVSM, экипажу ВС дается указание проверить установку величины давления и подтвердить высоту полета ВС.

542. Орган ОВД, используя метеорологическую информацию и сообщения экипажей ВС о наличии сильной турбулентности, по согласованию с руководителем полетов, принимает решение о необходимости прекращения полетов по RVSM на определенный период времени и на определенных эшелонах полета и/или зонах.

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

543. При выполнении полета в воздушном пространстве RVSM экипаж ВС выполняет следующие процедуры:

1) на крейсерском эшелоне полета выдерживает ВС на CFL. Соблюдает диспетчерские разрешения органов ОВД. За исключением аварийных ситуаций, ВС не покидает преднамеренно CFL без разрешения органа ОВД;

2) при смене эшелонов полета в соответствии с диспетчерским разрешением не допускает, чтобы ВС оказывалось выше или ниже нового эшелона полета более чем на 45 м (150 фут);

3) автоматическое устройство выдерживания абсолютной высоты находится в исправном состоянии и включено при полете на крейсерском эшелоне, кроме тех случаев, когда такие обстоятельства, как турбулентность или необходимость перебалансировки ВС требуют его отключения. В любом случае выдерживание абсолютной высоты крейсерского полета осуществляется по показаниям одного из двух высотомеров, предусматриваемых в RVSM MASPS;

4) устройство сигнализации об отклонении по абсолютной высоте исправно и включено;

5) осуществляется регулярная (почасовая) перекрестная проверка показаний высотомеров, при этом данные как минимум двух отвечающих RVSM MASPS должны совпадать в пределах 60 м (200 фут), в случае невыполнения этого условия представляется доклад о неисправности системы и уведомляется орган ОВД;

6) работающий приемоответчик, предоставляющий данные об абсолютной высоте, соединен с отвечающей требованиям RVSM MASPS системой измерения высоты, используемой для управления самолетом;

7) до входа в воздушное пространство с RVSM пилот убеждается в нормальной работе следующего оборудования:

две системы измерения абсолютной высоты, как это предусматривается RVSM MASPS;

автоматическое устройство (устройства) выдерживания абсолютной высоты;

один приемоответчик, который предоставляет данные об абсолютной высоте (если это требуется для выполнения полета в конкретном воздушном пространстве с RVSM) и может переключаться и работать от любой из двух систем измерения высоты, предусматриваемых RVSM MASPS;

одно устройство сигнализации об отклонении по абсолютной высоте.

В случае отказа какого-либо из перечисленного оборудования до входа в воздушное пространство с RVSM пилот запрашивает новое диспетчерское разрешение, с тем, чтобы исключить выполнение полета в данном воздушном пространстве.

544. После входа в воздушное пространство с RVSM соблюдаются следующие процедуры действий в непредвиденных обстоятельствах, о которых пилот уведомляет орган ОВД:

1) о непредвиденных обстоятельствах (отказы оборудования, погодные условия), которые не позволяют выдерживать разрешенный эшелон полета, и согласовывает план действий;

2) об отказах оборудования, к которым относятся:

отказ всех бортовых автоматических устройств выдерживания абсолютной высоты;

нарушение резервирования бортовых систем измерения высоты или какого-либо их компонента;

отказ всех приемоответчиков, предоставляющих данные об абсолютной высоте;

потеря тяги двигателя, требующая снижения;

любой другой отказ оборудования, не позволяющий выдерживать разрешенный эшелон полета;

3) о входе в зону сильной турбулентности, не позволяющей выдерживать разрешенный эшелон полета в пределах 90 м (300 фут).

545. В случае невозможности уведомить орган ОВД и получить от него разрешение до отклонения от заданного разрешенного эшелона полета пилот соблюдает установленные процедуры действий в непредвиденных обстоятельствах, предусмотренные в данном районе полетов, и как можно скорее получает разрешение органа ОВД.

546. При полете по спрямленному маршруту в зоне RVSM в случае потери радиосвязи КВС возвращается на воздушную трассу, заявленную планом полета, и продолжает полет, руководствуясь положениями параграфа 6 главы 17 настоящих Правил.

Допуск ВС к полетам в воздушном пространстве применения RVSM осуществляется уполномоченной организацией в соответствии с положениями приложений 17 и 18 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 546 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

Параграф 16. Районы полетов или маршруты, где установлены соответствующие навигационные спецификации, основанные на характеристиках PBN

547. При полетах в районах или по маршрутам, где установлены соответствующие PBN, ВС оснащается навигационным оборудованием, которое позволит ему выполнять полеты в соответствии с установленными навигационными спецификациями.

547-1. Перед выполнением полетов по маршрутам RNAV 5 или RNAV 1 летный экипаж ВС убеждается в готовности на весь период планируемого полета инфраструктуры навигационных средств, требуемой для намеченного маршрута, включая любые не имеющие отношение к RNAV чрезвычайные обстоятельства. Пилот также убеждается в готовности бортового навигационного оборудования, необходимого для выполнения полета.

Сноска. Правила дополнены пунктом 547-1 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

547-2. Уровни RAIM, требуемые для RNAV 5 или RNAV 1 на маршруте (маршрутах) проверяются либо посредством NOTAM (если таковые выпускаются), либо с помощью компьютерной программы прогнозирования.

Сноска. Правила дополнены пунктом 547-2 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

547-3. В прогнозе готовности RAIM учитываются последние NOTAM о созвездиях GPS и модель бортового радиоэлектронного оборудования.

В случае прогнозируемой непрерывной потери соответствующего уровня обнаружения отказов в течение более 5 мин для любого участка полета по RNAV 5 или RNAV 1 план полета пересматривается (переносится вылет на другое время или планируется другой маршрут полета).

Компьютерная программа прогнозирования готовности RAIM не гарантирует обеспечения обслуживания, а скорее является средством оценки предполагаемых возможностей соблюдения требуемых навигационных характеристик.

Сноска. Правила дополнены пунктом 547-3 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

547-4. Во время представления плана полета ОВД, эксплуатанты ВС на маршруте полета по RNAV 5 или RNAV 1 вносят соответствующий код в поля под номером 10 и 18 формы плана полета.

Сноска. Правила дополнены пунктом 547-4 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 транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

547-5. Во время полета с помощью перекрестных проверок с обычными навигационными средствами экипаж ВС контролирует ход полета в части навигационной приемлемости, используя при этом основные индикаторы в сочетании с блоком управления и индикации RNAV.

Сноска. Правила дополнены пунктом 547-5 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

547-6. В случае отказа связи экипаж ВС продолжает полет по маршруту RNAV в соответствии с установленным порядком действий на случай потери связи.

Сноска. Правила дополнены пунктом 547-6 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

548. Эксплуатант не выполняет полеты в воздушных пространствах государств или районах, где установлены соответствующие PBN, если его ВС не имеют соответствующего навигационного оборудования и не сертифицированы уполномоченной организацией.

Сноска. Пункт 548 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

548-1. В случае если назначенная ВС схема прибытия или вылета RNAV не может быть принята экипажем ВС из-за оборудования RNAV, обстоятельств, связанных с его эксплуатационным использованием или по другой причине, экипаж ВС немедленно сообщает об этом органу ОВД. В этом случае орган ОВД обеспечивает радиолокационное наведение.

Сноска. Правила дополнены пунктом 548-1 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

548-2. Если ВС не способно удовлетворять требованиям предписанной навигационной спецификации из-за отказа или снижения точности системы RNAV на ВС, обнаруженных до вылета с аэродрома, на котором устранить неисправность этой системы невозможно, данному ВС разрешается продолжать полет до ближайшего подходящего аэродрома, на котором неисправность системы может быть устранена.

При выдаче диспетчерского разрешения такому ВС орган ОВД принимает во внимание существующую или ожидаемую ситуацию с воздушным движением и может изменить время вылета, эшелон полета или маршрут предполагаемого полета. В ходе выполнения полета в зависимости от воздушной обстановки орган ОВД может вносить изменения.

Сноска. Правила дополнены пунктом 548-2 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

548-3. При ухудшении характеристик или отказе системы RNAV во время полета ВС по схеме прибытия или вылета, требующей использования RNAV:

1) ВС направляется по маршрутам ОВД, определяемым средствами VOR/DME; или

2) при отсутствии таких маршрутов ВС направляются по маршрутам с помощью обычных навигационных средств; или

3) ВС обеспечивается векторением (радиолокационным наведением) до тех пор, пока оно не сможет возобновить навигацию с помощью своих собственных средств.

Сноска. Правила дополнены пунктом 548-3 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

548-4. Экипаж ВС не запрашивает или не заявляет схемы RNAV 1, если ВС не отвечают всем содержащимся в соответствующих документах критериям. Если ВС, которое не отвечает этим критериям, получает разрешение органа ОВД выполнить схему по RNAV 1, пилот уведомляет орган ОВД о том, что не может выполнить такое разрешение и запрашивает альтернативные инструкции.

Сноска. Правила дополнены пунктом 548-4 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

548-5. Экипаж ВС не выполняет полет по SID или STAR RNAV 1, если его нельзя извлечь из бортовой базы данных по названию маршрута и если он не соответствует маршруту на карте. Однако впоследствии данная схема изменяется путем введения или исключения конкретных точек пути в соответствие с разрешениями органов ОВД. Ручной ввод (или образование новых точек пути путем ручного ввода) широты и долготы не разрешается. Кроме того, пилоты не изменяют в базе данных тип точек пути SID или STAR с "флай-бай" на "флай-овер" (или наоборот).

Сноска. Правила дополнены пунктом 548-5 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

548-6. Если орган ОВД задает курс, который уводит ВС с маршрута, экипаж ВС не изменяет план полета в системе PBN до тех пор, пока не получит разрешение возвратиться на данный маршрут или диспетчер не подтвердит новое разрешение по

маршруту. Когда ВС не находится на опубликованном маршруте RNAV 1, установленное требование к точности не применяется.

Сноска. Правила дополнены пунктом 548-6 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

549. Допуск ВС к полетам в воздушных пространствах государств или районах, где установлены соответствующие PBN осуществляется уполномоченной организацией в соответствии с положениями приложений 19 и 20 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 549 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

Параграф 17. Полеты в районах воздушного пространства, где установлен соответствующий тип требуемых характеристик связи RCP

550. При полетах в определенных районах воздушного пространства или по маршрутам, где установлен соответствующий тип требуемых характеристик связи, ВС оснащаются оборудованием связи, которое позволит ему выполнять полеты в соответствии с установленным типом (типами) RCP.

551. Эксплуатант получает разрешение выполнять полеты в таком воздушном пространстве от уполномоченной организации, после того как он продемонстрировал, что в РПП определены процедуры по обеспечению предусмотренных конкретным типом RCP, обеспечена подготовка персонала в рамках своей компетентности, что бортовое оборудование ВС и соответствующее взаимодействие со службой связи поставщика ОВД соответствуют типу RCP.

Сноска. Пункт 551 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

552. Допуск ВС к полетам в районах воздушного пространства государств или по маршрутам, где установлен соответствующий тип RCP осуществляется уполномоченной организацией.

Сноска. Пункт 552 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

Параграф 18. Обслуживание воздушного движения

553. ОВД осуществляется в соответствии с требованиями Закона, Правил ИВП.

554. Оперативные указания, связанные с внесением изменения в план полета для ОВД, согласуются с соответствующим органом ОВД до того, как они будут переданы экипажу ВС.

Глава 8. Выполнение полетов

Параграф 1. Основные требования

555. КВС соблюдает законы, правила и процедуры тех государств, в воздушном пространстве которых он выполняет полеты, а также государства регистрации ВС и государства эксплуатанта.

556. Эксплуатант ВС, в случае осуществления воздушных перевозок пассажиров, багажа, груза, почты за плату, на основании договоров воздушной перевозки (далее - коммерческие воздушные перевозки) или авиационных работ, обеспечивает знание и исполнение всеми членами летного экипажа ВС, Закона, настоящих Правил и процедур , касающихся исполнения их обязанностей.

557. В отсутствие служб авиационной безопасности КВС проводит предполетный досмотр ВС, его бортовых запасов, членов экипажа ВС, перевозимых лиц и их имущества, а также груза и почты.

558. В случае совершения акта незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, КВС информирует о нем орган ОВД, а при отсутствии связи с ним – органы внутренних дел.

558-1. Перед началом полета КВС знакомится со всей имеющейся метеорологической информацией, относящейся к намеченному полету. Подготовка к полету за пределы окрестностей места вылета и к каждому полету по правилам полетов по приборам включает:

1) изучение имеющихся текущих метеорологических сводок и прогнозов;

2) планирование альтернативных действий на тот случай, если полет не выполняется, как намечено, вследствие погодных условий.

Сноска. Правила дополнены пунктом 558-1 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).

558-2. Полет, который выполняется по ПВП, не начинается до тех пор, пока текущие метеорологические сводки или подборка текущих сводок и прогнозов не укажут на то, что метеорологические условия на маршруте или части маршрута, по которому ВС будет следовать в соответствии с ПВП, обеспечат к соответствующему времени возможность соблюдать эти правила.

Сноска. Правила дополнены пунктом 558-2 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).

559. Перед полетом КВС изучает имеющуюся информацию, касающуюся данного полета, а также планирует действия на тот случай, если полет по плану не будет выполнен вследствие ухудшения погодных условий.

560. Необходимая информация для КВС, включает в себя как минимум следующее:

для полета по ППП, а также полета по ПВП вне района аэродрома вылета: сводки и прогнозы погоды;

данные запасных аэродромов в случаях, предусмотренных настоящими Правилами;

для любого полета:

данные ВПП в намеченных к использованию местах взлета и посадки;

потребный запас топлива;

данные о взлетной и посадочной дистанции, содержащиеся в РЛЭ;

все известные задержки движения, о которых КВС был уведомлен органом ОВД.

561. КВС разрешается выбирать площадку для посадки ВС, если отсутствует аэронавигационная информация о ней, в случае, если она осмотрена с земли или подобрана с воздуха и признана КВС удовлетворяющей требованиям РЛЭ.

Для посадки на площадку, подобранную с воздуха, пилот ВС имеет соответствующий допуск.

562. При осуществлении перевозок пассажиров на вертолетах с посадками на площадки, подобранные с воздуха, процедуры выполнения таких посадок устанавливаются в РПП эксплуатанта с оценкой возможных рисков и способов их снижения.

563. Не допускаются посадки с подбором площадок с воздуха на самолетах при осуществлении коммерческих воздушных перевозок пассажиров.

564. КВС перед полетом в целях выполнения авиационных работ или АОН убеждается в том, что:

1) ВС пригодно к полетам и на борту находятся документы, указанные в пункте 82 настоящих Правил;

2) на борту установлены приборы и оборудование, необходимые для ожидаемых условий полета, КВС убеждается в их работоспособности в соответствии с положениями РЛЭ;

3) выполнены процедуры согласно положениям пунктов 628 и 629 настоящих Правил;

4) масса ВС и расположение его центра тяжести позволяют безопасно выполнять полет с учетом ожидаемых условий полета;

5) груз на борту правильно распределен и надежно закреплен;

6) не будут превышаться эксплуатационные ограничения ВС, содержащиеся в РЛЭ;

7) установлено, что располагаемые и непосредственно необходимые для безопасной эксплуатации ВС наземные и (или) водные средства, включая связное оборудование и навигационные средства, позволяют выполнить намеченный полет;

8) полет производится на аэродром или с аэродрома при условиях, которые не ниже эксплуатационных минимумов, установленных для данного аэродрома государством, в котором он расположен:

для полета по ППП метеорологическая информация указывает на то, что условия на аэродроме назначения или, в случаях, когда требуется запасной аэродром назначения – на одном запасном аэродроме, будут к расчетному времени прилета соответствовать эксплуатационным минимумам аэродрома или превышать их;

для полета по ПВП, за исключением полета в районе аэродрома вылета, информация о фактической погоде или текущие сводки и прогнозы указывают на то, что метеорологические условия на той части маршрута, по которому ВС должно следовать в соответствии с ПВП, обеспечат к запланированному времени возможность соблюдения ПВП.

565. Перед полетом по ПВП в целях выполнения авиационных работ или АОН количество топлива и масла на борту должно быть, не менее чем указано в пункте 592 настоящих Правил.

566. Перед полетом по ППП в целях выполнения авиационных работ или АОН количество топлива и масла на борту должно позволять:

1) выполнить полет до аэродрома назначения, затем на запланированной крейсерской скорости выполнить полет до запасного аэродрома, а затем продолжать полет на запланированной крейсерской скорости в течение 45 минут для самолетов и 30 минут для вертолетов;

2) выполнить полет до запасного аэродрома через любой заранее определенный рубеж ухода и затем продолжить полет в течение 30 минут при условии, что перед полетом имеется не меньший запас топлива и масла, чем необходимо для выполнения полета до аэродрома намеченной посадки и затем продолжения его в течение 1 часа.

567. При расчете количества топлива и масла учитываются:

1) прогнозируемые метеорологические условия;

2) предполагаемые отклонения от маршрута по указанию органов ОВД и задержки, связанные с воздушным движением;

3) необходимость выполнения одного захода на посадку по приборам на аэродроме намеченной посадки, включая уход на второй круг (при выполнении полета по ППП);

4) повышенный расход топлива при разгерметизации кабин ВС или при отказе одного двигателя во время полета по маршруту;

5) любые другие известные условия, которые могут задержать посадку или вызвать повышенный расход топлива и (или) масла.

568. Экипаж ВС убеждается в наличии запаса кислорода перед полетом и его готовности к использованию для дыхания членами экипажа и пассажирами.

569. Не допускается начинать полет, если присутствует иней, мокрый снег или лед на поверхностях крыльев, фюзеляжа, органов управления, оперения, воздушных винтов , лобового стекла, силовой установки или на приемниках воздушного давления барометрических приборов ВС, если иное не предусмотрено РЛЭ.

570. Не допускается выполнять полет на ВС, не оснащенном противообледенительной системой, при наличии фактического или прогнозируемого обледенения.

571. ВС эксплуатируется:

1) в соответствии с его эксплуатационной документацией;

2) в пределах эксплуатационных ограничений, предписанных уполномоченным органом государства регистрации ВС.

572. Перед началом полета КВС удостоверяется, что ЛТХ ВС, указанные в РЛЭ, позволяют безопасно выполнить намеченный полет в прогнозируемых условиях.

573. Перед полетом экипаж удостоверяется в том, что на борту ВС, выполняющем коммерческие пассажирские перевозки, имеется оборудование в работоспособном состоянии.

574. При полете в целях выполнения авиационных работ или АОН на борту ВС находятся документы, указанные в пункте 82 настоящих Правил.

575. На ВС ведется бортовой журнал, в котором отражаются разделы, указанные в приложении 1 к настоящим Правилам.

576. Для ВС ведется санитарный журнал. По решению владельца или эксплуатанта ВС АОН в качестве санитарного журнала используется бортовой журнал.

577. При выполнении полета по ППП экипаж ВС ведет постоянное наблюдение за воздушной и метеорологической обстановкой визуально и с использованием бортовых РТС.

578. КВС при выполнении полета по ППП:

1) выполняет установленные в аэронавигационной информации схемы выхода из района аэродрома, захода на посадку и посадки;

2) выдерживает установленные в аэронавигационной информации и органом ОВД эшелоны (высоты) и маршрут полета, траектории и параметры полета;

3) информирует орган ОВД, по его запросу, о фактическом местонахождении ВС, высоте и условиях полета;

4) выполняет указания органа ОВД.

579. В целях регулирования интервалов между ВС орган ОВД производит векторение, а также задает режимы поступательных и вертикальных скоростей в допустимых для данного ВС пределах.

Экипаж ВС возобновляет самостоятельное самолетовождение после получения от органа ОВД соответствующего указания и сообщения о местонахождении ВС, если в результате выполнения векторения ВС отклонилось от ранее заданного маршрута.

Параграф 2. Правила определения финального резерва топлива

580. Для ВС, выполняющих коммерческие пассажирские перевозки и (или) крупногабаритных и турбореактивных ВС АОН финальный резерв (далее - резерв) топлива:

самолеты с поршневыми двигателями – для полетов в течение 45 минут; или

самолеты с газотурбинными двигателями – для полета в течение 30 минут со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м (1500 фут) над превышением аэродрома в МСА.

Если аэродром намеченной посадки является изолированным аэродромом, то количество топлива достаточно:

самолеты с поршневыми двигателями – для полета в течение 45 минут плюс 15 % от полетного времени, запланированного для полета на крейсерском эшелоне, включая резерв топлива, или в течение 2 часов, в зависимости от того, какой период короче;

самолеты с газотурбинными двигателями – для полета в течение 2 часов при нормальном крейсерском потреблении топлива над аэродромом пункта назначения, включая резерв топлива.

581. При принятии решения на вылет с рубежом ухода на запасной аэродром или без запасного аэродрома, количество топлива к расчетному времени прилета на аэродром назначения достаточно на 1 час полета на высоте круга. Рубеж ухода определяется так, чтобы к расчетному времени прилета на запасной аэродром, количество топлива было достаточным на 30 минут полета на высоте круга.

582. Для вертолетов при полетах по ПВП резерв топлива достаточен для полета в течение 20 минут на оптимальной (с точки зрения расхода топлива) скорости.

При полетах по ППП требуется резерв топлива для выполнения полета в течение 30 минут со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м (1500 фут) над намеченным вертодромом или местом посадки при стандартных температурных условиях и выполнения захода на посадку и посадки.

583. Для полетов по ПВП в целях выполнения авиационных работ или АОН количество резерва топлива:

1) при полете по ППП или на изолированный аэродром – для 45 минут полета на нормальной крейсерской абсолютной высоте; или

2) при полете по ППП и когда требуется запасной аэродром пункта назначения – для 45 минут полета на нормальной крейсерской абсолютной высоте; или

3) при полете по ПВП днем – для 30 минут полета на нормальной крейсерской абсолютной высоте; или

4) при полете по ПВП ночью – для 45 минут полета на нормальной крейсерской абсолютной высоте.

584. Окончательные решение о количестве резерва топлива принимает КВС в зависимости от аэронавигационной, метеорологической обстановки по маршруту полета, на аэродроме назначения и запасных и расстояний до этих аэродромов.

Параграф 3. Запас топлива

585. ВС должно быть заправлено достаточным количеством используемого топлива для безопасного завершения планируемого полета и допускающим возможность отклонений от намеченного плана полета.

586. Количество топлива и масла на борту ВС, необходимого для выполнения полета определяется в соответствии с положениями:

1) параграфа 9 главы 10 настоящих Правил – для самолетов, выполняющих коммерческие воздушные перевозки пассажиров;

2) параграфа 9 главы 11 настоящих Правил – для вертолетов;

3) параграфов 3 и 4 главы 13 настоящих Правил – для самолетов АОН, максимальная сертифицированная взлетная масса которых превышает 5700 кг, или самолетов, оснащенных одним или несколькими турбореактивными двигателями.

Параграф 4. Управление расходом топлива в полете

587. Эксплуатант устанавливает одобряемые уполномоченной организацией политику и процедуры с целью обеспечить контроль количества топлива и управление расходом топлива в полете.

Сноска. Пункт 587 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

588. КВС постоянно следит за тем, чтобы запас топлива на борту был не меньше запаса топлива, который требуется для продолжения полета до аэродрома, на котором можно выполнить безопасную посадку при сохранении после посадки запланированного резерва топлива.

Сохранение резерва топлива предназначено обеспечить безопасную посадку на любом аэродроме, когда непредвиденные обстоятельства могут не позволить безопасное выполнение полета в соответствии с первоначальным планом.

589. КВС запрашивает у органа ОВД информацию о задержке, когда непредвиденные обстоятельства могут привести к посадке на аэродроме пункта назначения с меньшим запасом топлива, чем сумма резерва топлива и топлива, требующегося для выполнения полета до запасного или для выполнения полета до изолированного аэродрома.

590. КВС передает сообщение MINIMUM FUEL органу ОВД об остатке минимального запаса топлива, когда он должен выполнить посадку на конкретном аэродроме, и рассчитывает, что любое изменение выданного разрешения для полета на этот аэродром может привести к посадке с меньшим запасом топлива, чем запланированный резерв топлива.

Сообщение MINIMUM FUEL информируют орган ОВД о том, что все запланированные варианты использования аэродромов сводятся к использованию

конкретного аэродрома намеченной посадки, и любое изменение полученного разрешения может привести к выполнению посадки с меньшим запасом топлива, чем было запланировано для резерва топлива. Это не означает аварийную ситуацию, а лишь указывает на возможность возникновения аварийной обстановки, если имеет место какая-либо непредвиденная задержка.

591. КВС объявляет об аварийной ситуации, связанной с запасом топлива на борту, сообщением MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY FUEL, когда расчет предполагаемого запаса топлива на борту показывает, что после посадки на ближайшем аэродроме, на котором можно совершить безопасную посадку, запас топлива окажется ниже запланированного уровня резерва топлива.

Параграф 5. Общие правила вылета, прилета ВС

592. КВС принимает решение на вылет при соблюдении следующих условий:

1) экипаж подготовлен к предстоящему полету и в состоянии обеспечить безопасное его выполнение;

2) ВС технически годно к полету в ожидаемых условиях и его можно эксплуатировать в соответствии с положениями РЛЭ или эквивалентного ему документа ВС данного типа;

3) расчетные взлетная, полетная и посадочная массы и центровки ВС не выйдут за ограничения, установленные РЛЭ или эквивалентным ему документом ВС данного типа;

4) запас топлива и масла на борту ВС перед запуском двигателя (двигателей) для выполнения полета не меньше минимального значения, определенного в соответствии с требованиями к запасу топлива и масла на полет;

5) имеется достаточная информация о метеорологической, аэронавигационной обстановках, об ограничениях и условиях по району полета, аэродрому вылета, назначения и запасным аэродромам, при этом:

аэродром вылета либо указанные в плане полета аэродром назначения и (или) запасные аэродромы технически пригодны и не будут закрыты в ожидаемое время вылета/прилета по любой причине, не связанной с метеорологическими условиями;

на маршруте предстоящего полета отсутствуют или не будут действовать ограничения или запреты на использование воздушного пространства, которые не позволят выполнить полет согласно представленному эксплуатантом плану полета либо действующему повторяющемуся плану полета;

6) полет обеспечен планом (планами), разрешениями (если требуются), подтвержденными органами ОВД, а также необходимым видом УВД (ОВД) (если полет будет проходить в контролируемом воздушном пространстве), при этом представленный эксплуатантом план полета или существующий план продолжения полета соответствует заданию на полет (выполнению полета).

593. В случае если в период между принятием решения на вылет и вылетом ВС, сообщенные органом ОВД метеоусловия на аэродромах вылета, назначения и (или) запасных, а также по маршруту (району авиационных работ) ухудшились до значения ниже установленных для этих аэродромов (маршрутов) минимумов, КВС повторно оценивает возможность вылета и принимает решение о переносе вылета или снятии части загрузки, если при подготовке к полету оказалось, что масса ВС превышает допустимую массу ВС для фактических условий.

594. Запрос КВС разрешения на запуск двигателя перед полетом является подтверждением принятия решения на вылет.

595. При задержке более чем на 30 минут от времени вылета, предусмотренного планом полета, или отмене вылета КВС сообщает об этом органу ОВД и получает информацию, указанную в пункте 600 настоящих Правил для подтверждения или отмены принятого решения на вылет.

Метеорологическую информацию и принятие решения на вылет в этом случае разрешается получать экипажу по радио или по другим средствам связи.

596. Принятие решения на вылет, взлет и посадку ВС производится исходя из эксплуатационных минимумов аэродромов, квалификации КВС для выполнения полетов в условиях LVO и ограничения по использованию ВС и его оборудования при полетах в условиях ограниченной видимости.

597. При принятии решения на выполнение взлета или посадки соответствие фактического ветра установленным ограничениям определяется с учетом его порывов.

598. Варианты принятия решения на вылет с уходом на запасной аэродром с ВПР (МВС) аэродрома назначения рассматриваются как основные и предусматриваются при разработке планов (расписания) движения ВС.

599. При определении пригодности запасного аэродрома учитываются:

1) характеристики аэродрома (расположение, превышение, климатические характеристики, характеристики ВПП, рулежных дорожек, перронов);

2) наличие достаточного объема действующей аэронавигационной информации по этому аэродрому;

3) ограничения по выполнению полетов, включая ограничения по шуму, установленные на этом аэродроме;

4) наличие требуемых видов обеспечения полетов на этом аэродроме для эксплуатируемого типа ВС и вида выполняемых полетов;

5) минимальная приемлемая категория RFFS для аэродрома ниже категории 4 для самолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27000 кг, и не ниже категории 1 для прочих самолетов.

Параграф 6. Особенности принятия решения на вылет. Самолеты

600. КВС принимает решение на вылет по ППП на основании анализа метеорологической обстановки, если:

1) на аэродроме вылета фактическая погода не ниже минимума, установленного для взлета;

2) на запасном аэродроме для взлета фактическая погода или прогноз не ниже установленного минимума для посадки;

3) на маршруте полета отсутствуют опасные явления погоды, обход которых невозможен;

4) на аэродроме назначения фактическая и прогнозируемая ко времени прилета погода соответствует:

имеется запасной аэродром, соответствующий условиям, указанным в подпункте 2) настоящего пункта, а также в пунктах 601, 603, 604, 611, 767, 768 и 774 настоящих Правил - для коммерческой авиации, в пунктах 1114 и 1115; 1174, 1175 и 1176 настоящих Правил - для АОН;

на аэродроме назначения (кроме изолированного аэродрома) прогнозируемые метеорологические условия за 1 час до и после расчетного времени прилета будут соответствовать:

при заходе на посадку по CAT II, III (CAT IIIA, B или C), по категории, отличающейся от стандарта CAT II (LTS CAT II), по CAT I, по категории ниже, чем стандарт CAT I (LTS CAT I), с APV (3D заходы на посадку по приборам типа A или B) - RVR/VIS не ниже эксплуатационного минимуму аэродрома;

для NPA (2D заходы на посадку по приборам типа A) - RVR/VIS равна или превышает эксплуатационный минимум по NPA и НГО (вертикальная видимость) равна или превышает MDA/H;

для визуального захода на посадку - НГО (вертикальная видимость) равна или превышает уровень, на котором начинается начальный участок захода на посадку;

с применением визуального маневрирования при заходе на посадку по кругу - VIS равна или более значения дальности видимости для выполнения визуального маневрирования при заходе на посадку с применением кругового маневрирования для данной категории ВС и НГО (вертикальная видимость) или равна или превышает MDA /H для захода на посадку с применением кругового маневрирования.

Сноска. Пункт 600 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

601. Прогнозируемые метеорологические условия на запасных аэродромах для аэродрома назначения, для изолированного аэродрома, в том числе запасных аэродромов на маршруте, за 1 час до и после расчетного времени прилета будут соответствовать:

1) при заходе на посадку по CAT II, CAT IIIA, B или C, по категории, отличающейся от стандарта CAT II (LTS CAT II) (3D заходы на посадку по приборам типа B) - RVR не ниже эксплуатационного минимума по CAT I;

2) при заходе на посадку по CAT I, по категории ниже, чем стандарт CAT I (LTS CATI), по категории захода APV (3D заходы на посадку по приборам типа A или B) - RVR/VIS равна или превышает эксплуатационный минимум по NPA, НГО (вертикальная видимость) равна или более MDA/H для NPA;

3) при заходе на посадку по некатегорированной системе посадки ILS (3D заходы на посадку по приборам типа A или B) - RVR/VIS равна или превышает эксплуатационный минимум для NPA, НГО (вертикальная видимость) равна или более MDA/H для NPA;

4) при заходе на посадку по неточным системам захода на посадку NPA (2D заходы на посадку по приборам типа A) - минимум NPA: RVR/VIS + 1000 метров, НГО (вертикальная видимость) превышает MDA/H + 200 футов (60 метров);

5) при визуальном заходе на посадку - НГО (вертикальная видимость) равна или превышает уровень, на котором начинается начальный участок захода на посадку;

6) при заходе на посадку по кругу с применением визуального маневрирования - VIS не менее значения дальности видимости для выполнения визуального маневрирования при заходе на посадку с применением кругового маневрирования для данной категории BC, НГО (вертикальная видимость) равна или превышает MDA/H для захода на посадку с применением кругового маневрирования.

Сноска. Пункт 601 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

Параграф 7. Особенности принятия решения на вылет. Вертолеты

602. Командир вертолета принимает решение на вылет по ППП на основании анализа метеорологической обстановки, если:

1) на вертодроме (аэродроме) вылета фактическая погода не ниже минимума, установленного для взлета;

2) на запасном вертодроме (аэродроме) для взлета фактическая погода или прогноз не ниже установленного минимума для посадки;

3) на маршруте полета отсутствуют опасные явления погоды, обход которых невозможен;

4) имеется запасной вертодром (аэродром), соответствующий условиям, указанным в подпункте 2) настоящего пункта, а также в пунктах 603 и 604, 611, 944, 945, 946, 947, 948 и 949 настоящих Правил - для коммерческой авиации, в пунктах 603, 604, 611, 1079 и 1080 настоящих Правил - для АОН;

5) на вертодроме (аэродроме) назначения (кроме изолированного вертодрома (аэродрома) прогнозируемые метеорологические условия за 1 час до и после расчетного времени прилета будут соответствовать:

при заходе на посадку по CAT II, III, по CAT I, с APV (3D заходы на посадку по приборам типа A или B) - RVR/VIS не ниже эксплуатационного минимуму аэродрома;

для NPA (2D заходы на посадку по приборам типа A) - RVR/VIS равна или превышает эксплуатационный минимум по NPA и НГО (вертикальная видимость) равна или превышает MDA/H;

для визуального захода на посадку – наличие метеорологических условий, не ниже предусмотренных для полетов по ПВП.

Сноска. Пункт 602 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

603. Прогнозируемые метеорологические условия на запасном вертодроме (аэродроме) за 1 час до и после расчетного времени прилета будут соответствовать:

1) при заходе на посадку по CAT II, CAT IIIA, B – RVR не ниже эксплуатационного минимума по CAT I и разрешенной DH/DA;

2) при заходе на посадку по CAT I - DH/DA CAT I +200 футов (60 метров) и VIS + 400 метров;

3) по неточным системам захода на посадку NPA – минимум NPA: RVR/VIS + 400 метров и MDA/H + 200 футов (60 метров);

4) для визуального захода на посадку – наличие метеорологических условий, не ниже предусмотренных для полетов по ПВП.

Сноска. Пункт 603 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

603-1. Запас топлива и масла при полетах по ПВП и ППП для вертолетов соответствует требованиям, изложенным в пунктах 955, 956, 957, 958, 959 и 960 настоящих Правил - для коммерческой авиации, в пунктах 1081, 1082, 1083, 1084, 1085 и 1086 настоящих Правил – для АОН.

Сноска. Правила дополнены пунктом 603-1 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

Параграф 8. Метеорологические условия при принятии решения на вылет по ППП

Сноска. Заголовок параграфа 8 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

604. При принятии решения на вылет по ППП на аэродромах назначения и запасных не учитываются:

1) прогнозируемые ко времени прилета опасные явления погоды;

2) прогнозируемые ко времени прилета порывы ветра;

3) ВНГО при визуальном заходе на посадку или заходе с применением кругового маневрирования, если фактическое и (или) прогнозируемое количество облаков не более двух октантов;

4) временное (ТЕМРО) ухудшение видимости и (или) понижение НГО, прогнозируемое ко времени прилета.

Применение прогнозов по аэродрому (TAF и TREND) при принятии решения на вылет приведены в приложении 21 к настоящим Правилам.

605. Аэродром, где требуется применение особых навыков, выбирается запасным, если КВС имеет действующий допуск к полетам на этот аэродром.

606. Возможно принятие решения на вылет с PNR, в том числе и на аэродром вылета, в случае, когда неблагоприятная навигационная и (или) метеорологическая обстановка или заправка топливом не позволяют выбрать запасной аэродром, уход на который возможен с ВПР (МВС) аэродрома назначения.

607. Командир экипажа ВС принимает решение при условиях, указанных в пункте 606 настоящих Правил, если:

1) расчетная продолжительность полета от PNR до аэродромов назначения и запасного не превышает 2 часов;

2) на аэродроме назначения и запасном фактическая погода не ниже минимума (при расчетной продолжительности полета более 2 часов независимо от фактической погоды);

3) прогноз погоды ко времени прилета на аэродроме назначения и запасном соответствует положениям пункта 601 настоящих Правил;

4) расчетное количество топлива на борту ВС ко времени прилета на аэродром назначения должно быть не менее чем на 1 час полета на высоте 450 метров (1500 футов) над уровнем ВПП после пролета ВПР (МВС) аэродрома;

5) при полете на изолированный аэродром – для самолетов с поршневыми двигателями требуется запас топлива для полета в течение 45 минут плюс 15 % от полетного времени, запланированного для полета на крейсерском эшелоне, включая резерв топлива, или в течение 2 часов, в зависимости от того, какой период короче;

для самолетов с газотурбинными двигателями требуется запас топлива для полета в течение 2 часов при нормальном крейсерском потреблении топлива над аэродромом пункта назначения, включая резерв топлива.

Сноска. Пункт 607 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

608. Рубеж ухода определяется таким образом, чтобы к расчетному времени прилета на запасной аэродром количество топлива на борту ВС оставалось не менее чем на 30 минут полета на высоте 450 м (1500 фут) над уровнем ВПП.

609. КВС принимает решение на вылет по ППП без запасного аэродрома при соблюдении следующих условий:

1) на аэродроме назначения имеются две непересекающиеся ВПП, одна из которых может быть грунтовой, пригодные для посадки ВС данного типа, и техническое состояние которых соответствует установленным требованиям (за исключением вертолетов);

2) на аэродроме назначения фактическая и прогнозируемая ко времени прилета видимость на 2000 м и ВНГО на 150 м (500 фут) выше минимума (наибольшего из установленных для всех ВПП по системе, которая будет использоваться для захода на посадку);

3) расчетный остаток топлива на борту ВС на высоте 450 м (1500 фут) над уровнем ВПП после пролета ВПР (МВС) аэродрома назначения не менее:

60 минут полета – для самолетов с газотурбинными двигателями с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг;

45 минут полета – для самолетов с поршневыми или газотурбинными двигателями с максимальной сертифицированной взлетной массой не более 5700 кг;

4) 30 минут полета – для вертолетов и дирижаблей.

610. При выполнении тренировочных полетов по ППП в районе аэродрома разрешается принимать решение на вылет без запасного аэродрома, если фактические и прогнозируемые ВНГО на 50 м (170 фут) и видимость на 500 м (1650 фут) выше минимума, установленного для тренировочных полетов на данном аэродроме.

Параграф 9. Особенности принятия решения на вылет и прилет по ПВП

611. Для выполнения полета по ПВП КВС принимает решение на вылет при следующих условиях:

1) на аэродроме вылета, назначения и запасном фактическая погода соответствует минимуму КВС и не ниже предусмотренной погоды для полетов по ПВП;

2) прогнозируемые видимость и ВНГО по маршруту, в районе авиационных работ, аэродрому назначения и запасным не ниже минимума КВС и предусмотренного для полетов по ПВП;

3) прогноз ветра без учета порывов в пределах установленных ограничений;

4) по маршруту полета (в районе авиационных работ) отсутствуют и не прогнозируются опасные метеорологические явления, обход которых невозможен.

612. При отсутствии запасного аэродрома принимать решение на вылет по ПВП разрешается:

1) если за 1 час до и после расчетного времени прилета на аэродроме назначения прогнозируется видимость на 500 м и ВНГО на 50 м (170 фут) выше установленного минимума для полетов по ПВП;

2) при выполнении авиационных работ на вертолете – если прогнозируемые видимость и ВНГО по маршруту и в районе авиационных работ не ниже минимума КВС для полетов по ПВП и минимума для этого вида авиационных работ.

613. При принятии решения на вылет по ПВП изменения видимости и (или) ВНГО учитываются по их наименьшему значению:

1) для районов авиационных работ, аэродрому назначения и запасным – при прогнозируемых временных изменениях (в период от … до ….);

2) для прогнозов по маршруту полета – при прогнозируемых условиях по месту ("на участке от… до…", "местами", с применением широты/долготы или географических пунктов).

При этом временные или по месту изменения видимости и (или) ВНГО не учитываются, если КВС и ВС допущены к полетам по ППП.

614. ВНГО по маршруту, в районе авиационных работ, на аэродромах вылета, назначения и запасном не учитывается, если их фактическое и прогнозируемое количество, ниже высоты полета не более двух октантов и обеспечивается полет с превышением над верхней границей облаков не менее 300 м (1000 фут).

615. Перед началом авиационных работ на оперативной точке, при отсутствии аэродромного метеорологического органа, экипаж ВС по запросу диспетчера ОВД сообщает сведения о фактической погоде для передачи аэродромному метеорологическому органу, ответственному за составление прогнозов и последующей передачи прогноза экипажу ВС.

Решение на вылет для выполнения авиационных работ принимается КВС на основании полученного прогноза по району работ.

Параграф 10. Техническое обслуживание ВС

Сноска. Параграф 10 исключен приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 11. Руление

621. Руление ВС на площади маневрирования аэродрома выполняется только в том случае, если управляющее рулением лицо:

1) соответствующим образом уполномочено эксплуатантом или назначенным агентом;

2) полностью подготовлено для выполнения руления ВС;

3) допущено к пользованию радиотелефоном;

4) проинструктировано компетентным лицом относительно плана аэродрома, маршрутов движения, знаков маркировки, огней, сигналов и инструкций органов ОВД,

фразеологии и правил, а также может обеспечить соблюдение требуемых эксплуатационных стандартов безопасного движения ВС на аэродроме.

622. После занятия рабочих мест экипаж под руководством КВС проводит подготовку к полету. Перед началом полета КВС убеждается в готовности экипажа ВС к полету.

623. На контролируемом аэродроме руление и буксировка выполняется экипажем после получения от органа ОВД (органа управления движением на перроне, при его наличии) соответствующего разрешения на руление и информации о схеме руления по аэродрому.

Орган ОВД передает экипажу дополнительную информацию, необходимую для обеспечения безопасности руления или буксировки.

На неконтролируемых аэродромах и площадках перед началом руления КВС осуществляет осмотр летного поля и выбирает маршрут руления.

624. Орган ОВД, управляющий движением ВС по аэродрому:

1) информирует экипажи об ограничениях;

2) дает указания о движении по аэродрому ВС по установленной схеме;

3) информирует экипажи о взаимном расположении ВС, в том числе и следующих по одному маршруту при рулении в условиях видимости менее 550 м.

625. Функции по управлению движением ВС на площади маневрирования аэродрома осуществляются органом ОВД.

626. Безопасность буксировки обеспечивается лицом, руководящим буксировкой. При буксировке ВС между руководящим буксировкой лицом и экипажем поддерживается двусторонняя связь по переговорному устройству, по радио или визуально с помощью установленных сигналов.

Буксировка производится с включенными на ВС аэронавигационными огнями и проблесковыми маяками.

627. На контролируемых аэродромах до начала запуска двигателя (двигателей) экипаж, при наличии автоматического вещания, прослушивает метеорологическую информацию и докладывает органу, под управлением которого он находится, индекс текущей информации, запрашивает и получает от него разрешение на запуск двигателя (двигателей).

628. Перед запуском двигателя лицо, запускающее двигатель, удостоверяется в безопасности людей и отсутствии посторонних предметов, которые могут быть повреждены или представлять опасность при запуске, и включает проблесковые маяки. При невозможности лично убедиться в безопасности запуска экипаж получает необходимую информацию по переговорному устройству, по радио или визуально с помощью установленных сигналов от лица, руководящего с земли запуском двигателей

.

629. Запрос КВС на запуск двигателя на контролируемом аэродроме или запуск двигателя с целью производства полета на неконтролируемом аэродроме свидетельствует о принятии решения на начало полета.

630. Выруливание ВС с места стоянки выполняется по сигналам лица, обеспечивающего выпуск ВС, а при его отсутствии – по решению КВС.

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

631. Заруливание ВС на место стоянки производится по сигналам системы позиционирования ВС на стоянке, встречающего лица (сигнальщика), а при их отсутствии – по решению КВС.

Сигналы встречающего (сигнальщика) приведены в приложении 13 к настоящим Правилам. Если ВС установлено не по маркировочным знакам, КВС информирует об этом орган ОВД под управлением, которого он находится.

Автомобиль сопровождения, оборудованный светосигнальными устройствами и радиостанцией, применяется:

1) по требованию экипажа;

2) в условиях ограниченной видимости;

3) при сложных схемах движения на площади маневрирования аэродрома;

4) в случаях предусмотренных сборником аэронавигационной информации или местными правилами ОВД.

632. Экипаж не начинает и не продолжает руление, если:

1) давление в тормозных системах не соответствует эксплуатационным ограничениям или имеются другие признаки неисправности тормозов;

2) на контролируемом аэродроме не получено разрешение органа ОВД;

3) безопасность руления не обеспечивается из-за наличия препятствий, неудовлетворительного состояния места стоянки или рулежных дорожек.

В начале руления экипаж проверяет работоспособность тормозной системы.

633. Члены экипажа во время руления следят за окружающей обстановкой, за радиообменом и предупреждают КВС о препятствиях.

При обнаружении на маршруте руления препятствий КВС принимает меры по предупреждению столкновения, и докладывают о наличии препятствий органу ОВД.

634. Скорость руления выбирается КВС в зависимости от состояния поверхности, по которой производится руление, наличия препятствий и условий видимости.

635. При рулении ВС навстречу друг другу их КВС уменьшают скорость руления до безопасной и, держась правой стороны, расходятся левыми бортами.

При сближении ВС на пересекающихся направлениях КВС пропускает ВС, двигающееся справа.

Не допускается обгонять рулящее ВС.

636. Независимо от полученного указания органа ОВД перед пересечением, занятием ВПП или рулежной дорожки экипаж и (или) лица, осуществляющие буксировку ВС, убеждаются в безопасности маневра.

637. До начала взлета экипаж убеждается в соответствии фактической погоды минимуму для взлета и состояния ВПП ограничениям ЛТХ ВС.

В случаях необходимости длительного занятия ВПП, КВС до ее занятия, сообщает органу ОВД о необходимом времени для подготовки к взлету.

Параграф 12. Взлет

638. Перед взлетом:

1) экипаж проверяет установку высотомеров в соответствии с положениями пункта 490 настоящих Правил;

2) КВС убеждается в готовности ВС и экипажа к взлету;

3) КВС убеждается в отсутствии наблюдаемых препятствий впереди на ВПП и по траектории взлета;

4) КВС убеждается в соответствии фактической погоды минимуму для взлета и состояния ВПП ограничениям ЛТХ ВС;

5) на контролируемом аэродроме экипаж ВС получает разрешение на взлет от органа ОВД.

639. При наличии информации о дальности видимости в трех частях ВПП – в начале разбега, в средней точке и в конце ВПП, по сообщению органа ОВД или ATIS, КВС оценивает полученные значения RVR и учитывает соответствующие (релевантное) значения RVR.

Сноска. Пункт 639 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

640. При наличии на части ВПП метеоявлений или производственного дыма, ухудшающих видимость до значения ниже минимума, КВС – вертолета по согласованию с органом ОВД разрешается взлет с той части ВПП, где метеоусловия соответствуют его минимуму.

641. Не допускается выполнять взлет, если экипаж получил информацию, что взлет создаст помеху ВС, которое выполняет уход на второй круг.

642. Не допускается производить взлет ночью на аэродроме (вертодроме, посадочной площадке), не имеющем действующего светосигнального оборудования, за исключением случаев, предусмотренных пунктами 452 и 1414 настоящих Правил.

643. Взлет ВС производится с точки на ВПП, в которой располагаемые характеристики ВПП от места начала разбега соответствуют требуемым для фактической взлетной массы ВС и условий взлета.

644. На неконтролируемых аэродромах место начала взлета и его направление определяет КВС. На неконтролируемом аэродроме, расположенном в диспетчерской зоне перед взлетом КВС передает на частоте органа ОВД, в районе ответственности которого он находится, место и магнитный курс взлета. Экипажу ВС 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 644 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

645. Взлет выполняет КВС или по его указанию, второй пилот.

646. Если ВС при взлете отклонилось от заданного направления настолько, что продолжение разбега не обеспечивает безопасности, взлет прекращается. Не допускается отрыв ВС от земли на скорости, менее установленной РЛЭ.

647. При отказе двигателя или при появлении неисправностей, угрожающих безопасности полета, если не достигнута скорость принятия решения на продолжение взлета, взлет немедленно прекращается. Не допускается повторный взлет до выяснения и устранения причин, вызвавших прекращение взлета.

648. Взлет ВС, по решению КВС, производится с включенными фарами до высоты не менее 50 м (170 фут).

649. Экипажу не разрешается вести радиосвязь, а органу ОВД вызывать экипаж, за исключением случаев, когда это необходимо для обеспечения безопасности полета, с момента начала разбега ВС и до набора высоты:

1) 200 м (650 фут)

2) выполнения горизонтального полета менее 200 м (650 фут).

Параграф 13. Набор высоты

650. Набор высоты после взлета производится с курсом взлета до высоты над аэродромом не менее:

1) 50 м (170 фут) на ВС при выполнении авиационных работ на этой высоте и менее ;

2) 120 м (394 фут), если иное не установлено РЛЭ.

651. Выход ВС из района контролируемого аэродрома осуществляется по установленной схеме или по указаниям органа ОВД.

652. При пересечении высоты перехода при наборе высоты летный экипаж переводит шкалы давления барометрических высотомеров на значение 1013,25 гПа (760 мм. рт. ст.) и сличает их показания.

653. В процессе набора высоты экипажи во избежание срабатывания БСПС (TCAS), в особенности с включенным автопилотом, выдерживают ограничение по

вертикальной скорости – 7м/сек на последних 300 м (1000 фут) участка набора высоты до занятия заданного эшелона (высоты).

654. Если ВС не имеет возможности занять заданный органом ОВД эшелон (высоту) к установленному или заданному органом ОВД рубежу, экипаж своевременно информирует об этом орган ОВД.

655. По окончании набора заданного эшелона экипаж сличает показания барометрических высотомеров.

Параграф 14. Крейсерский полет (полет по маршруту)

656. Экипаж постоянно контролирует в полете местонахождение ВС.

657. Если в ходе контролируемого полета имеют место непреднамеренные отклонения от текущего плана полета, экипажем предпринимаются следующие действия:

1) при отклонении ВС от линии пути – корректируется его курс для быстрейшего возвращения на линию заданного пути;

2) если среднее значение истинной воздушной скорости на крейсерском эшелоне между двумя контрольными пунктами не является неизменным или ожидается, что оно изменится на плюс-минус 5% от истинной воздушной скорости, указанной в плане полета – информация об этом сообщается органу ОВД;

3) когда уточненный расчет времени пролета очередного запланированного контрольного пункта отличается более чем на 2 минуты от времени, о котором был уведомлен орган ОВД – информирует его об уточненном времени.

658. Изменение плана полета с целью следования на другой аэродром, производится с места изменения маршрута полета с соблюдением требования к запасу топлива.

659. При возникновении в полете признаков приближения к зоне опасных метеорологических явлений или получении соответствующей информации, КВС обходит опасные зоны, если полет в ожидаемых условиях не разрешен РЛЭ. При невозможности продолжить полет до пункта назначения по этой причине КВС разрешено произвести посадку на запасном аэродроме или вернуться на аэродром вылета.

Своевременный возврат на аэродром вылета или уход на запасной аэродром по причинам, не позволяющим безопасное продолжение полета на аэродром назначения, расценивается как грамотное решение экипажа.

О принятом решении и своих действиях КВС, при наличии связи, сообщает органу ОВД, который обеспечивает безопасность дальнейшего полета.

О встреченных опасных условиях полета, кроме тех, которые связаны с метеорологическими условиями, в целях обеспечения безопасности других ВС немедленно сообщается соответствующей авиационной организации.

660. Полет на запасной аэродром обеспечивается органами ОВД с оптимальным профилем полета, а по запросу экипажа – по кратчайшему расстоянию вне воздушных трасс (по возможности).

661. В полете экипаж анализирует поступающую аэронавигационную и метеорологическую информацию по маршруту полета, на аэродроме назначения и запасных аэродромах и ведет контроль расхода топлива.

Если остаток топлива на борту становится меньше, чем сумма резерва топлива и топлива, требующегося для выполнения полета до запасного или для выполнения полета до изолированного аэродрома, КВС информирует орган ОВД о возможности возникновения аварийной обстановки и действует в соответствии с положениями параграфа 4 настоящей главы.

662. При получении информации об ухудшении метеорологических условий или технической неготовности аэродрома назначения или запасного аэродрома, делающих невозможным совершение безопасной посадки, орган ОВД, под управлением которого находится ВС, немедленно сообщает об этом экипажу.

663. На основании анализа аэронавигационной и метеорологической обстановки КВС разрешается выбрать запасной аэродром в полете.

664. Полет по ППП на аэродром намеченной посадки продолжается в том случае, если есть данные о том, что к расчетному времени прилета посадка на указанном аэродроме или на одном из запасных аэродромов пункта назначения, будет выполнена с соблюдением эксплуатационных минимумов, установленных положениями параграфа 11 главы 6 настоящих Правил.

665. При входе в район ОВД, где выбран рубеж ухода на запасной аэродром, экипаж информирует орган ОВД о расчетном времени пролета рубежа ухода и выбранном запасном аэродроме.

В этом случае, если ВС находится вне зоны действия VOLMET, орган ОВД незамедлительно запрашивает данные о фактической и прогнозируемой погоде, а также подтверждение технической годности запасного аэродрома и аэродрома назначения к приему ВС и передает эти сведения экипажу.

666. Решение на продолжение полета до аэродрома назначения с рубежа ухода принимается КВС, если последняя информация указывает на то, что:

1) прогнозом погоды ко времени прилета предусматриваются метеоусловия, соответствующие требованиям для аэродрома назначения, установленным настоящими Правилами;

2) фактическая погода на аэродроме назначения не ниже минимума;

3) получено подтверждение о технической годности аэродрома назначения к приему ВС.

Параграф 15. Снижение, заход на посадку и посадка

667. До начала захода на посадку экипаж ВС проводит подготовку к посадке.

668. При смене ВПП, курса посадки или возникновении условий, требующих изменения ранее принятых решений, экипажем проводится дополнительная подготовка и повторная проверка выполненных операций.

669. При контролируемом полете снижение ВС с крейсерского эшелона (высоты) полета выполняется по разрешению органа ОВД. Снижение производится по маршруту полета и установленной схеме подхода на режимах, не превышающих ограничений РЛЭ.

В случае отсутствия в документах аэронавигационной информации, а также в информации органа ОВД условий и ограничений снижения экипаж производит снижение на режимах, установленных РЛЭ.

670. Маневрирование ВС от точки окончания полета по воздушной трассе до контрольной точки начального этапа захода на посадку, производится по установленному STAR или по траекториям, задаваемым диспетчером ОВД.

671. При полетах по ППП на горные аэродромы (в их районе) снижение ВС по траекториям, задаваемым диспетчером, производится только до занятия безопасных эшелона или высоты полета, определенных в сборнике аэронавигационной информации, при наличии РЛК, устойчивой работе бортового навигационного оборудования, знании экипажем и диспетчером местоположения ВС.

672. Снижение ВС для посадки на горном аэродроме ниже минимального безопасного эшелона производится:

1) при полетах по ППП – после пролета установленного рубежа начала снижения при наличии РЛК или устойчивой работе бортового навигационного оборудования с соблюдением схемы захода на посадку;

2) при полетах по ПВП – в соответствии с настоящими Правилами с обязательным применением РТС захода на посадку (при наличии).

673. При отсутствии непрерывного РЛК, неустойчивой работе бортового навигационного оборудования (по докладу экипажа) или неустойчивой двусторонней радиосвязи снижение ниже минимального безопасного эшелона (высоты) разрешается по схеме снижения и захода на посадку только после пролета маркированного рубежа.

674. В процессе снижения экипажи ВС во избежание срабатывания БСПС (TCAS) выдерживают ограничение по вертикальной скорости – 7м/сек за 300 м (1000 фут) до заданного эшелона (высоты).

675. При невозможности занятия заданного эшелона (высоты) к установленному или заданному рубежу экипаж своевременно информирует об этом орган ОВД.

676. С целью регулирования интервалов между ВС орган ОВД производит векторение и задает режимы поступательных и вертикальных скоростей в допустимых для данного ВС пределах. При осуществлении векторения точность выдерживания параметров, задаваемых органом ОВД, обеспечивает экипаж с учетом ЛТХ ВС.

Векторение обеспечивается посредством указания пилоту конкретных курсов, позволяющих экипажам выдерживать необходимую линию пути.

677. В случае если ВС начинает наводиться с отклонением от ранее заданного маршрута, экипажу сообщается органом ОВД о целях такого наведения.

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. Пункт 677 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).

678. Векторение ВС прекращается указанием органа ОВД экипажу возобновить самостоятельное самолетовождение и сообщением о местонахождении ВС. Если в результате соблюдения текущих указаний, ВС отклонилось от ранее заданного маршрута, орган ОВД при необходимости, выдает соответствующие указания.

679. Векторение продолжается до выхода ВС на конечный этап захода на посадку по приборам или до получения разрешения органа ОВД на визуальный заход. Момент доворота ВС на траекторию конечного этапа захода на посадку является окончанием векторения. Разрешение на заход выдается органом ОВД одновременно с последним заданным курсом.

680. После получения разрешения на заход экипаж выдерживает последний заданный курс до входа в зону действия средства наведения, затем без дополнительных указаний органа ОВД выполняет доворот и стабилизацию ВС на заданной линии на продолженном конечном этапе захода на посадку.

681. ВС, которому требуется немедленная посадка, обеспечивается внеочередной заход на посадку.

Экипаж, сообщивший органу ОВД о недостаточном остатке топлива для ожидания посадки в порядке общей очереди, имеет преимущественное право в выполнении маневра на снижение и заход на посадку перед ВС, заходящими на посадку, кроме ВС, которым требуется немедленная посадка.

682. Перед заходом на посадку экипаж:

1) устанавливает на эшелоне перехода шкалы давлений барометрических высотомеров на значение QNH (значение QFE передается по запросу);

2) сличает показания всех высотомеров;

3) проверяет готовность ВС к посадке.

Сноска. Пункт 682 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

683. При полете по ППП ВС выдается разрешение на выполнение визуального захода на посадку, если:

1) экипаж имеет визуальный контакт с наземными ориентирами;

2) сообщаемая НГО соответствует уровню начального участка захода на посадку ВС, получившего такое разрешение, или превышает этот уровень; или

3) экипаж, находясь на уровне начального участка захода на посадку, или в любой момент полета по схеме захода на посадку по приборам, сообщает, что метеорологические условия позволяют выполнить визуальный заход и посадку.

684. Визуальный заход на посадку на контролируемом аэродроме выполняется по разрешению органа ОВД после доклада экипажа об установлении визуального контакта с ВПП и (или) ее ориентирами.

685. При одновременном визуальном заходе на посадку двух ВС преимущество совершить посадку первым имеет ВС, летящее впереди, слева или ниже.

686. Не допускается производить посадку ночью на аэродроме, вертодроме или посадочной площадке, не имеющих действующего светосигнального оборудования, кроме случаев, указанных в пунктах 452 и 1414 настоящих Правил.

687. При полетах на неконтролируемый аэродром, посадочную площадку или на контролируемый аэродром, на котором временно не производится обслуживание аэродромного, воздушного и (или) наземного движения экипаж:

1) в контролируемом воздушном пространстве сообщает органу ОВД предполагаемое время и место посадки;

2) перед заходом на посадку:

выполняет осмотр ВПП (посадочной площадки) с воздуха и оценивает ее состояние и пригодность;

передает сведения о месте и магнитном курсе посадки на частоте связи органа ОВД, в районе ответственности которого он находится, после приземления сообщает органу ОВД о посадке, используя любой вид связи.

687-1. заход на посадку не продолжается ниже 300 м (1000 футов) над превышением аэродрома, если КВС не удостоверится, что в соответствии с имеющейся информацией о состоянии поверхности ВПП летно-технические характеристики самолета подтверждают, что выполнится безопасная посадка.

Сноска. Правила дополнены пунктом 687-1 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).

688. Заход на посадку и посадка на аэродроме назначения (или на одном из запасных аэродромов) разрешается, если значения видимости или дальности видимости на ВПП не ниже эксплуатационного минимума, установленного для конкретного типа захода на посадку по приборам на данном аэродроме, и соблюдаются условия пункта 312 настоящих Правил.

689. Заход на посадку по приборам не продолжается ниже 300 м (1000 фут) над превышением аэродрома или далее начала конечного участка захода на посадку, если значения сообщенных VIS или контрольной RVR ниже эксплуатационного минимума аэродрома.

690. Если, после выхода на FAS или после снижения ниже 300 м (1000 фут) над превышением аэродрома, значения сообщенных VIS или контрольной RVR становятся ниже установленного минимума, заход на посадку может продолжаться до DA/H или MDA/H.

ВС прекращает заход на посадку на любом аэродроме в той точке, в которой не обеспечивается соблюдение ограничений эксплуатационных минимумов, указанных для данного аэродрома.

Контрольная RVR означает сообщенные значения RVR в одной или нескольких точках наблюдения за RVR (зона приземления, средняя точка и дальний конец ВПП), используемые в целях соблюдения установленных эксплуатационных минимумов. Когда используется информация о RVR, то контрольная RVR представляет собой RVR в зоне приземления, если не действуют другие установленные государством критерии.

691. Заход на посадку может быть продолжен ниже DA/H или MDA/H и произведена посадка, если до DA/H или MDA/H установлен и сохраняется визуальный контакт с визуальными ориентирами ВПП соответствующими типу захода на посадку.

Заход на посадку NPA с APV и по CAT I на ВПР DA/H или MDA/H не продолжается, если не установлен и не сохраняется визуальный контакт, содержащий как минимум один из следующих визуальных ориентиров, видимых и распознанных пилотом:

1) элементы системы огней подхода;
2) порог ВПП;
3) маркировка порога ВПП;
4) огни порога ВПП;
5) опознавательные огни порога ВПП;
6) глиссадные огни PAPI, VASI;
7) зона приземления или маркировка зоны приземления;
8) огни зоны приземления;
9) FATO, огни ВПП;
10) другие визуальные ориентиры, указанные в РПП.

Заход на посадку по LTS CAT I не продолжается ниже DH, если не установлен и не сохраняется визуальный контакт, содержащий визуальный сегмент, как минимум, из трех последовательных огней центральной линии огней приближения, или огней зоны приземления, или огней осевой линии ВПП, или боковых огней ВПП, или их комбинации.

Такой визуальный сегмент включает боковые элементы земных ориентиров, такие как, огни световых горизонтов, или входные огни порога ВПП, или ряд близкорасположенных световых огней зоны приземления, если полеты проводятся с использованием утвержденных HUDLS, по меньшей мере, до 45 м (150 фут).

692. Заход на посадку по CAT II и OTS CAT II не продолжается ниже ВПР (DH) если не установлен и не сохраняется визуальный контакт, содержащий визуальный сегмент, как минимум из трех последовательных огней центральной линии огней приближения, или огней зоны приземления, или огней осевой линии ВПП, или боковых огней ВПП, или их комбинации.

Такой визуальный сегмент включает боковые элементы земных ориентиров, таких как огни световых горизонтов, или входные огни порога ВПП, или ряд близкорасположенных световых огней зоны приземления, если полеты проводятся с использованием утвержденных HUDLS до порога ВПП.

693. Исключен приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

694. Заход на посадку по категории CAT IIIB с пассивной при отказе FGS BC или с двухотказной комбинированной системой посадки с использованием ВПР (DH) не продолжается ниже их значений, если не установлен и не сохраняется надежный визуальный контакт, как минимум, с одним огнем центральной линии огней приближения

При заходе на посадку по CAT IIIB без использования ВПР (DH) визуальный контакт до зоны приземления ВПП не требуется.

695. Заход на посадку с использованием EVS по CAT I не продолжается ниже ВПР (DH), если не отображаются и не идентифицированы пилотом на EVS следующие визуальные ориентиры:

элементы огней подхода; или порог ВПП, который был определен, по крайней мере, одним из следующих признаков:

начало поверхности для ограничения зоны посадки ВПП;

входные огни порога ВПП, входные идентификационные огни; или зона приземления, определенная, по крайней мере, одним из следующих способов – посадочной поверхностью зоны приземления ВПП, огнями зоны приземления, маркировкой зоны приземления или огнями ВПП.

696. На высоте 30 м (100 фут) выше порога ВПП, по меньшей мере, один из визуальных ориентиров, указанных ниже, отчетливо виден и идентифицирован пилотом без EVS:

огни или маркировка порога ВПП; или

огни или маркировка зоны приземления.

697. При заходе на посадку NPA с использованием EVS с APV и CDFA на высоте DH/MDH визуальные ориентиры должны быть отображены и идентифицированы пилотом на изображении EVS в соответствии с пунктом 699 настоящих Правил.

На высоте 60 м (200 фут) выше порога ВПП, по меньшей мере, один из визуальных ориентиров, указанных в пункте 690 настоящих Правил отчетливо виден и идентифицирован пилотом без EVS.

698. При MDA/H на аэродроме равной или выше 300 м (1000 фут), эксплуатант устанавливает высоту для каждой процедуры захода на посадку, ниже которой заход на посадку не продолжается, если RVR/VIS меньше чем применимый минимум для данного аэродрома.

699. При наличии информации от органа ОВД или ATIS о дальности видимости в трех частях ВПП, в зависимости от классификации оборудования ILS, КВС учитывает ее значения для выполнения посадки:

1) на аэродромах, оборудованных системой посадки ILS по CAT II - минимальные значения RVR не ниже эксплуатационного минимума, установленного эксплуатантом, но не ниже минимума, установленного государством расположения аэродрома:

в ручном режиме:

в зоне приземления – не ниже эксплуатационного минимума;

середине ВПП – не менее 125 метров;

в конце ВПП – не менее 75 метров;

для самолетов, оснащенных системой автоматического управления пробегом или системой контроля, минимальное значение RVR:

зоне приземления - не ниже эксплуатационного минимума;

в середине ВПП – не менее 125 метров;

в конце ВПП - не менее 75 метров.;

2) на аэродромах, оборудованных системой посадки ILS по CAT III для самолетов, оборудованных одноотказной системой автоматической посадки минимальные значения RVR:

в зоне приземления – не ниже эксплуатационного минимума;

в середине ВПП – не менее 125 метров;

в конце ВПП – не менее 75 метров;

3) для самолетов, оборудованных двухотказной системой автоматической посадки и системой автоматического управления пробегом или системой контроля минимальное

значение RVR в зоне приземления, в середине ВПП и в конце ВПП составляет не менее 75 метров.

Сноска. Пункт 699 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

700. Исключен приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

701. КВС прекращает снижение и выполняет уход на второй круг, если:

1) метеорологическая видимость в условиях сильного ливневого дождя менее 800 м и ВС не оборудовано системой раннего предупреждения о сдвиге ветра;

2) наблюдаются скопления птиц, представляющие угрозу безопасности посадки;

3) для выдерживания градиента снижения на глиссаде требуется увеличение режима работы двигателей выше номинального, если иное не предусмотрено РЛЭ;

4) до установления надежного визуального контакта с огнями приближения или ориентирами по курсу посадки сработала сигнализация ВПР и (или) опасного сближения с землей;

5) заход на посадку при коммерческой воздушной перевозке не стабилизирован по требованиям РПП при достижении высоты 300 м над уровнем аэродрома при полете в приборных метеорологических условиях (далее - ПМУ) или при достижении высоты 150 м над уровнем аэродрома при полете в ВМУ, если иное не установлено РЛЭ;

6) до достижения DA/H при точном заходе на посадку или при заходе на посадку с APV не установлен визуальный контакт с огнями подхода (огнями ВПП) или наземными ориентирами;

7) при заходе по схеме неточного захода на посадку в ПМУ до достижения точки прерванного захода (ухода на второй круг) не установлен визуальный контакт с огнями подхода (огнями ВПП) или наземными ориентирами;

8) положение ВС в пространстве или параметры его движения относительно ВПП не обеспечивают безопасность посадки;

9) потерян визуальный контакт с огнями подхода (огнями ВПП) или наземными ориентирами при снижении ниже DA/H или MDA/H;

10) в воздушном пространстве или на ВПП появились препятствия, угрожающие безопасности полета;

11) расчет на посадку не обеспечивает безопасность ее выполнения;

12) получена информация о несоответствии состояния ВПП ограничениям ЛТХ ВС с учетом фактической погоды.

Своевременный уход на второй круг по причинам, не позволяющим безопасное продолжение захода на посадку и выполнение посадки, расценивается как грамотное решение экипажа и не подлежит расследованию со стороны руководства эксплуатанта или уполномоченного органа.

702. После выполнения прерванного захода на посадку (ухода на второй круг), КВС в зависимости от количества топлива и ожидаемых условий посадки принимает решение о повторном заходе на посадку или полете на запасной аэродром.

703. Посадка ВС ночью выполняется с включенными посадочными фарами. При посадке в тумане и метеорологических явлениях, создающих световой экран, высота включения фар и порядок их использования определяются КВС.

703-1 КВС передает специальное донесение с борта ВС (AIREP), если фактическая эффективность торможения на ВПП не такая хорошая, как об этом сообщалось.

Сноска. Правила дополнены пунктом 703-1 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); в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

704. При наличии на части ВПП метеоявлений или производственного дыма, ухудшающих видимость до значения ниже минимума, КВС – вертолета по согласованию с органом ОВД разрешается посадка в той части ВПП, где метеоусловия соответствуют его минимуму.

705. Полеты на аэродроме вылета, посадки и по маршруту в особых условиях выполняются в соответствии с положениями главы 16 настоящих Правил.

706. О встреченных опасных условиях полета, кроме опасных метеорологических условий, в целях обеспечения безопасности других ВС немедленно сообщается соответствующей авиационной организации.

Параграф 16. Дополнительные требования к производству полетов по ППП или ночью на самолетах, управляемых одним пилотом

707. Самолет эксплуатируется по ППП или ночью одним пилотом только в том случае, если уполномоченная организация выдало разрешение на производство таких полетов.

Сноска. Пункт 707 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

708. Самолет эксплуатируется по ППП или ночью одним пилотом в случае, если:

1) в РЛЭ или летном руководстве не требуется, чтобы в состав летного экипажа входило более одного пилота;

2) самолет является винтовым;

3) максимальное утвержденное количество посадочных мест составляет не более девяти;

4) максимальная сертифицированная взлетная масса не превышает 5700 кг;

5) самолет оснащен оборудованием, указанным в параграфе 18 главы 10, параграфе 14 главы 11 и параграфе 9 главы 13 настоящих Правил;

6) КВС отвечает требованиям в отношении опыта, подготовки, проверки и длительности перерывов в работе.

Сноска. Пункт 708 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Глава 9. Допуск экипажей ВС к полетам

Параграф 1. Допуск экипажа ВС к полетам

709. Допуск членов экипажа к полетам осуществляется в соответствии с положениями Правил по организации летной работы в гражданской авиации Республики Казахстан, утвержденных приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 20 марта 2015 года № 307 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 10809).

Вид допуска членов летного экипажа к полетам оформляется записью в соответствующие графы свидетельства (сертификата) авиационного персонала, заверенной печатью и подписью должностного лица уполномоченной организации, или записью в соответствующие графы летной книжки члена летного экипажа, заверенной печатью и подписью должностного лица эксплуатанта.

Сноска. Пункт 709 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

709-1. Обладатели свидетельств пилотов не допускаются к выполнению функций пилота ВС, занятого в международных коммерческих воздушных перевозках, если обладатели свидетельств достигли 60-летнего возраста или, в случае выполнения полетов более чем с одним пилотом при достижении 65-летнего возраста.

Сноска. Правила дополнены пунктом 709-1 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

710. Первоначальная подготовка, поддержание профессионального уровня и переподготовка авиационного персонала осуществляются в авиационных учебных центрах. Поддержание профессионального уровня также осуществляется в организациях гражданской авиации.

711. Подготовку пилотов сверхлегких ВС разрешается проводить инструкторам, получившим соответствующее разрешение уполномоченной организации.

Сноска. Пункт 711 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

712. Эксплуатант в зависимости от типа ВС определяет функции всех членов экипажа, которые они будут выполнять в обычной и аварийной обстановке, а также в ситуации, требующей аварийной эвакуации людей.

713. Численность экипажа увеличивается по сравнению с минимальной необходимой численностью, указанной в РЛЭ или в документах, имеющих отношение к удостоверению о годности к полетам, в случаях, когда это необходимо для выполнения полетного задания.

714. Эксплуатант не допускает членов экипажа к выполнению своих функций, если ими не в полном объеме пройдена программа подготовки для допуска к осуществлению должностных обязанностей.

715. Программы подготовки утверждаются уполномоченной организацией и включаются в РПП эксплуатанта.

Сноска. Пункт 715 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

716. Эксплуатант обеспечивает подготовку экипажа к полетам с использованием конкретных районов, маршрутов и аэродромов не позднее дня накануне вылета в следующих случаях:

1) перед первым полетом в качестве КВС на данном типе ВС;

2) перед первым полетом в качестве КВС по новому маршруту, в новом регионе, району выполнения авиационных работ;

3) перед полетом по специальному заданию;

4) перед выполнением нового вида авиационных работ;

5) в случае истечения сроков, указанных в приложении 4 к настоящим Правилам.

717. Предварительная подготовка включает в себя выполнение процедур подготовки к полету, порядок проведения предварительной подготовки устанавливается в РПП.

Допускается проведение предварительной подготовки непосредственно перед вылетом, с учетом требуемого объема подготовки и установленного режима труда и отдыха.

718. Количество членов кабинного экипажа для каждого типа ВС определяется эксплуатантом, исходя из пассажировместимости или числа перевозимых лиц, для обеспечения безопасной и быстрой эвакуации людей, а также выполнения необходимых функций в аварийной обстановке или в ситуации, требующей аварийной эвакуации, но не менее количества, установленного РЛЭ.

718–1. На борту воздушного судна с максимально сертифицированной вместимостью более 19 пассажирских кресел назначается один член кабинного экипажа при наличии одного или более пассажиров, при этом количество членов кабинного экипажа составляет не менее одного на каждые 50 пассажирских кресел, установленных на одной палубе эксплуатируемого воздушного судна.

Сноска. Правила дополнены пунктом 718-1 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

719. Каждый член кабинного экипажа, в функции которого входят действия по аварийной эвакуации, занимает предусмотренное во время взлета и посадки или указанное КВС место.

720. Во время взлета и посадки, а также в любое другое время по указанию КВС, член кабинного экипажа занимает место в кресле и пристегивается привязным ремнем или привязной системой.

721. Член кабинного экипажа допускается к выполнению своих обязанностей на основании документа, подтверждающего право на осуществление такой деятельности, ежегодно проходит подготовку по соответствующей программе и способен:

1) исполнять обязанности, связанные с обеспечением безопасности, и функции члена кабинного экипажа при возникновении аварийной обстановки или в ситуации, требующей аварийной эвакуации;

2) уметь пользоваться находящимся на борту аварийно-спасательным оборудованием (спасательные жилеты, спасательные плоты, аварийные трапы и желоба , аварийные выходы, переносные огнетушители, кислородное оборудование, комплекты первой помощи и тому подобное);

3) при работе на ВС, выполняющих полеты на высоте более 3000 м (10000 фут), знать о последствиях недостатка кислорода, а при работе на герметизированных ВС – о физиологических явлениях, вызываемых разгерметизацией;

4) знать обязанности и функции других членов экипажа в аварийной обстановке в части, необходимой для выполнения обязанностей члена кабинного экипажа;

5) знать типы опасных грузов, которые разрешены и запрещены к перевозке в пассажирской кабине, и пройти программу подготовки по опасным грузам в соответствии с требованиями Правил по перевозке опасных грузов на ГВС;

6) знать возможности человека применительно к обязанностям по обеспечению безопасности в салоне ВС, включая вопросы координации действий между членами летного и кабинного экипажа ВС.

Параграф 2. Предшествующий опыт работы КВС и второго пилота

722. Эксплуатант не поручает КВС или второму пилоту управление ВС конкретного типа и (или) его модификации при взлете и посадке, если каждый из них в течение девяноста календарных дней, предшествующих предстоящему полету, не выполнил три взлета и посадки на ВС такого же типа или на летном тренажере, утвержденном для этой цели.

722-1. если КВС или второй пилот выполняет полеты на ВС разных модификаций одного и того же типа или на ВС различных типов, но с аналогичными

характеристиками эксплуатационных процедур, систем и управления, то уполномоченная организация в сфере гражданской авиации, на основании соответствующих изменений, вносимых эксплуатантом ВС в РПП, принимает решение, при каких условиях могут быть объединены предусмотренные в пункте 722 настоящих Правил требования в отношении каждой модификации или каждого типа ВС.

Сноска. Правила дополнены пунктом 722-1 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).

723. Эксплуатант не поручает штурману, бортрадисту или бортинженеру (бортмеханику) выполнение служебных обязанностей, связанных с выполнением полетов на ВС конкретного типа или его модификации, если в течение девяноста календарных дней, предшествующих предстоящему полету, указанный член экипажа:

1) не выполнял служебные обязанности при производстве полетов на ВС этого типа или его модификации;

2) не прошел тренировку для восстановления навыков, включая действия в стандартных, нештатных и аварийных ситуациях, на ВС этого типа или на комплексном тренажере.

Параграф 3. Предшествующий опыт работы сменного пилота на крейсерском этапе полета

724. Эксплуатант не поручает пилоту исполнять обязанности сменного пилота на крейсерском этапе полета на ВС определенного типа или модификации типа ВС, если в течение девяноста календарных предшествующих дней этот пилот:

1) не исполнял обязанности КВС, второго пилота или сменного пилота на крейсерском этапе полета на ВС этого типа; или

2) не прошел тренировку для восстановления летных навыков, включая действия в стандартных, нештатных и аварийных ситуациях, специфических для крейсерского этапа полета, на ВС этого типа или на летном тренажере, и не практиковался в выполнении процедур захода на посадку и посадки, при этом их отработка может осуществляться в роли контролирующего пилота в экипаже.

725. Если сменный пилот на крейсерском этапе полета летает на разных модификациях одного типа ВС или на различных типах ВС, но с аналогичными характеристиками эксплуатационных процедур, систем и управления, то уполномоченная организация принимает решение, при каких условиях могут быть объединены требования в отношении каждой модификации или каждого типа ВС.

Сноска. Пункт 725 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

Параграф 4. Предоставление КВС права использовать конкретные районы, маршруты и аэродромы

726. Эксплуатант не назначает пилота в качестве КВС для выполнения полета, к которому этот пилот не подготовлен.

727. Эксплуатант убеждается, что пилот в достаточной мере знает намеченный маршрут и намеченные для посадки аэродромы, в том числе:

1) местность и минимальные безопасные абсолютные высоты;

2) сезонные метеорологические условия;

3) технические средства, порядок обслуживания и процедуры в области метеорологии, связи и воздушного движения;

4) правила поиска и спасания;

5) навигационные средства и процедуры (включая дальнюю навигацию), связанные с маршрутом, по которому должен выполняться полет;

6) правила построения траекторий полета над густонаселенными районами и районами с высокой плотностью воздушного движения, расположение препятствий, топографию местности, светосигнальные средства, средства обеспечения захода на посадку, а также схемы прибытия, вылета, полетов в зоне ожидания и захода на посадку по приборам и применяемые эксплуатационные минимумы.

Знания схем прибытия, вылета, полетов в зоне ожидания и захода на посадку по приборам демонстрируются на предназначенном для данной цели тренажере.

728. КВС в присутствии в кабине пилота – члена летного экипажа или наблюдателя, подготовленного для выполнения посадки на данном аэродроме, практически выполнит заход на посадку на каждый аэродром посадки по маршруту, за исключением случаев, когда:

1) заход на посадку на аэродром выполняется пилотом над несложной для навигации местностью и по знакомым для него схемам захода на посадку по приборам и имеющимся РТС;

2) эксплуатант допускается уполномоченной организацией к применению эксплуатационных минимумов при достаточной уверенности, что заход на посадку и посадка будут выполнены в ВМУ;

3) снижение с высоты начального этапа захода на посадку выполняется днем в ВМУ;

4) эксплуатант устанавливает с помощью графических средств изображения земной поверхности, что квалификация КВС дает ему право произвести посадку на соответствующем аэродроме; или

5) аэродром расположен рядом с аэродромом, на который КВС имеет право производить посадку.

Сноска. Пункт 728 с изменением, внесенным приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

729. Эксплуатант ведет учет достижения уровня квалификации пилота в той мере, в какой это удовлетворяет уполномоченную организацию.

Сноска. Пункт 729 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

730. Эксплуатант не назначает пилота на маршруте или в пределах района, установленного эксплуатантом и утвержденного уполномоченной организацией, если в течение предшествовавших 12 месяцев он не выполнил ни одного полета в составе летного экипажа в качестве пилота, инспектирующего пилота, или наблюдателя в кабине летного экипажа:

1) в этом установленном районе;

2) по любому маршруту, где схемы, связанные с этим маршрутом или с любыми аэродромами, которые предполагается использовать для взлета или посадки, требуют применения особых навыков или знаний.

Сноска. Пункт 730 с изменением, внесенным приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

731. Когда КВС больше 12 месяцев не выполнял полеты по рядом проходящему маршруту или над аналогичной местностью в таком установленном районе, на маршруте или аэродроме и не отрабатывал такие схемы на тренажере, перед назначением его вновь КВС для полетов в этом районе или на этом маршруте, он проверяется эксплуатантом.

Глава 10. Особенности подготовки и выполнения полетов при осуществлении коммерческих воздушных перевозок

Параграф 1. Общие положения

732. Эксплуатант обеспечивает, чтобы все члены экипажа были ознакомлены с положениями Закона, правили процедур, касающимися их обязанностей и применимыми к районам полета ВС, используемым аэродромам и соответствующим аэронавигационным средствам.

733. Принятие решений о начале, продолжении и (или) прекращении полета, отклонении от плана полета возлагается на КВС в порядке, установленном РПП. При этом учитывается информация, предоставленная сотрудником по обеспечению полетов (полетным диспетчером), в случае, если утвержденным эксплуатантом методом контроля и наблюдения за выполнением полетов предусматривается его привлечение.

734. Эксплуатант обеспечивает КВС всей необходимой информацией касающейся поисково-спасательных служб в районе, над которым будет пролетать ВС.

735. Эксплуатант создает СУБП, которая соответствует объему и сложности выполняемых полетов, и удовлетворяет положениям параграфа 4 главы 1 настоящих Правил.

736. В рамках СУБП определяется структура функций в вопросах обеспечения безопасности полетов эксплуатанта, включая функции руководителей эксплуатанта по обеспечению безопасности полетов.

737. Эксплуатант ВС с максимальной взлетной массой более 27000 кг утверждает и выполняет программу анализа полетных данных как составную часть его СУБП.

При проведении квалификационных проверок пилотов эксплуатант направляет данные средств объективного контроля в уполномоченную организацию. Программа анализа полетных данных обеспечивает защиту источника таких данных.

Сноска. Пункт 737 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

738. В рамках СУБП эксплуатант создает систему документации по безопасности полетов, предназначенную для исполнения персоналом эксплуатанта.

739. Эксплуатант устанавливает процедуры, обеспечивающие выполнение следующих условий:

1) полет не выполняется, пока эксплуатант не удостоверится, что имеющиеся наземные и (или) водные средства для полета, безопасной эксплуатации ВС и защиты людей на борту, соответствуют условиям выполнения полета и правильно используются для этих целей;

2) о любых замеченных во время полетов неполадках в работе средств обеспечения полетов без излишней задержки сообщалось в организации, обслуживающие указанные средства.

740. Исключен приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

741. Эксплуатант в обязательном порядке предоставляет экземпляр РПП, а также все изменения и/или пересмотренные положения на утверждение в уполномоченную организацию.

Сноска. Пункт 741 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

742. Эксплуатант обеспечивает, чтобы весь авиационный персонал, обеспечивающий и выполняющий полеты, был проинструктирован относительно своих обязанностей и функций.

743. Эксплуатант обеспечивает авиационный персонал и экипаж РЛЭ по каждому типу эксплуатируемых ВС, в котором содержатся процедуры по эксплуатации ВС в обычной, нештатной и аварийной ситуациях.

744. Эксплуатант разрабатывает карты контрольных проверок с учетом положений РЛЭ, РПП и человеческого фактора, и обеспечивает их применение экипажами до, во время и после полета.

745. Эксплуатант в соответствии с положениями параграфа 10 главы 6 настоящих Правил устанавливает минимальные абсолютные высоты полета по ППП на маршрутах , не менее установленных государством, над территорией которого выполняется полет.

746. Эксплуатант указывает в РПП метод определения минимальных абсолютных высот для полетов по ППП по маршрутам, где государством, над территорией которого выполняются полеты, или государством, отвечающим за аэронавигационное обслуживание, они не установлены.

Минимальные абсолютные высоты полетов, определяемые в соответствии с вышеуказанным методом, не меньше указанных в Приложении 2 к Конвенции ИКАО.

747. Метод определения минимальных абсолютных высот, указанный в РПП, утверждается эксплуатантом в уполномоченной организации.

Сноска. Пункт 747 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

Параграф 2. Эксплуатационные минимумы аэродромов

748. Полет на аэродром намеченной посадки продолжается в том случае, если есть данные о том, что к расчетному времени прилета посадка на этом аэродроме или на одном из запасных аэродромов пункта назначения будет выполнена с соблюдением эксплуатационных минимумов в соответствии с положениями параграфа 11 главы 6 настоящих Правил.

Руление, взлет, набор высоты, крейсерский полет (полет по маршруту), снижение, заход на посадку и посадка осуществляются в соответствии с положениями параграфов 11-15 главы 8 настоящих Правил.

749. Заход на посадку по приборам и посадка по CAT II и CAT III, а также при видимости менее 800 м не разрешается, если не предоставляется информация о RVR.

750. Эксплуатант обеспечивает выполнение процедур пересечения порога ВПП ВС в посадочной конфигурации с достаточным запасом высоты в соответствии с положениями пункта 311 настоящих Правил.

Параграф 3. Пассажиры

751. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы пассажирам доводилась информация, указанная в параграфе 17 главы 1 настоящих Правил, чтобы пассажиры были ознакомлены с местами размещения и правилами использования:

1) привязных ремней;

2) аварийных выходов;

3) спасательных жилетов, если они предусматриваются на борту;

4) кислородного оборудования, если предусматривается его использование пассажирами;

5) другого аварийно-спасательного оборудования индивидуального пользования, включая карточки аварийного инструктажа пассажиров.

Сноска. Пункт 751 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

752. Эксплуатант информирует пассажиров о месте размещения и общем порядке использования основного бортового аварийно-спасательного оборудования, предназначенного для коллективного пользования.

753. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы при возникновении в полете аварийной обстановки, пассажиры инструктировались о таких экстренных действиях, которые могут быть целесообразными при данных обстоятельствах.

Сноска. Пункт 753 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

754. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы во время взлета и посадки, а также в любое время, когда по причине турбулентности или любой аварийной обстановки, возникающей в ходе полета, считается необходимым, все пассажиры на борту ВС были пристегнуты к своим креслам привязными ремнями или других предусмотренных устройств привязной системы.

Сноска. Пункт 754 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 4. Подготовка к полетам

755. Полет не начинается, пока не будет документально удостоверено, что КВС удовлетворен результатами предполетной подготовки, подтверждающими, что:

1) экипаж и ВС подготовлены к полетам и на борту ВС имеются соответствующие сертификаты и свидетельства (летной годности, регистрации);

2) приборы и оборудование, предусмотренные в главе 5 настоящих Правил для конкретного типа предстоящего полета, установлены в достаточном количестве для данного рейса;

3) на ВС выдано свидетельство о техническом обслуживании;

4) масса ВС и расположение центра тяжести позволяют безопасно выполнять полет с учетом ожидаемых условий полета;

5) любой имеющийся на борту груз правильно распределен и надежно закреплен;

6) произведена проверка, результаты которой показали, что эксплуатационные ограничения, в ходе намеченного полета соблюдены;

7) соблюдены положения параграфа 5 настоящей главы по составлению рабочего плана полета.

Сноска. Пункт 755 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

756. Заполненную документацию о подготовке к полету эксплуатант сохраняет в течение 3 (трех) месяцев.

757. При составлении рабочего плана выполняются положения пункта 765 настоящих Правил.

758. Заправка ВС топливом во время посадки пассажиров, нахождения их на борту или высадки производится в соответствии с положениями параграфа 20 главы 6 настоящих Правил.

759. ВС для полетов на абсолютных высотах, где атмосферное давление в кабинах летного экипажа и пассажиров составляет менее 700 гПа, оборудуется аппаратурой для хранения и подачи кислорода, запас которого необходимо иметь на борту в соответствии с положениями параграфа 21 главы 6 настоящих Правил.

760. Полет продолжается в направлении аэродрома назначения, если имеется самая последняя информация, что к расчетному времени прибытия посадка на нем или на запасном аэродроме будет выполнена с соблюдением эксплуатационных минимумов, установленных в соответствии с положениями параграфа 11 главы 6 настоящих Правил .

761. Полет выполняется в соответствии с положениями параграфов 6-16 главы 8 настоящих Правил.

762. Все члены экипажа непрерывно пользуются кислородом для дыхания в любых случаях, когда возникают обстоятельства, для которых необходим запас кислорода в соответствии с положениями параграфа 21 главы 6 настоящих Правил.

763. Все члены летного экипажа с герметизированными кабинами, выполняющих полет на такой высоте, где атмосферное давление составляет менее 376 гПа, имеют на своих рабочих местах быстро надевающуюся кислородную маску, которая обеспечивает при первой необходимости немедленную подачу кислорода.

764. Для каждой оборудованной ВПП или аэродрома, используемого для выполнения полетов по приборам, государством, в котором расположен данный

аэродром, утверждаются и публикуются одна или несколько схем захода на посадку по приборам, предназначенные для обеспечения заходов на посадку по приборам.

Сноска. Пункт 764 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 5. Составление рабочего плана полета

765. Рабочий план полета (навигационный расчет) составляется на каждый намечаемый полет или серию полетов в порядке, определенном в РПП эксплуатанта. Рабочий план полета утверждается КВС и, когда это предусмотрено РПП сотрудником по обеспечению полетов/полетным диспетчером.

Один экземпляр рабочего плана передается эксплуатанту или представителю эксплуатанта или, если это невозможно, сдается на хранение полномочному аэродромному органу или регистрируется в соответствующем месте в пункте вылета.

Сноска. Пункт 765 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

766. Форма, описание содержания и порядок использования рабочего плана полета приводится в РПП эксплуатанта.

Параграф 6. Запасные аэродромы

767. Запасной аэродром при взлете выбирается и указывается в рабочем плане полета, когда метеорологические условия на аэродроме вылета ниже установленных эксплуатантом посадочных минимумов аэродрома или не представляется возможным вернуться на аэродром вылета по другим причинам.

768. Запасной аэродром при взлете выбирается на расстоянии от аэродрома вылета:

1) для самолетов с двумя двигателями – эквивалентном 1 часу полета на крейсерской скорости с одним отказавшим двигателем, определенном в соответствии с РЛЭ ВС и рассчитанном в МСА и в штилевых условиях с использованием фактической взлетной массы;

2) для самолетов с тремя или более двигателями – эквивалентном 2 часам полета на крейсерской скорости при всех работающих двигателях, определенном в соответствии с РЛЭ ВС и рассчитанном в МСА и в штилевых условиях с использованием фактической взлетной массы;

3) самолеты, выполняющие полеты с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO), в тех случаях, когда отсутствует аэродром, отвечающий критериям по расстояниям, указанным в подпунктах 1) и 2) настоящего пункта, первый имеющийся запасной аэродром, расположенный в пределах указанного эксплуатантом

максимального времени ухода на запасной аэродром с учетом фактической взлетной массы.

Сноска. Пункт 768 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

769. Запасной аэродром при взлете выбирается при наличии данных, что к расчетному времени условия на нем будут соответствовать или превышать эксплуатационные минимумы аэродрома, установленные эксплуатантом.

Запасные аэродромы на маршруте, для полетов EDTO самолетов с двумя газотурбинными двигателями, выбираются и указываются в рабочем плане полета и плане полета для ОВД.

770. Запасной аэродром по маршруту следования выбирается так, чтобы время полета до него не превышало 60 минут для характеристик ВС с одним отказавшим из двух газотурбинных двигателей в МСА.

771. При выборе запасного аэродрома для аэродрома назначения с расчетом PNR время полета с рубежа ухода до аэродрома назначения, а равно и до запасного аэродрома не должно превышать 2 часов полета на крейсерском режиме со всеми работающими двигателями.

772. При полете по ППП в рабочем плане полета и в плане полета для ОВД выбирается и указывается один запасной аэродром пункта назначения, за исключением, когда продолжительность полета от аэродрома вылета или от точки изменения плана полета на маршруте до аэродрома пункта назначения, определяется на основании метеорологических условий и оперативной информации, что в расчетное время использования аэродрома:

1) заход на посадку и посадка будут осуществлены в ВМУ;

2) на аэродроме пункта назначения к расчетному времени его использования имеются независимые рабочие ВПП, одна из которых оборудована для захода на посадку по приборам.

773. Если аэродром намеченной посадки является изолированным аэродромом, то:

1) не требуется запасной аэродром (запасные аэродромы), а определяется рубеж ухода;

2) полет после прохождения рубежа ухода продолжается на основании данных, что в расчетное время на аэродроме будет произведена безопасная посадка;

3) для самолетов с поршневыми двигателями требуется запас топлива для полета в течение 45 минут плюс 15% от полетного времени, запланированного для полета на крейсерском эшелоне, включая резерв топлива, или в течение 2 часов в зависимости от того, какой период короче;

4) для самолетов с газотурбинными двигателями требуется запас топлива для полета на 2 часа при нормальном крейсерском потреблении топлива над аэродромом пункта назначения, включая резерв топлива.

774. Два запасных аэродрома пункта назначения выбираются и указываются в рабочем плане полета и плане полета для ОВД, когда для аэродрома пункта назначения :

1) метеорологические условия в расчетное время использования аэродрома ниже установленных эксплуатационных минимумов аэродрома, установленных эксплуатантом;

2) отсутствует информация о метеорологических условиях.

775. Уполномоченная организация на основе оценки риска, демонстрирующей обеспечение эквивалентного уровня безопасности полетов, утверждает в РПП эксплуатанта эксплуатационные варианты критериев выбора запасного аэродрома.

Оценка риска для безопасности полетов включает:

1) характеристики эксплуатанта;

2) общие технические характеристики ВС и его систем;

3) имеющаяся на аэродроме техника, технические характеристики и инфраструктура;

4) качество и надежность метеорологической информации;

5) выявленные опасности и риски, связанные с каждым вариантом использования запасного аэродрома;

6) конкретные меры по минимизации последствий.

Сноска. Пункт 775 с изменением, внесенным приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

Параграф 7. Метеорологические условия

776. Полет по ПВП не начинается, пока метеорологические условия на маршруте или части маршрута следования ВС, не будут соответствовать положениям пункта 611 настоящих Правил.

777. За исключением положений пункта 767 настоящих Правил, не допускается начинать полет по ППП, пока не будет получена информация, что:

1) условия на аэродроме намеченной посадки к расчетному времени прилета будут соответствовать эксплуатационным минимумам аэродрома или превышать их;

2) условия на запасном аэродроме пункта назначения к расчетному времени прилета будут соответствовать положениям пункта 602 настоящих Правил.

При выборе запасных аэродромов используются эксплуатационные минимумы аэродрома, применяемые для конкретной ВПП с учетом направления и скорости ветра.

778. Для полета по ППП взлет на аэродроме вылета не производится, пока метеорологические условия не будут соответствовать установленным эксплуатантом эксплуатационным минимумам или превышать их.

После достижения точки изменения плана полета полет по ППП продолжается, если на аэродроме намеченной посадки или на каждом выбранном запасном аэродроме данные о фактической погоде или их комбинация с прогнозами указывают, что метеорологические условия к расчетному времени использования аэродрома будут соответствовать или превышать установленные эксплуатантом эксплуатационные минимумы аэродрома.

779. Разрешается начинать полет по ППП при отсутствии информации о метеорологических условиях аэродрома назначения при наличии двух запасных аэродромов с метеорологическими условиями, соответствующими положениям пункта 601 настоящих Правил, или одного запасного аэродрома, на котором НГО будет:

1) превышать MDA/H для захода на посадку с применением кругового маневрирования минимум

на 150 метров (500 футов), при НГО не менее 450 метров (1500 футов) и видимости не менее 5000 метров;

2) превышать MDA/H на 100 метров (330 футов), при видимости на 1000 метров больше эксплуатационного минимума.

Сноска. Пункт 779 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

780. Для обеспечения адекватного уровня безопасности полетов при определении возможности выполнения захода на посадку и посадки на каждом запасном аэродроме, эксплуатант в дополнение к эксплуатационным минимумам аэродрома устанавливает приемлемые для уполномоченной организации значения ВНГО и видимости.

Сноска. Пункт 780 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

781. Уполномоченная организация утверждает временной запас, установленный эксплуатантом для расчетного времени использования аэродрома.

Сноска. Пункт 781 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

782. Полет в известных или ожидаемых условиях обледенения, выполняется, когда самолет сертифицирован и оборудован для полетов в таких условиях.

783. Полет в предполагаемых или известных условиях обледенения на земле начинается, когда ВС прошло проверку на предмет обнаружения обледенения и, при необходимости, были проведены работы по устранению (предотвращению) обледенения

Наросты льда или других образующихся естественным путем загрязнений удаляются, чтобы ВС было в состоянии годности к выполнению взлета.

Эксплуатант внедряет процедуру по соблюдению и контролю соблюдения требований настоящего пункта в Руководстве по производству полетов эксплуатанта. Указанная процедура разрабатывается в соответствии с требованиями приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 7 марта 2023 года № 141 "Об утверждении Правил по противообледенительной защите воздушного судна на земле" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 32037).

Сноска. Пункт 783 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 8. Запас топлива

784. ВС должно быть заправлено достаточным для безопасного завершения планируемого полета и допускающим возможность отклонений от намеченного плана полета количеством топлива.

785. Запас планируемого топлива на борту ВС основывается на:

1) актуальных данных относительно конкретного ВС, полученных от систем мониторинга расхода топлива, или при их отсутствии – данных, предоставленных изготовителем ВС;

2) эксплуатационных условиях выполнения полета, включая:

ожидаемую массу ВС;

NOTAM;

текущие метеорологические сводки или комбинацию текущих сводок и прогнозов;

процедуры ОВД, ограничения и ожидаемые задержки;

последствия отсрочки выполнения некоторых видов технического обслуживания и/или отклонений от конфигурации.

786. Предполетный расчет потребного топлива включает:

1) топливо для руления, используемое до взлета с учетом местных условий на аэродроме вылета и объема потребления топлива ВСУ;

2) топливо для полета по маршруту с момента взлета или от точки изменения плана полета до посадки на аэродроме пункта назначения, с учетом эксплуатационных условий подпункта 2) пункта 788 настоящих Правил;

3) запас топлива на случай непредвиденных эксплуатационных обстоятельств, составляющий 5% от потребного для полета по маршруту или от точки изменения плана полета, рассчитанного по норме расхода топлива для него, но не меньше количества топлива для полета в течение 5 минут со скоростью в зоне ожидания на высоте 450 м (1500 фут) над аэродромом пункта назначения в МСА.

787. Запас топлива для полета до запасного аэродрома пункта назначения, обеспечивающий:

1) при выборе запасного аэродрома пункта назначения:
уход на второй круг на аэродроме пункта назначения;
набор ожидаемой абсолютной высоты крейсерского полета;
полет по ожидаемому маршруту;
снижение до точки начала ожидаемого захода на посадку;
выполнение захода на посадку и посадки на запасном аэродроме пункта назначения
;

2) при выборе двух запасных аэродромов пункта назначения в соответствии с подпунктом 1) настоящего пункта – полет до более удаленного запасного аэродрома пункта назначения;

3) при полете без запасного аэродрома пункта назначения – полет в течение 1 часа со скоростью в зоне ожидания на высоте 450 м (1500 фут) над превышением аэродрома пункта назначения в МСА;

4) для изолированного аэродрома намеченной посадки:

самолетов с поршневыми двигателями – запас топлива для полета в течение 45 минут плюс 15% от расчетного времени полета на крейсерском эшелоне, включая резерв топлива, или в течение 2 часов, в зависимости от того, какой период короче;

самолетов с газотурбинными двигателями – запас топлива для полета в течение 2 часов при нормальном крейсерском потреблении топлива над аэродромом пункта назначения, включая резерв топлива.

788. Резерв топлива – запас, рассчитанный с использованием расчетной посадочной массы при прибытии на запасной аэродром пункта назначения или на аэродром пункта назначения, когда не требуется запасной аэродром для пункта назначения:

1) самолетов с поршневыми двигателями – для полета в течение 45 минут со скоростью и на абсолютной высоте, определенными уполномоченной организацией;

2) самолетов с газотурбинными двигателями – для полета в течение 30 минут со скоростью в зоне ожидания на высоте 450 м (1500 фут) над превышением аэродрома в МСА.

Сноска. Пункт 788 с изменением, внесенным приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

789. Дополнительный запас топлива, если минимальный запас топлива, рассчитанный в соответствии с положениями подпунктов 2) и 3) пункта 786 и пунктов 787 и 788 настоящих Правил не достаточен для:

1) обеспечения возможности для ВС выполнять снижение и продолжать полет до запасного аэродрома при необходимости выполнения операции при отказе двигателя или разгерметизации в наиболее критической точке на маршруте, для которой требуется большее количество топлива:

со скоростью в зоне ожидания в течение 15 минут на высоте 450 м (1500 фут) над превышением аэродрома в МСА;

при выполнении захода на посадку и посадки;

2) полета EDTO с критическим запасом топлива, установленным уполномоченной организацией;

3) выполнения дополнительных требований, не указанных выше.

Сноска. Пункт 789 с изменением, внесенным приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

790. Дискреционный запас топлива представляет собой дополнительное количество топлива, взятое на борт по усмотрению КВС.

791. Полет не начинается и не продолжается от точки изменения плана полета, если количество топлива на борту не соответствует положениям пунктов 787 и 788 и, при необходимости, положениям пункта 790 настоящих Правил.

792. Уполномоченная организация на основе оценки риска эксплуатанта, демонстрирующей способы эквивалентного поддержания уровня безопасности полетов , утверждает варианты предполетного расчета запаса топлива для руления, полета по маршруту, непредвиденной ситуации, полета до запасного аэродрома пункта назначения и дополнительного запаса топлива.

Оценка риска для безопасности полетов эксплуатанта включает:

1) расчеты запаса топлива для полета по маршруту;

2) возможности эксплуатанта, позволяющие:

определять автоматизированный метод, который включает программу мониторинга за расходом топлива;

применять современные средства использования запасных аэродромов;

3) применять конкретные меры по минимизации последствий.

Сноска. Пункт 792 с изменением, внесенным приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

793. Расходование топлива после начала полета не для целей, намеченных при планировании полета, требует проведения повторного анализа и, если применимо, корректировки запланированной операции.

794. Политика и процедуры управления расходом топлива в полете осуществляется в соответствии с положениями параграфа 4 главы 8 настоящих Правил.

795. Заправка ВС топливом во время посадки пассажиров, нахождения их на борту или высадки производится в соответствии с положениями параграфа 20 главы 6 настоящих Правил.

Параграф 9. Учет ограничений по времени для системы пожаротушения в грузовом отсеке

796. Все полеты планируются таким образом, чтобы время ухода на запасной аэродром не превышало ограничений по времени для системы пожаротушения в грузовом отсеке, указанному в документации ВС и уменьшенному на величину эксплуатационного запаса безопасности, установленного уполномоченной организацией.

Сноска. Пункт 796 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

796-1. В летном руководстве самолета или другой вспомогательной документации по эксплуатации самолета содержится информация об элементах противопожарной системы грузового(ых) отсека(ов) ВС, утвержденной государством разработчика или государством регистрации, а также краткая информация о продемонстрированных сертификационных стандартах противопожарной защиты грузовых отсеков.

Сноска. Правила дополнены пунктом 796-1 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

797. Если эти ограничения должны учитываться при выполнении полета, они указываются в соответствующей документации ВС.

Для этих целей предусматривается запас эксплуатационной безопасности в 15 минут.

Параграф 10. Контроль утомляемости

798. Эксплуатант ведет учет полетного времени, служебного полетного времени, служебного времени и времени отдыха для каждого члена летных и кабинных экипажей в соответствии с требованиями Правил организации рабочего времени и отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской и экспериментальной авиации Республики Казахстан (далее - Правила организации рабочего времени и отдыха членов экипажей ВС ГиЭА РК), утвержденных приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 февраля 2015 года № 250 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 10629).

798-1. эксплуатант в целях управления рисками для безопасности полетов, связанными с утомлением, разрабатывает нормы полетного времени, полетного рабочего времени, рабочего времени и требования в отношении времени отдыха, соответствующие установленными Правилами организации рабочего времени и отдыха членов экипажей ВС гражданской и экспериментальной авиации Республики Казахстан

.

Сноска. Правила дополнены пунктом 798-1 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).

799. Уполномоченная организация в целях контроля утомления в отношении всех или некоторых видов выполняемых полетов разрешает эксплуатанту применение системы FRMS (далее - FRMS), разработанной и основанной на научных принципах, знаниях и эксплуатационном опыте для гарантии того, чтобы члены летного и кабинного экипажей выполняли свои функции в состоянии надлежащего уровня активности.

Сноска. Пункт 799 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

800. Уполномоченная организация разрешает применение FRMS эксплуатанта до того, как она начнет применяться вместо части или всех норм контроля утомляемости. FRMS обеспечивает эквивалентный или более высокий уровень безопасности полетов по сравнению с нормами контроля утомляемости.

Примечание. Соблюдение предписывающих нормативных правил контроля утомления не освобождает эксплуатанта от обязанности управлять своими факторами риска, включая факторы риска, связанные с утомлением, используя для этого свою систему управления безопасностью полетов (СУБП) в соответствии с положениями Приложения 19.

Сноска. Пункт 800 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

801. Эксплуатант сохраняет учетные документы о каждом полете самолета на высоте более 15000 м (49000 фут) для определения общей дозы воздействия космической радиации на каждого члена экипажа в течение двенадцати месяцев.

Параграф 11. Дополнительные требования при выполнении полетов

802. Эксплуатант определяет в РПП порядок проведения метеорологических наблюдений с борта ВС и сообщения их результатов органу ОВД, а также сообщений о встреченных опасных условиях полета.

803. На маршруте, где расстояние от любой его точки до запасного аэродрома превышает расстояние, соответствующее 60 минутам полета на утвержденной OEI в МСА и штиль для самолетов с двумя газотурбинными двигателями или утвержденной AEO в МСА и штиль для самолетов, имеющих более двух газотурбинных двигателей, эксплуатанты выполняют следующие требования к полетам EDTO:

1) полет выполняется экипажем ВС, члены которого имеют специальную подготовку для выполнения таких полетов;

2) эксплуатант разрабатывает и включает в РПП соответствующие программы подготовки членов летных экипажей ВС, включающие:

правила выбора маршрута и запасных аэродромов на маршруте;

применение MEL;

требования к запасу топлива перед полетом и в полете;

порядок действий при ухудшении метеоусловий на запасных аэродромах на маршруте;

тренировку по действиям при полной потере тяги одним из двигателей в крейсерском полете;

тренировку по действиям при полной потере электропитания от генераторов.

3) при планировании пригодного запасного аэродрома на маршруте метеорологические условия на аэродроме за 1 час до и после расчетного времени прибытия должны быть:

при точном заходе – ВНГО не ниже значения DA/DH, увеличенного на 60 м (200 фут) при дальности видимости на ВПП (видимости) на 800 м больше опубликованного (установленного эксплуатантом) значения;

при неточном и визуальном заходе – ВНГО не ниже значения MDH/MDA, увеличенного на 120 м (400 фут) при RVR или VIS на 1500 м больше опубликованного (установленного эксплуатантом) значения;

4) для аэродромов, имеющих две и более ВПП, с опубликованными схемами захода на посадку и посадки по CAT II – ВНГО не менее 90 м (300 фут) и RVR или VIS не менее 1200 м, а для CAT III – не менее 60м (200 фут) и RVR – не менее 550 м;

5) эксплуатант имеет разрешение на выполнение полетов EDTO, с указанием в эксплуатационных спецификациях – типа ВС, порогового и максимального времени ухода на запасной аэродром.

Параграф 12. Учет ограничений летно-технических характеристик

804. ВС эксплуатируется в соответствии с положениями сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам), и в пределах утвержденных эксплуатационных ограничений ЛТХ, содержащихся в РЛЭ данного типа ВС.

805. За исключением положений параграфа 14 настоящей главы, самолеты с одним двигателем эксплуатируются только в таких условиях погоды и освещенности, на таких маршрутах и с таким отклонением от них, которые при отказе двигателя позволят безопасно совершить вынужденную посадку.

806. Государство регистрации ВС предпринимает меры, чтобы общий уровень безопасности поддерживался при всех ожидаемых условиях эксплуатации.

807. ВС начинает полет, когда информация о ЛТХ, содержащаяся в РЛЭ, указывает на то, что в предстоящем полете будут выполнены положения настоящих Правил.

808. Перед полетом учитываются все факторы, влияющие на ЛТХ ВС – масса, эксплуатационные процедуры, барометрическая высота, соответствующая превышению аэродрома (вертодрома), температура, ветер, уклон состояние ВПП (наличие слякоти, воды и (или) льда) для сухопутных ВС и состояние водной поверхности для гидросамолетов, не ограничиваясь ими.

809. Эти факторы учитываются как эксплуатационные параметры или допуски и запасы, которые могут предусматриваться при установлении ЛТХ или включаться в нормы ЛТХ, в соответствии с которыми эксплуатируется данный самолет.

810. Масса самолета в начале взлета позволяет выполнить положения пунктов 816 и 817 настоящих Правил, с учетом предполагаемого уменьшения массы в ходе полета и слива топлива по причинам, предусмотренным пунктами 818 и 819 настоящих Правил, а в отношении запасных аэродромов – пунктами 812 и 817 настоящих Правил.

811. Масса самолета в начале взлета не превышает максимальную взлетную массу, указанную в РЛЭ для барометрической высоты, соответствующей превышению аэродрома, а также для любых других местных атмосферных условий, использующихся в качестве параметра для определения максимальной взлетной массы.

812. Расчетная масса самолета к расчетному времени приземления на аэродроме намеченной посадки и на любом запасном аэродроме пункта назначения ни в коем случае не превышает максимальную посадочную массу, указанную в РЛЭ для барометрической высоты, соответствующей превышению этих аэродромов, а также для других местных атмосферных условий, используемых в качестве параметра для определения максимальной посадочной массы.

Сноска. Пункт 812 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

813. Масса самолета в начале взлета или к расчетному времени приземления на аэродроме намеченной посадки и на любом запасном аэродроме пункта назначения ни в коем случае не превышает соответствующую максимальную массу, при которой было продемонстрировано соответствие самолета применяемым Стандартам сертификации по шуму, если на это не получено разрешение в виде исключения для некоторых аэродромов или ВПП, где отсутствует проблема беспокоящего воздействия шума, от уполномоченного органа государства расположения аэродрома.

Сноска. Пункт 813 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

814. ЛТХ самолета позволяют при отказе критического двигателя в любой точке взлета или по другим причинам, прекратить взлет и остановиться в пределах РДПВ, либо продолжать взлет и пролететь препятствия вдоль траектории полета на достаточном вертикальном или горизонтальном расстоянии, пока самолет не будет в состоянии выполнить положения пункта 815 настоящих Правил. При определении полной зоны учета препятствий при взлете, во внимание принимаются эксплуатационные условия – поперечная составляющая ветра и навигационная точность.

При определении располагаемой длины ВПП учитывается возможное ее уменьшение в связи с установкой ВС на осевую линию перед взлетом.

815. При полете по маршруту с одним неработающим двигателем самолет способен при отказе критического двигателя в любой точке на маршруте или запланированных на случай отклонения от него запасных маршрутах продолжать полет до аэродрома, где могут быть выполнены положения пункта 817 настоящих Правил, не снижаясь ниже минимальной абсолютной высоты полета.

816. На самолетах с тремя или более двигателями при полете по любой части маршрута, где расположение запасных аэродромов и общая продолжительность полета для сохранения общего уровня безопасности предписывают учитывать возможность отказа второго двигателя, самолет в случае отказа любых двух двигателей способен продолжать полет до запасного аэродрома на маршруте и совершить посадку.

817. ЛТХ самолета позволяют произвести посадку на аэродроме намеченной посадки или любом запасном аэродроме после пролета препятствий вдоль траектории захода на посадку с минимальным для обеспечения безопасности запасом высоты и с гарантией его остановки или достижения (гидросамолетом) достаточно низкой скорости в пределах располагаемой посадочной дистанции (далее - РПД). При этом КВС учитываются различия в технике пилотирования при выполнении захода на посадку и посадки, если это не было учтено при установлении ЛТХ.

Параграф 13. Сведения о препятствиях

818. Обеспечивается предоставление сведений о препятствиях, чтобы позволить эксплуатанту разработать правила в соответствии с положениями пункта 814 настоящих Правил.

819. Эксплуатант учитывает точность карт при оценке соответствия ЛТХ самолета, позволяющих в случае отказа критического двигателя в любой точке взлета или по другим причинам, прекратить взлет и остановиться в пределах РДПВ, либо продолжать взлет и пролететь препятствия вдоль траектории полета на достаточном вертикальном или горизонтальном расстоянии.

Параграф 14. Дополнительные требования к производству полетов ночью и/или в ПМУ на самолетах с одним газотурбинным двигателем

820. При выдаче разрешения на производство полетов ночью и/или в ПМУ на самолетах с одним газотурбинным двигателем уполномоченная организация убеждается в надлежащей сертификации самолета и в том, что общий уровень безопасности полетов обеспечивается:

1) надежностью газотурбинного двигателя;

2) порядком технического обслуживания, практикой производства полетов, порядком отправления самолетов и программой подготовки экипажей данного эксплуатанта;

3) установленных систем и оборудования, предназначенных для обеспечения безопасности на протяжении всего полета и оказания содействия в безопасном выполнении вынужденной посадки после отказа двигателя в любых допустимых эксплуатационных условиях.

Сноска. Пункт 820 с изменением, внесенным приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

821. Все самолеты с одним газотурбинным двигателем, эксплуатируемые ночью и/ или в ПМУ, оснащаются системой контроля за изменением параметров работы двигателя, а самолеты, которым сертификат летной годности впервые выдан 1 января 2005 года или после этой даты, оснащаются автоматической системой контроля за изменением параметров работы двигателя.

Параграф 15. Судовые документы

822. На ВС находятся документы, указанные в пункте 83 настоящих Правил, которые члены экипажа предъявляют по требованию авиационных инспекторов уполномоченной организации.

В дополнение к вышеуказанным документам на борту ВС находятся:

1) копия Инструкции экипажам гражданских ВС по действиям в чрезвычайных ситуациях, утвержденной в соответствии с пунктом 3 статьи 105 Закона;

2) свидетельство (запись в бортовом журнале) о техническом обслуживании и годности его к эксплуатации;

3) сводная загрузочная ведомость;

4) генеральная декларация (при международных полетах);

5) пассажирская ведомость (манифест);

6) грузовая ведомость (манифест).

На борту ВС находится документ, удостоверяющий сертификацию самолета по шуму. Если такой документ, утвержденный государством регистрации, выпускается не на английском языке – он содержит перевод на английский язык.

Сноска. Пункт 822 с изменением, внесенным приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

823. Кроме вышеуказанных документов на борту ВС находятся документы, которые требуются по правилам государства, над территорией которых производится полет.

824. Задание на полет содержит следующие записи:

1) государственный и регистрационный опознавательный знаки ВС;

2) дата полета;
3) фамилии членов экипажа и выполняемые ими обязанности;
4) пункты вылета и прибытия;
5) планируемое и фактическое время взлета и посадки;
6) цель полета, номер рейса;
7) замечания, касающиеся полета;
8) подпись КВС;
9) иные записи, установленные эксплуатантом.
Форма задания на полет, и порядок его ведения определяется РПП эксплуатанта.

Параграф 16. Перечни минимального оборудования

825. Выполнение коммерческих воздушных перевозок при отказе в работе какого-либо прибора, оборудования или системы допускается на основании MEL в соответствии с положениями параграфа 2 главы 2 настоящих Правил.

826. Полеты ВС производства стран СНГ над территорией Республики Казахстан с отказавшими приборами, оборудованием или системой осуществляются на основании положений РЛЭ.

Параграф 17. Бортовые приборы и оборудование ВС, выполняющих коммерческие воздушные перевозки пассажиров

827. Кроме оборудования, необходимого для выдачи удостоверения о годности к полетам, на борту ВС устанавливаются или находятся приборы, оборудование и полетная документация, в зависимости от используемого ВС и условий, в которых выполняется полет. Предписываемые приборы и оборудование, включая их установку, утверждаются государством регистрации ВС или согласовываются с ним.

828. ВС оснащается приборами, которые позволяют экипажу контролировать траекторию его полета, выполнять любые требуемые правилами маневры и соблюдать эксплуатационные ограничения, касающиеся данного ВС, в ожидаемых условиях эксплуатации.

829. Полет не начинается, когда какие-либо приборы самолета, элементы оборудования или функции, необходимые для планируемого полета находятся в нерабочем состоянии или отсутствуют, если:

1) самолет эксплуатируется не в соответствии с MEL эксплуатанта;

2) эксплуатанту не разрешено уполномоченной организацией выполнять полеты ВС в пределах ограничений MMEL.

Сноска. Пункт 829 с изменением, внесенным приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

830. Самолет оснащается:

1) запасом необходимых медицинских средств, помещаемых в легкодоступных местах;

2) переносными огнетушителями, не создающими опасной концентрации ядовитых газов внутри ВС (как минимум, по одному огнетушителю устанавливается в кабине летного экипажа и в каждом пассажирском салоне, который отделен от кабины летного экипажа, и в который члены экипажа не имеют прямого доступа).

831. На всех ВС находится в работоспособном состоянии:

1) кресло или спальное место для каждого лица старше двух лет;

2) поясной привязной ремень на каждом пассажирском кресле и ограничительными ремнями на каждом спальном месте;

3) запасные электрические предохранители соответствующих номиналов, если на ВС установлены электрические предохранители, доступные для замены в полете, количество их запаса составляет на 10% больше от их общего числа каждого номинала или три предохранителя для каждого номинала.

832. ВС с сертифицированной максимальной взлетной массой более 5700 кг, выполняющие коммерческие перевозки, оборудуются привязными системами на каждом кресле летного экипажа. Привязная система на каждом кресле пилота включает устройство, которое автоматически ограничивает движение корпуса пилота в случае резкого торможения.

833. ВС, предназначенные для перевозки пассажиров, оборудуются средствами, обеспечивающими сообщение пассажирам следующих сведений и указаний:

1) когда необходимо пристегнуть привязные ремни;

2) когда и как следует пользоваться кислородным оборудованием, если на борту ВС предусмотрен кислород;

3) о запрете в отношении курения;

4) где находятся спасательные жилеты или аналогичные индивидуальные плавсредства и как следует пользоваться ими, если они предусмотрены на борту;

5) где расположены и как открываются аварийные выходы.

834. Состав во встроенной системе пожаротушения мусоросборника для полотенец, бумаги и отходов в каждом туалете самолета, сертификат летной годности которого впервые выдан 31 декабря 2011 года или после этой даты, и огнегасящий состав в переносном огнетушителе самолета, сертификат летной годности которого впервые выдан 31 декабря 2018 года или после этой даты:

1) отвечает минимальным требуемым характеристикам, применяемым в государстве регистрации ВС;

2) не относится к типу веществ, перечисленных в Монреальском протоколе по веществам, разрушающим озоновый слой (1987 года), как это представлено в

приложении А (группа II) Руководства по Монреальскому протоколу по веществам, разрушающим озоновый слой (8-е издание).

Сноска. Пункт 834 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

835. Если на фюзеляже предусмотрена маркировка мест, в которых спасательным командам удобно вскрывать фюзеляж в аварийной обстановке, то эти места маркируются. Маркировочные знаки наносятся красной или желтой краской и при необходимости для контраста с окружающим фоном обводятся белой полосой.

836. Если расстояние между угловыми маркировочными знаками превышает 2 м, между ними проводятся промежуточные линии размером 9×3 см таким образом, чтобы расстояние между соседними маркировочными знаками не превышало 2 м.

837. ВС оборудуются бортовыми самописцами полетных данных и бортовыми системами регистрации данных в соответствии с параграфом 11 главы 5 настоящих Правил.

Сноска. Пункт 837 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

838. Все ВС, выполняющие полеты по ПВП днем, оснащаются:

1) магнитным компасом;

2) точным хронометром или часами, указывающим время в часах, минутах и секундах;

3) точным барометрическим высотомером;

4) указателем воздушной скорости;

5) такими дополнительными приборами или оборудованием, которые могут быть предписаны соответствующим уполномоченным органом.

Самолеты, которые выполняют контролируемые полеты по ПВП, оснащаются в соответствии с положениями пункта 849 настоящих Правил.

839. На гидросамолетах устанавливается:

1) по одному спасательному жилету или равноценному индивидуальному плавсредству на каждого, находящегося на борту человека, размещенному на борту ВС легкодоступным (с кресла или спального места) образом;

2) оборудование, подающее звуковые сигналы, предписанные международными правилами предупреждения столкновения судов в море, если применимо;

3) один морской якорь (плавучий).

840. На ВС с максимальной взлетной массой более 5700 кг или с количеством посадочных мест более 9 (девяти) находится, как минимум, по одному спасательному жилету или равноценных индивидуальных плавсредств на каждого, находящегося на борту человека:

1) при осуществлении коммерческой воздушной перевозки пассажиров по маршруту над водным пространством на расстоянии более 93 км (50 м. миль) от берега;

2) при полете по маршруту на расстоянии от берега, превышающем предельную дальность полета в режиме планирования;

3) если траектория взлета или захода на посадку проходит над водным пространством таким образом, что имеется вероятность вынужденной посадки на воду.

Жилеты или плавсредства, располагаются на борту ВС так, чтобы люди могли легко достать их со своего кресла или спального места.

841. Каждый спасательный жилет и равноценное индивидуальное плавсредство оснащается средствами электрического освещения в целях облегчения обнаружения людей за исключением, когда предусматриваются другие индивидуальные плавсредства.

842. На всех ВС при полетах большой протяженности на удалении от береговой черты, пригодной для аварийной посадки, соответствующем 120 минутам полета на крейсерской скорости или 740 км (400 м. милям) (в зависимости от того, что меньше), или 30 минутам полета или 185 км (100 м. милям), для полета при одном или двух отказавших двигателях (в зависимости от того, что меньше), в дополнение к оборудованию, предусмотренному в пунктах 839 и 840 настоящих Правил, устанавливаются:

1) спасательные плоты, оснащенные аварийно-спасательным оборудованием, включая средства жизнеобеспечения людей, в количестве, достаточном для размещения всех находящихся на борту людей и расположенных на ВС так, чтобы быстро применить их в аварийной обстановке;

2) оборудование для подачи сигналов бедствия с помощью сигнальных ракет;

3) подводные приводные устройства, работающие на частоте 8,8 кГц, устанавливаемые на всех ВС с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27000 кг не позднее 1 января 2018 года, минимальное время его работы составляет 30 календарных дней и его запрещено устанавливать внутри крыльев или хвостового оперения.

Сноска. Пункт 842 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

843. ВС при полетах над районами суши, обозначенными соответствующим государством как районы с затрудненными поиском и спасанием, оснащаются соответствующими этим условиям сигнальными устройствами и аварийно-спасательным оборудованием, включая средства жизнеобеспечения людей.

844. ВС для полетов на высотах, где барометрическая высота в кабине составляет более 3000 м (10000 фут) (атмосферное давление составляет менее 700 гПа),

оборудуются аппаратурой для хранения и подачи кислорода согласно пункту 372 настоящих Правил.

845. ВС для полетов на абсолютных высотах, где атмосферное давление составляет менее 700 гПа (барометрическая высота в кабине составляет более 3000 м (10000 фут), оснащенный средствами поддержания в кабинах летного экипажа и пассажиров давления выше 700 гПа, оборудуется аппаратурой для хранения и подачи кислорода согласно пункту 373 настоящих Правил.

846. ВС с герметичной кабиной, введенные в эксплуатацию 1 июля 1962 года или после этой даты и предназначенные для полетов на высотах, где атмосферное давление составляет менее 376 гПа (выше эшелона 7600 м (25000 фут), оборудуются средствами сигнализации, предупреждающими летный экипаж о любой опасной степени разгерметизации.

847. Самолет оснащается автоматически развертываемым кислородным оборудованием в соответствии с положениями пунктов 373 и 374 настоящих Правил.

848. Все самолеты, когда их полеты выполняются в условиях, в которых возможно обледенение, оснащаются соответствующими противообледенительными устройствами постоянного и (или) периодического действия.

849. Все самолеты, выполняющие коммерческие пассажирские перевозки, когда они выполняют полеты по ППП или выдерживание их пространственного положения невозможно без использования одного или нескольких пилотажных приборов, оснащаются:

1) магнитным компасом;

2) точным хронометром, указывающим время в часах, минутах и секундах;

3) двумя точными барометрическими высотомерами со счетчиком и барабанно-стрелочным отсчетом или эквивалентной индикацией данных.

4) системой указания воздушной скорости, оборудованной устройством, которое предотвращает ее выход из строя вследствие конденсации или обледенения;

5) указателем поворота и скольжения;

6) указателем пространственного положения (авиагоризонтом);

7) указателем курса (гирокомпасом);

8) устройством, указывающим обеспечение гироскопического прибора электропитанием;

9) в кабине летного экипажа указателем температуры наружного воздуха;

10) указателем вертикальной скорости набора высоты и снижения;

11) дополнительными приборами или оборудованием, предписанными соответствующим уполномоченным органом.

Допускается выполнение положений подпунктов 5), 6), 7), 8) и 11) настоящего пункта путем использования комбинированных приборов или комплексных командных

пилотажных систем, при условии сохранения такой же гарантии от их полного отказа, какие предусмотрены для каждого отдельного прибора.

850. Все самолеты массой более 5700 кг оснащаются аварийным источником питания для электрических приборов, указывающих пространственное положение самолета.

851. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг, введенные в эксплуатацию после 1 января 1975 года, оборудуются аварийным источником питания, независимым от основной системы электроснабжения и по крайней мере в течение 30 минут обеспечивающим работу и освещение прибора, указывающего пространственное положение самолета (авиагоризонта), четко видного КВС. Источник аварийного питания автоматически включается после полного отказа основной системы электроснабжения, и на приборной доске четко указывается, что авиагоризонт (авиагоризонты) самолета работает (работают) от аварийного источника питания.

852. Приборы, используемые каждым пилотом, располагаются так, чтобы можно было легко видеть их показания, почти не изменяя своего положения со своего рабочего места, смотря в направлении траектории полета.

853. Все самолеты, выполняющие ночные полеты, оснащаются:

1) всеми видами оборудования, перечисленными в пункте 833 настоящих Правил;

2) огнями, требуемыми нормами летной годности гражданских воздушных судов Республики Казахстан для ВС, находящихся в полете или на рабочей площади аэродрома;

3) двумя посадочными фарами;

4) подсветом для всех приборов и оборудования;

5) светильниками во всех пассажирских салонах;

6) автономным переносным фонарем на рабочем месте каждого члена экипажа.

Сноска. Пункт 853 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

854. Самолеты с герметичной кабиной, выполняющие пассажирские перевозки, оборудуются метеорологическим радиолокатором, когда они эксплуатируются в районах грозовой деятельности или других потенциально опасных погодных условий, обнаруживаемых с его помощью либо ночью, либо в ПМУ.

855. Для полетов на высотах более 15000 м (49000 фут), предусматривается наличие на борту самолета оборудования для непрерывного измерения и индикации мощности общей дозы получаемой космической радиации (то есть общего количества ионизирующей и нейтронной радиации галактического и солнечного происхождения) и суммарной дозы по каждому полету. Блок индикации этого оборудования хорошо виден одному из членов летного экипажа ВС.

856. На самолетах, ограничения скорости которых выражаются в значениях числа Маха (отношение скорости полета ВС к скорости звука), предусматривается наличие средств измерения и отображения числа Маха.

857. Все самолеты с газотурбинными двигателями оборудуются GPWS. Положения по оборудованию ВС GPWS изложены в параграфе 19 главы 10 настоящих Правил.

858. Все самолеты, на борту которых разрешен провоз более 19 (девятнадцати) пассажиров, оснащаются:

1) как минимум, одним автоматическим аварийным приводным передатчиком;

2) двумя ELT любого типа;

3) двумя ELT, один из которых является автоматическим, и имеющими функциональные возможности, отвечающие положениям параграфа 24 главы 10 настоящих Правил (самолеты, сертификаты летной годности которых впервые выданы после 1 июля 2008 года).

Примечание: в том случае, если требованиям параграфа 24 главы 10 настоящих Правил отвечает другая система, автоматического ELT не требуется.

859. Все самолеты, на борту которых разрешен провоз 19 или менее пассажиров, оснащаются, как минимум:

1) одним ELT любого типа;

2) одним автоматическим ELT (самолеты, сертификаты летной годности которых впервые выданы после 1 июля 2008 года).

860. Оборудование ELT, устанавливаемое на борту в соответствии с требованиями пунктов 858 и 859 настоящих Правил, функционирует согласно положениям тома III Приложения 10 к Конвенции ИКАО.

861. Все самолеты с турбинными двигателями, оборудуются бортовой системой предупреждения столкновений – БСПС II. Положения по оборудованию ВС БСПС II изложены в параграфе 21 главы 10 настоящих Правил.

862. Все самолеты оборудуются приемоответчиком, передающим данные о барометрической высоте и функционирующим согласно требованиям соответствующих положений тома IV Приложения 10 к Конвенции ИКАО.

Все самолеты, которым сертификат летной годности впервые выдан после 1 января 2009 года, оборудуются источником данных о барометрической высоте с точностью 7,62 м (25 фут) или более.

Все самолеты оборудуются источником данных о барометрической высоте с точностью 7,62 м (25 фут) или более.

863. При полетах ниже эшелона/абсолютной высоты перехода все члены экипажа в кабине летного экипажа для исполнения своих служебных обязанностей ведут связь с использованием направленных микрофонов или ларингофонов.

864. Запас медицинских средств включает:

1) комплект(ы) первой помощи;

2) комплект(ы) медицинских средств;

3) универсальный профилактический комплект(ы);

4) автоматический наружный дефибриллятор.

Количество и типы комплектов бортовых аптечек и дефибриллятора, состав комплектов бортовых аптечек, расположение комплектов бортовых аптечек регламентируется согласно приложению 4 к Правилам оказания медицинской помощи пассажирам в гражданской авиации, утвержденных приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 6 июня 2017 года № 329 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 15323) (далее – Правила оказания медицинской помощи пассажирам в гражданской авиации).

Укомплектование, хранение и утилизация медицинских и иных средств бортовых аптечек регламентируется руководством по укомплектованию, хранению и утилизации медицинских и иных средств бортовых аптечек согласно приложению 5 к Правилам оказания медицинской помощи пассажирам в гражданской авиации.

Сноска. Пункт 864 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

865. Исключен приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

866. Исключен приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

867. В случае авиационного происшествия или инцидента бортовые самописцы экипаж выключает по завершении полета и не включает вновь до тех пор, пока они не будут переданы в порядке, предусмотренном Правилами расследования авиационных происшествий и инцидентов, утвержденными приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 июля 2017 года № 505 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 15597).

868. Эксплуатант выполняет требования параграфа 7 главы 1 настоящих Правил в отношении использования программных продуктов с электронными навигационными данными.

Параграф 18. Восстановление данных бортовых самописцев

869. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27000 кг, на борту которых разрешен провоз более 19 (девятнадцати) пассажиров, и заявка на получение сертификата типа которых представлена 1 января 2021 года или после этой даты, оснащаются средствами, утвержденными уполномоченной

организацией, для своевременного восстановления и предоставления данных бортовых самописцев.

Сноска. Пункт 869 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

870. При утверждении средств для своевременного предоставления данных бортовых самописцев уполномоченная организация принимает во внимание следующее :

1) возможности эксплуатанта;

2) общие возможности самолета и его систем, сертифицированных государством разработчика;

3) надежность средств восстановления соответствующих каналов CVR и соответствующих данных FDR;

4) конкретные предупредительные меры.

Сноска. Пункт 870 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 19. Система предупреждения о близости земли GPWS

871. Эксплуатанту разрешается выполнять полеты на самолете с газотурбинными двигателями и максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг или максимальным утвержденным числом пассажирских мест более 9 (девяти), если самолет оборудован GPWS.

872. Все самолеты с газотурбинными двигателями, максимальная сертифицированная взлетная масса которых превышает 5700 кг или на борту которых разрешен провоз более 9 (девяти) пассажиров, оборудуются GPWS, имеющей функцию оценки рельефа местности в направлении полета.

872-1. Эксплуатант внедряет процедуры управления базами данных, обеспечивающие своевременную рассылку и обновление текущих данных о рельефе местности и препятствиях, используемых системой предупреждения о близости земли.

Сноска. Правила дополнены пунктом 872-1 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

873. Все самолеты с поршневыми двигателями, выполняющие коммерческие пассажирские перевозки, максимальная сертифицированная взлетная масса которых свыше 5700 кг или на их борту разрешен провоз более 9 (девяти) пассажиров, оборудуются GPWS, обеспечивающей предупреждения согласно подпунктов 1) и 3) пункта 875 настоящих Правил, а также о недостаточном запасе высоты над местностью и имеющей функцию оценки рельефа местности в направлении полета.

873-1. Все самолеты с газотурбинными двигателями, максимальная сертифицированная взлетная масса которых составляет 5700 кг или менее и на борту которых разрешен провоз более 5, но не более 9 пассажиров и индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы 1 января 2026 года или после этой даты, оборудуются системой предупреждения о близости земли, обеспечивающей предупреждения согласно подпунктов 1) и 3) пункта 875 настоящих Правил, предупреждение о недостаточном запасе высоты над местностью и реализацию функции оценки рельефа местности в направлении полета.

Сноска. Правила дополнены пунктом 873-1 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

874. GPWS обеспечивает автоматическую передачу своевременных и четких предупреждений летному экипажу о потенциально опасной близости земной поверхности.

875. GPWS срабатывает, если не оговорено иное, в следующих случаях:

1) чрезмерная скорость снижения;

2) чрезмерная скорость сближения с земной поверхностью;

3) чрезмерная потеря высоты после взлета или ухода на второй круг;

4) недостаточный запас высоты над местностью при полете в конфигурации, не соответствующей посадочной:

шасси не зафиксированы в выпущенном положении;

положение закрылков не соответствует посадочному;

5) чрезмерное снижение ниже глиссады захода на посадку по приборам.

Параграф 20. Места членов кабинного экипажа на самолетах, перевозящих пассажиров

876. Места членов кабинного экипажа располагаются около аварийных выходов на уровне пола и других аварийных выходов, которые предусматриваются государством регистрации для аварийной эвакуации.

877. Все самолеты, в отношении которых индивидуальные удостоверения о годности к полетам (сертификат типа или эквивалентный ему документ) впервые были выданы 1 января 1981 года или после этой даты, оборудуются обращенным вперед или назад креслом, расположенном в середине пассажирского салона (под углом до 15 градусов к продольной оси самолета), оснащенным привязной системой, для использования каждым членом кабинного экипажа, в функции которого входит выполнение положений относительно аварийной эвакуации.

Параграф 21. Бортовая система предупреждения столкновений БСПС II (TCAS II)

878. Для эксплуатантов, выполняющих коммерческие воздушные перевозки на самолетах с турбинными двигателями, у которых максимальная сертифицированная взлетная масса свыше 5700 кг или на борту которых разрешен провоз более 19 (девятнадцати) пассажиров оборудуются БСПС II (TCAS II).

879. БСПС (TCAS) эксплуатируется согласно положениям тома IV Приложения 10 к Конвенции ИКАО.

880. Эксплуатант устанавливает процедуры использования БСПС (TCAS):

1) в режиме выдачи рекомендаций по разрешению угрозы столкновения RA, кроме случаев, когда это не соответствует ситуации;

2) в режиме выдачи рекомендаций и для предотвращения столкновения RA.

881. Рекомендации по предотвращению угрозы столкновения, выдаваемые оборудованием БСПС (TCAS) являются приоритетными, по отношению с указаниями органа ОВД.

Параграф 22. Слежение за ВС

882. Эксплуатант обеспечивает техническую возможность слежения за ВС в целях сопровождения самолетов в пределах всего воздушного пространства, в котором он выполняет полеты.

Сноска. Пункт 882 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).

883. Эксплуатант отслеживает путем автоматической передачи сообщений каждые 15 минут местоположение самолета на участке (участках) полета (полетов), запланированного (запланированных) в океаническом (океанических) районе (районах) при следующих условиях:

1) самолет имеет максимальную сертифицированную взлетную массу более 45500 кг и пассажировместимость свыше 19 человек;

2) когда орган ОВД получает информацию о местоположении самолета с интервалом, превышающим 15 минут.

883-1. уполномоченная организация в сфере гражданской авиации, исходя из результатов реализуемого эксплуатантом утвержденного процесса оценки рисков, разрешает эксплуатанту изменение интервалов автоматической передачи сообщений. Данный процесс демонстрирует, каким образом можно управлять эксплуатационными рисками, обусловленными такими изменениями, и включает по меньшей мере следующее:

1) возможности систем руководства полетами и процессов эксплуатанта, включая системы и процессы установления связи с органами ОВД;

2) возможности самолета и его систем в целом;

3) располагаемые средства для определения местоположения самолета и поддержания связи с ним;

4) частоту и длительность интервалов в автоматической передаче сообщений;

5) последствия человеческих факторов, вызванные изменениями в порядке действий летного экипажа;

6) конкретные меры по снижению риска и порядок действий в аварийной ситуации.

Сноска. Правила дополнены пунктом 883-1 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).

884. Эксплуатант внедряет и соблюдает устанавливаемые уполномоченной организацией правила сохранения данных слежения за ВС для оказания содействия службам поиска и спасания в определении последнего известного местоположения ВС.

Сноска. Пункт 884 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 23. Определение местоположения самолета, терпящего бедствие

885. С 1 января 2025 года нижеперечисленные ВС, если они терпят бедствие, по крайней мере ежеминутно передают в автономном режиме информацию, на основании которой эксплуатант может определить их местоположение:

1) все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27000 кг и на борту которых разрешен провоз более 19 пассажиров, сертификаты летной годности которых впервые выданы 1 января 2024 года или после этой даты,

2) все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 47000 кг, сертификаты летной годности которых впервые выданы 1 января 2024 года или после этой даты.

Сноска. Пункт 885 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

886. Исключен приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 24. Выдача разрешения на ВС, эксплуатируемые одним пилотом по ППП или ночью

887. Все самолеты, эксплуатируемые одним пилотом по ППП или ночью, оснащаются:

1) исправным автопилотом, имеющим, как минимум, режимы стабилизации высоты и выбора курса;

2) наушниками с направленным микрофоном или другим аналогичным устройством ;

3) средством отображения карт, позволяющим их читать в любых условиях окружающего освещения.

888. Уполномоченная организация убеждается в надлежащей сертификации самолета с одним газотурбинным двигателем, а также учитывает следующие элементы:

1) наличие доказательства обеспечиваемой надежности двигателя и комбинации " самолет-двигатель";

2) специальные и надлежащие процедуры подготовки и проверки, включая процедуры в случае отказа/неисправности двигателя на земле, после взлета, на маршруте и при снижении с нормальной крейсерской абсолютной высоты до вынужденной посадки;

3) программа технического обслуживания, которая расширена с учетом оборудования и систем;

4) MEL, измененный с учетом оборудования и систем, необходимых для производства полетов ночью и/или в ПМУ;

5) планирование и эксплуатационные минимумы, соответствующие полетам ночью и/или в ПМУ;

6) процедуры вылета и прибытия и любые ограничения маршрутов;

7) квалификация и опыт пилота;

8) РПП, включая ограничения, аварийные процедуры, утвержденные маршруты или районы полетов, MEL и стандартные процедуры, связанные с оборудованием.

Сноска. Пункт 888 с изменением, внесенным приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

889. Эксплуатанты самолетов с одним газотурбинным двигателем, выполняющих полеты ночью и/или в ПМУ, проводят оценку ограничений маршрутов над водным пространством по расстоянию, соответствующему дальности полета в режиме планирования в условиях штиля с крейсерской абсолютной высоты до района безопасной вынужденной посадки после отказа двигателя.

Любое дополнительное расстояние, допускаемое сверх дальности полета в режиме планирования, не должно превышать расстояния полета самолета в течении 15 минут с обычной крейсерской скоростью.

Параграф 25. ВС, оборудованные HUD или эквивалентными индикаторами, EVS, SVS и/или CVS

890. В тех случаях, когда самолеты оборудованы системами автоматической посадки, HUD или эквивалентными индикаторами, EVS, SVS или CVS, или любым сочетанием таких систем в рамках гибридной системы, критерии использования этих систем для обеспечения безопасности полетов самолетов устанавливаются уполномоченной организацией.

Сноска. Пункт 890 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

891. Исключен приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 26. Электронные полетные планшеты EFB

892. При использовании на борту ВС EFB, эксплуатант (КВС и/или эксплуатант/ владелец в случае ВС АОН) принимает меры к тому, чтобы они не нарушали работу систем самолета, оборудования или не препятствовали возможности управлять самолетом.

893. При использовании EFB на борту ВС эксплуатант:

1) оценивает факторы риска (риски) каждой функции EFB для безопасности полетов;

2) внедряет и документально оформляет процедуры использования EFB (по каждой функции включительно) и положения по обучению работе с ними;

3) обеспечивает, в случае отказа EFB, предоставление летному экипажу информации, достаточной для безопасного выполнения полета.

894. Для обеспечения безопасности полетов уполномоченная организация утверждает положения по эксплуатации EFB, включенные в РПП эксплуатанта.

Сноска. Пункт 894 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

895. При утверждении эксплуатации EFB уполномоченная организация убеждается, что:

1) оборудование EFB и связанные с ним узлы крепления, включая интерфейс с системами самолета, где это применимо, соответствуют нормам летной годности;

2) эксплуатантом оцениваются факторы риска для безопасности полетов, связанные с операциями, поддерживаемыми функцией (функциями) EFB;

3) эксплуатантом установлены требования к избыточности информации (если это целесообразно), предусматриваемые и отображаемые функцией (функциями) EFB;

4) эксплуатантом установлены и документально оформляются процедуры управления функцией (функциями) EFB, включая любые возможные для использования базы данных;

5) эксплуатантом установлены и документально оформляются процедуры использования EFB (по каждой функции включительно) и положения по обучению работе с ними.

Сноска. Пункт 895 с изменением, внесенным приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

Параграф 27. Бортовое связное и навигационное оборудование

896. Самолет оснащается связным радиооборудованием, способным:

1) поддерживать двустороннюю связь в целях аэродромного диспетчерского обслуживания;

2) принимать метеорологическую информацию в любое время в ходе полета;

3) поддерживать двустороннюю связь в любое время в ходе полета с одной авиационной станцией и с другими авиационными станциями и на частотах, предписанных соответствующим уполномоченным органом.

897. Связь на авиационной аварийной частоте 121,5 МГц обеспечивается с помощью радиооборудования, указанного в пункте 896 настоящих Правил.

898. При полетах со спецификацией RCP для осуществления связи, основанной на характеристиках PBC, самолет в дополнение к соблюдению положений пункта 896 настоящих Правил:

1) оснащается оборудованием связи, обеспечивающим соответствие установленной спецификации RCP;

2) имеет в РЛЭ или другой документации, утвержденной государством разработчика или государством регистрации ВС, информацию о возможностях самолета соответствовать спецификации RCP;

3) имеет включенную в MEL информацию о возможностях самолета соответствовать спецификации RCP.

899. При полетах со спецификацией RCP для осуществления связи, основанной на характеристиках PBC, уполномоченная организация обеспечивает, чтобы эксплуатант внедрил и документально оформил:

1) штатные и нештатные процедуры, включая порядок действий на случай непредвиденных обстоятельств;

2) требования к уровню квалификации и подготовки экипажа в соответствии со спецификациями RCP;

3) программу подготовки соответствующего персонала сообразно задачам планируемой деятельности;

4) надлежащие процедуры технического обслуживания для поддержания летной годности в соответствии со спецификациями RCP.

Сноска. Пункт 899 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

900. Уполномоченная организация применительно к положениям пункте 896 настоящих Правил обеспечивает:

1) получение донесений об отмеченных характеристиках связи от программ контроля за характеристиками инфраструктуры и участвующих воздушных судов исходя из соответствующих спецификаций RCP и/или RSP, чтобы обеспечить, что полеты, выполняемые в конкретном воздушном пространстве, продолжают отвечать целям обеспечения безопасности полетов. Масштаб программ контроля позволяет надлежащим образом оценивать эффективность работы средств связи/наблюдения;

2) принятие незамедлительных корректирующих мер в отношении конкретных ВС, типов ВС или эксплуатантов, указанных в донесениях как несоблюдающих положения спецификации RCP.

Сноска. Пункт 900 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

901. Самолет оснащается навигационным оборудованием, которое позволит ему выполнять полет:

1) в соответствии с рабочим планом полета;

2) в соответствии с требованиями ОВД, за исключением полета по ПВП, осуществляемого с помощью установления визуального контакта с наземными ориентирами (если это не запрещается соответствующим уполномоченным органом).

902. При полетах, где установлена соответствующая навигационная спецификация для PBN, самолет в дополнение к соблюдению положений пункта 901 настоящих Правил:

1) оснащается навигационным оборудованием, обеспечивающим соответствие установленной навигационной спецификации (спецификациями);

2) имеет в РЛЭ или другой документации, утвержденной государством разработчика или государством регистрации ВС, информацию о возможностях самолета соответствовать навигационным спецификациям;

3) имеет включенную в MEL информацию о возможностях самолета соответствовать навигационным спецификациям.

903. При полетах с установленной навигационной спецификацией для PBN, уполномоченная организация обеспечивает, чтобы эксплуатант внедрил и документально оформил:

1) штатные и нештатные процедуры, включая порядок действий на случай непредвиденных обстоятельств;

2) положения по уровню квалификации и подготовки экипажа в соответствии с надлежащими навигационными спецификациями;

3) программу подготовки соответствующего персонала сообразно задачам планируемой деятельности;

4) надлежащие процедуры технического обслуживания для поддержания летной годности в соответствии с надлежащими навигационными спецификациями.

Сноска. Пункт 903 с изменением, внесенным приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

904. Утверждение ВС к полетам в районах полетов или по маршрутам с соответствующими навигационными спецификациями PBN, а также полетов на основе санкционированных требуемых (AR) навигационных спецификаций PBN, осуществляется уполномоченной организацией в соответствии с положениями параграфа 1 главы 19 настоящих Правил.

Сноска. Пункт 904 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).

905. При полетах в воздушном пространстве, где в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением предусмотрены MNPS, на борту ВС устанавливается навигационное оборудование, которое:

1) обеспечивает экипажу непрерывную индикацию выдерживания линии пути или отклонения от нее с требуемой степенью точности в любой точке вдоль этой линии пути;

2) разрешается уполномоченной организацией для применения в таких полетах

Сноска. Пункт 905 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

906. Положения по утверждению ВС к полетам в воздушном пространстве, где предусмотрены MNPS, содержатся в параграфе 2 главы 19 настоящих Правил.

907. Для выполнения полетов в воздушном пространстве, где на основании регионального аэронавигационного соглашения между FL 290 и 410 включительно применяется RVSM в 300 м (1000 фут), самолет оснащается оборудованием как указано в пункте 3 приложения 17 к настоящим Правилам.

908. Положения по утверждению ВС к полетам в воздушном пространстве в условиях RVSM содержатся в параграфе 3 главы 19 настоящих Правил.

909. Самолет в достаточной степени оснащается навигационным оборудованием, которое в случае отказа одного из элементов оборудования на любом этапе полета позволит самолету продолжать полет согласно пункту 903 и, в соответствующих случаях, пунктам 898, 907 и 908 настоящих Правил.

910. При полетах с посадкой в ПМУ, самолет оснащается радиооборудованием, обеспечивающим вывод самолета в точку, от которой производится визуальная посадка . Это оборудование способно обеспечить такое наведение на каждом аэродроме и на любых намеченных запасных аэродромах, где планируется или возможна посадка в ПМУ.

911. Установка оборудования осуществляется таким образом, чтобы отказ каждого отдельного элемента, необходимого либо для связи, либо для навигации, либо для того и другого, не приводил к отказу другого элемента, необходимого для навигации или связи.

912. Положения по управлению электронными навигационными данными содержатся в параграфе 7 главы 1 настоящих Правил.

Параграф 28. Оборудование наблюдения

913. ВС оснащается оборудованием наблюдения, обеспечивающим выполнение полета в соответствии с требованиями ОВД.

При наличии на ВС оборудования ADS-B оно включается на излучение радиосигнала и применяется в качестве оборудования наблюдения при условии соответствия его технических характеристик Международным стандартам ИКАО (Том 4 Приложения 10 к Конвенции ИКАО) и наличия соответствующей информации в сборнике аэронавигационной информации Республики Казахстан (AIP).

Сноска. Пункт 913 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

914. При полетах, где оборудование наблюдения должно соответствовать спецификации RSP для PBS, самолет в дополнение к соблюдению положений пункта 913 настоящих Правил:

1) оснащается оборудованием наблюдения, которое позволит ему выполнять полеты в соответствии с установленной спецификацией (спецификациями) RSP;

2) имеет указанную в РЛЭ или другой документации, утвержденной государством разработчика или государством регистрации ВС, информацию о возможностях ВС соответствовать спецификации RSP;

3) имеет включенную в MEL информацию о возможностях самолета соответствовать спецификации RSP.

915. При полетах, где установлена спецификация RSP для PBS, уполномоченная организация обеспечивает, чтобы эксплуатант внедрил и документально оформил:

1) штатные и нештатные процедуры, включая порядок действий на случай непредвиденных обстоятельств;

2) положения по уровню квалификации и подготовки летного экипажа в соответствии с надлежащими спецификациями RSP;

3) программу подготовки соответствующего персонала сообразно задачам планируемой деятельности;

4) надлежащие процедуры технического обслуживания для поддержания летной годности в соответствии с надлежащими спецификациями RSP.

Сноска. Пункт 915 с изменением, внесенным приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

916. Уполномоченная организация обеспечивает применительно к ВС, указанным в пункте 914 настоящих Правил, наличие надлежащих положений, касающихся:

1) получения донесений об отмеченных характеристиках наблюдения от программ контроля;

2) принятия незамедлительных корректирующих мер в отношении конкретных ВС, типов ВС или эксплуатантов, несоблюдающих требования спецификации RSP.

Установка оборудования осуществляется таким образом, чтобы отказ каждого отдельного элемента, необходимого для связи, навигации или наблюдения, или для любого их сочетания, не приводил к отказу другого такого элемента.

Сноска. Пункт 916 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 29. Авиационная безопасность

917. Дверь кабины летного экипажа на ВС (где она устанавливается) закрывается на запорное устройство с момента закрытия всех внешних дверей после посадки пассажиров до открытия любой такой двери для их высадки, за исключением, когда необходимо обеспечить возможность входа или выхода лиц, предусмотренных в пункте 117 настоящих Правил.

918. Эксплуатант обеспечивает наличие на борту контрольного перечня осмотра ВС при поисках взрывного устройства в случае предполагаемой диверсии или спрятанного оружия, взрывчатых веществ или опасных устройств, при подозрении, что ВС может подвергнуться акту незаконного вмешательства.

919. Для предотвращения актов терроризма или иных форм незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации эксплуатант устанавливает и выполняет программу подготовки авиационного персонала по превентивным мерам и методам в отношении пассажиров, багажа, грузов, почты, оборудования, запасов и бортового питания, предназначенных для перевозки на ВС.

Глава 11. Особенности полетов на вертолетах. Коммерческие полеты

Параграф 1. Общие положения

920. Полет не начинается, пока эксплуатант на основании обоснованных данных не удостоверится, что имеющиеся наземные и/или водные средства правильно используются и соответствуют условиям безопасной эксплуатации вертолета и защиты пассажиров, в которых должен выполняться полет.

921. Эксплуатант принимает меры, чтобы о любых замеченных во время полетов неполадках в работе средств, без излишней задержки сообщалось уполномоченной организации.

Сноска. Пункт 921 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

922. Выдача сертификата эксплуатанта (свидетельства на выполнение авиационных работ) и эксплуатационных спецификаций осуществляется в соответствии с положениями параграфа 2 главы 6 настоящих Правил.

923. Основные положения по руководствам, бортовым журналам и учетным документам приведены в главе 2 настоящих Правил.

924. Процедуры установления минимальных абсолютных высот полета для ППП приведены в параграфе 10 главы 6 настоящих Правил.

925. Процедуры определения эксплуатационных минимумов вертодромов или мест посадки приведены в параграфе 11 главы 6 настоящих Правил.

926. Полеты на вертолетах выполняются с целью перевозки пассажиров, багажа, почты, груза, выполнения авиационных работ, поисково-спасательных и аварийно-спасательных работ с посадками на аэродромы, вертодромы, подготовленные посадочные площадки и на площадки, подобранные с воздуха.

927. Полеты на посадочные площадки, расположенные на вершинах гор, седловинах, террасах, оборудованные на крышах зданий, приподнятых платформах, палубах морских (внутренних водных) судов, плавучих буровых установках, производятся в соответствии с настоящими Правилами, требованиями РЛЭ и сборником аэронавигационной информации или местными правилами ОВД.

928. На аэродромах, используемых одновременно самолетами и вертолетами, оборудуются специальные площадки с отдельным стартом для вертолетов.

Порядок организации одновременных полетов самолетов и вертолетов определяется сборником аэронавигационной информации или местными правилами ОВД.

Параграф 2. Учет заправки топливом и маслом

929. Эксплуатант ведет учет заправки топливом и маслом, который позволяет удостовериться, что при выполнении каждого полета выполнялись положения параграфа 9 главы 11 настоящих Правил.

930. Документы учета заправки топливом и маслом сохраняются эксплуатантом в течение трех месяцев.

Параграф 3. Экипаж

931. На каждый полет эксплуатант назначает одного пилота в качестве КВС.

932. Эксплуатант составляет правила нормирования полетного времени и служебного полетного времени и предусматривает в них достаточное время отдыха для всех членов его экипажей. Эти нормы отвечают требованиям Правил организации рабочего времени и отдыха членов экипажей ВС ГиЭА РК и включаются в РПП.

933. Эксплуатант ведет учет полетного времени, полетного служебного времени и времени отдыха всех членов его экипажей.

Параграф 4. Пассажиры

934. Эксплуатант принимает меры, чтобы пассажирам доводилась информация, указанная в параграфе 3 главы 10 настоящих Правил.

935. Эксплуатант информирует пассажиров о месте размещения и общем порядке использования основного бортового аварийно-спасательного оборудования, предназначенного для коллективного пользования.

Сноска. Пункт 935 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

936. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы при возникновении в полете аварийной обстановки, пассажиры инструктировались о таких экстренных действиях, которые могут быть целесообразными при данных обстоятельствах.

Сноска. Пункт 936 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

937. Эксплуатантом принимаются меры, чтобы все пассажиры на борту вертолета были пристегнуты к своим креслам при помощи привязных ремней или предусмотренных привязных систем во время взлета и посадки, а также в любое время по причине турбулентности или аварийной обстановки, возникающей в ходе полета.

Параграф 5. Подготовка к полетам

938. Полет или серия полетов не начинаются, пока документально не удостоверено, что КВС удовлетворен результатами предполетной подготовки, подтверждающими, что:

1) вертолет годен к полетам;

2) приборы и оборудование, предусмотренные в параграфе 14 главы 11 настоящих Правил для конкретного типа предстоящего полета, установлены в достаточном количестве для данного рейса;

3) на вертолет выдано свидетельство о техническом обслуживании;

4) масса вертолета и расположение центра тяжести позволяют безопасно выполнять полет с учетом ожидаемых условий полета;

5) вертолет оснащен запасом необходимых медицинских средств, помещаемых в легкодоступных местах;

6) любой имеющийся на борту груз правильно распределен и надежно закреплен;

7) произведена проверка, результаты которой показали, что эксплуатационные ограничения, предусматриваемые в параграфе 12 главы 11 настоящих Правил, в ходе намеченного полета могут быть соблюдены;

8) соблюдены требования, касающиеся составления рабочего плана полета.

Сноска. Пункт 938 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

939. Все вертолеты, выполняющие полеты над водной поверхностью в неблагоприятной обстановке проходят сертификацию для посадки на воду. Данные о состоянии морской поверхности входят неотъемлемой частью в информацию о посадке на воду.

940. На борту вертолета, для эксплуатации которого требуется один член кабинного экипажа, имеется один универсальный профилактический комплект. Такой комплект используется для дезинфекции потенциально инфекционного содержимого организма, такого как кровь, моча, рвотная масса, фекалии, и для защиты кабинного экипажа, который оказывает помощь в случае подозреваемого инфекционного заболевания.

941. Заполненную документацию о подготовке к полету эксплуатант сохраняет в течение трех месяцев.

Параграф 6. Составление рабочего плана полета

942. Рабочий план полета составляется на каждый намечаемый полет или серию полетов, утверждается КВС и представляется соответствующему органу ОВД. Эксплуатант определяет наиболее эффективный способ представления рабочего плана полета.

943. В РПП приводится описание содержания и порядка использования рабочего плана полета.

Параграф 7. Запасные вертодромы

944. Запасной вертодром при взлете выбирается и указывается в рабочем плане полета, если погодные условия на вертодроме вылета соответствуют действующим эксплуатационным минимумам данного вертодрома или ниже этих минимумов.

945. Имеющаяся информация по вертодрому, выбираемому в качестве запасного вертодрома при взлете, свидетельствует, что в расчетное время его использования условия будут соответствовать эксплуатационным минимумам вертодрома для выполнения данной операции или превышать эти минимумы.

946. При полете по ППП, в рабочем плане полета и в плане полета указывается один запасной вертодром пункта назначения, за исключением тех случаев, когда:

1) продолжительность полета и преобладающие метеорологические условия дают уверенность, что к расчетному времени прилета на вертодром, а также в течение достаточного периода до и после этого времени, заход на посадку и посадка могут выполняться в ВМУ, как это предписывается уполномоченной организацией;

2) вертодром пункта назначения – изолированный и пригодный запасной вертодром отсутствует и определяется PNR.

Сноска. Пункт 946 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

947. Имеющаяся информация по выбираемому запасному вертодрому пункта назначения, свидетельствует, что в расчетное время его использования условия будут соответствовать эксплуатационным минимумам вертодрома для выполнения данной операции или превышать эти минимумы.

При вылете в пункт назначения с прогнозируемыми условиями ниже эксплуатационных минимумов вертодрома, выбираются два запасных вертодрома пункта назначения. Условия на первом запасном вертодроме пункта назначения соответствуют эксплуатационным минимумам вертодрома пункта назначения или превышают их, а на втором запасном вертодроме – соответствуют эксплуатационным минимумам или превышают их.

948. Морской запасной вертодром выбирается исходя из следующего:

1) он используется только после пролета PNR, до PNR используются береговые запасные вертодромы;

2) механическая надежность критических систем управления и критических компонентов учитывается и принимается во внимание при определении пригодности запасного вертодрома (вертодромов);

3) характеристики вертолета с одним неработающим двигателем известны еще до прибытия на запасной вертодром;

4) гарантируется место на палубе;

5) информация о погоде получена из достоверных источников: аэродромных метеорологических органов или авиационного персонала морских вертодромов, имеющего специальную подготовку.

949. Морские запасные вертодромы не используются вертолетами с запасом топлива, достаточным для выполнения полета на прибрежный запасной вертодром и в неблагоприятной для безопасности полетов обстановке.

Параграф 8. Метеорологические условия

950. Полет по ПВП, не начинается, пока имеющиеся текущие метеорологические сводки или их комбинация с прогнозами не укажут, что метеорологические условия на маршруте или части маршрута, по которому выполняется полет по ПВП, обеспечат к соответствующему времени возможность соблюдать ПВП

Использование NVIS или других систем улучшенной визуализации при полете по ПВП не освобождает от соблюдения вышеуказанных положений.

951. Полет по ППП не начинается, пока не будет получена информация о том, что условия на вертодроме назначения, в месте посадки или на запасном вертодроме к расчетному времени прилета будут соответствовать эксплуатационным минимумам вертодрома или будут более благоприятными.

952. В целях обеспечения безопасности полетов при выполнении захода и посадки на каждом запасном вертодроме или в месте посадки, эксплуатант дополнительно к их эксплуатационным минимумам устанавливает приемлемые для уполномоченной организации значения ВНГО и видимости.

Сноска. Пункт 952 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

953. Полет, который выполняется в известных или ожидаемых условиях обледенения, начинается, когда вертолет сертифицирован и оборудован для полетов в таких условиях.

954. Полет в предполагаемых или известных условиях обледенения на земле, не начинается, если вертолет не прошел проверку на предмет обнаружения обледенения и если, по мере необходимости, на нем не были проведены работы по противообледенительной защите.

Эксплуатант внедряет процедуру по соблюдению и контролю соблюдения требования настоящего пункта в Руководстве по производству полетов эксплуатанта. Указанная процедура разрабатывается в соответствии с требованиями приказа и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 7 марта 2023 года № 141 "Об утверждении Правил по противообледенительной защите воздушного судна на земле" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 32037).

Сноска. Пункт 954 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 9. Требования к топливу и маслу

955. Для всех вертолетов – полет начинается, когда вертолет имеет достаточный запас топлива и масла, гарантирующий, независимо от метеорологических условий и любых ожидаемых в полете задержек, безопасное завершение полета. Кроме того, на борту имеется навигационный запас топлива на случай непредвиденных обстоятельств.

956. При полете по ПВП на борту вертолета имеется топливо и масло в количестве достаточном для выполнения полета:

1) до намеченной посадочной площадки;

2) с резервом топлива на 20 минут на оптимальной (с точки зрения расхода топлива) скорости;

3) при повышенном расходе топлива в связи с возникновением любых возможных чрезвычайных обстоятельств, указанных эксплуатантом.

957. Когда запасной вертодром не нужен, на борту вертолетов в соответствии с пунктом 955 настоящих Правил имеется топливо в количестве, достаточном для выполнения полета по ППП до намеченного вертодрома или места посадки, захода на посадку и после этого имеется:

1) резерв топлива на 30 минут полета со скоростью в зоне ожидания на высоте 450 м (1500 фут) над вертодромом назначения или местом посадки при стандартных температурных условиях и выполнение захода и посадки;

2) дополнительное количество топлива, обеспечивающее полет при повышенном расходе топлива в связи с возникновением любых возможных чрезвычайных обстоятельств, указанных эксплуатантом.

958. Когда запасной вертодром необходим, на вертолете имеется топливо в количестве, достаточном для выполнения полета на вертодром назначения или место посадки, захода на посадку и ухода на второй круг и после этого имеется:

1) топливо для полета на запасной вертодром или место посадки, указанные в плане полета и выполнения захода и посадки;

2) резерв топлива для полета над запасным вертодромом при стандартных температурных условиях на 30 минут со скоростью в зоне ожидания на высоте 450 м (1500 фут), и выполнения захода и посадки;

3) дополнительное количество топлива, обеспечивающее полет при повышенном расходе топлива в связи с возникновением любых возможных чрезвычайных обстоятельств, указанных эксплуатантом.

959. При отсутствии пригодного запасного вертодрома (изолированный вертодром назначения) на борту вертолета имеется достаточный запас топлива, позволяющий выполнить полет до вертодрома назначения, заход и безопасную посадку.

960. При расчете количества топлива и масла учитываются:

1) прогнозируемые метеорологические условия;

2) предполагаемые отклонения от маршрута по указанию органов УВД и задержки, связанные с воздушным движением;

3) при полете по ППП – выполнение одного захода на посадку по приборам на вертодроме намеченной посадки, включая уход на второй круг;

4) предписанный в РПП порядок действий при разгерметизации, если применимо, или при отказе одного двигателя во время полета по маршруту;

5) любые другие условия, которые могут задержать посадку вертолета или вызвать повышенный расход топлива и/или масла.

961. Расходование топлива после начала полета для незапланированных целей, требует проведения повторного анализа и, если применимо, корректировки запланированной операции.

Параграф 10. Заправка топливом с пассажирами на борту или при вращающихся несущих винтах

962. Заправка вертолета топливом во время посадки пассажиров, нахождения их на борту или высадки, а также при вращающихся несущих винтах производится, когда это разрешено в утвержденном уполномоченной организацией РПП эксплуатанта.

Сноска. Пункт 962 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

963. Когда при заправке образуется смесь авиационного керосина с другими видами топлива для турбореактивных двигателей или используется открытый топливопровод, соблюдаются дополнительные меры предосторожности.

Параграф 11. Правила, выполняемые в полете

964. Полет продолжается в направлении вертодрома назначения, если имеется самая последняя информация, что к расчетному времени прилета посадка на нем или на запасном вертодроме будет выполнена с соблюдением эксплуатационных минимумов, установленных в соответствии с положениями параграфа 11 главы 6 настоящих Правил .

965. Заход на посадку по приборам не продолжается ниже 300 м (1000 фут) над превышением вертодрома или далее начала конечного участка захода на посадку, если значение сообщенной VIS или контрольной RVR ниже эксплуатационного минимума вертодрома.

966. Если, после выхода на FAS или после снижения ниже 300 м (1000 фут) над превышением вертодрома, значение сообщенной VIS или контрольной RVR становится ниже установленного минимума, заход на посадку продолжается до DA/H или MDA/H. Вертолет прекращает заход на посадку в точке, не обеспечивающей соблюдение ограничений эксплуатационных минимумов для данного вертодрома.

967. При встрече с опасными условиями полета, кроме связанных с метеорологическими условиями, немедленно сообщается органу ОВД.

Передаваемые таким образом донесения включают подробности, которые могут оказаться полезными с точки зрения обеспечения безопасности других воздушных судов.

Сноска. Пункт 967 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).

968. Члены экипажа в кабине пилотов находятся на своих рабочих местах за исключением, когда им необходимо отлучиться для исполнения обязанностей, связанных с эксплуатацией вертолета, или для удовлетворения своих естественных потребностей.

969. Члены экипажа, находясь на своих рабочих местах, пристегивают свои поясные привязные ремни.

Любой член экипажа, занимающий место пилота, пользуется привязной системой во время взлета и посадки, все остальные члены экипажа пользуются своими привязными системами во время взлета и посадки, если плечевые ремни мешают им исполнять свои обязанности, то они отстегиваются, но поясной ремень остается пристегнутым.

970. Все члены экипажа непрерывно пользуются кислородом для дыхания, когда возникают обстоятельства для использования запаса кислорода в соответствии с положениями параграфа 21 главы 6 настоящих Правил.

971. Для каждой зоны взлета и конечного этапа захода на посадку или вертодрома, используемого для полетов по приборам, устанавливаются одна или несколько схем захода на посадку по приборам, публикуемые в соответствии с 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 971 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

972. Все вертолеты при полете по ППП, соблюдают схему захода на посадку по приборам, утвержденную государством расположения вертодрома, или государством, отвечающим за эксплуатацию вертодрома.

973. Для взлета или посадки КВС по согласованию с органом ОВД использует любую часть ВПП или летного поля, если это предусмотрено сборником аэронавигационной информации или местными правилами ОВД.

974. При принятии решения на вылет по ПВП, КВС разрешается использовать в качестве запасных аэродромов посадочные площадки, публикуемые в соответствии с Правилами обеспечения аэронавигационной информации 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 974 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

975. Вертолеты с полозковым шасси производят руление по воздуху от места стоянки к месту взлета и обратно по разметкам методом подлета с использованием влияния земной поверхности ("воздушной подушки") и с соблюдением установленных расстояний до препятствий.

976. Перед запуском двигателя (двигателей) вертолета предметы, которые могут быть увлечены струей от несущего винта, удаляются от его концов на расстояние не менее одного диаметра несущего винта.

977. Запуск и опробование двигателя (двигателей) с включением несущей системы производится КВС при полном составе экипажа, а также бортмехаником и инженерно-техническим персоналом, прошедшим необходимую подготовку, при обеспечении надежной швартовки вертолета.

978. При рулении вертолета расстояние от концов лопастей несущего винта до препятствий – не менее половины диаметра несущего винта.

979. При рулении вертолета не создается вредного воздействия на другие ВС от струи несущего винта вертолета и от предметов, которые могут быть ею увлечены.

980. Перед каждым взлетом КВС выполняет контрольное висение в целях проверки расчета центровки и определения способа взлета, опробования систем вертолета, проверки работы силовых установок и органов управления. Высоту контрольного висения определяет КВС.

981. Висение и перемещение на высоте до 10 м разрешается при видимости не менее 500 м и высоте облаков не ниже 50 м независимо от минимума КВС, если иное не установлено РЛЭ.

982. При выполнении авиационно-химических работ, учебных и тренировочных полетов контрольное висение производится перед началом полетов. Приземление вертолета после контрольного висения не обязательно.

983. При маневрировании на висении, взлете и посадке вертолета расстояние от концов лопастей несущего винта до:

1) ВС, находящихся в воздухе или на земле, при работающих двигателях (двигателе) – не менее двух диаметров несущего винта;

2) легких и сверхлегких ВС – не менее двух диаметров несущего винта;

3) других препятствий – не менее половины диаметра несущего винта, но не менее 10 м;

4) препятствий над палубами морских судов (судов внутреннего водного транспорта), площадками, приподнятыми над поверхностью земли или воды – на расстоянии в соответствии с маркировкой и местными правилами ОВД.

984. Взлет (посадка) вертолета с (на) ВПП с разбегом (пробегом), осуществляется при ее длине, соответствующей положениям РЛЭ.

985. Взлет вертолета с места стоянки и посадка на нее разрешаются при условии, если:

1) место стоянки определено для этих целей;

2) вертолет не мешает взлетам и посадкам других ВС;

3) обеспечиваются положения пункта 986 настоящих Правил;

4) несущие винты не создают вихря, приводящего к потере визуального контакта с наземными ориентирами;

5) это предусмотрено сборником аэронавигационной информации и местными правилами ОВД.

986. При наборе высоты и заходе на посадку разрешается пролетать над препятствиями на высоте не менее 10 м, а над ВС, находящимися на земле – на высоте не менее двух диаметров несущего винта вертолета.

987. Посадка на подобранную с воздуха площадку, условия подхода, размеры и состояние которой неизвестны, выполняется после контрольного пролета (пролетов) над ней с целью осмотра и определения ее пригодности для посадки.

988. Посадка на подобранную с воздуха площадку, состояние поверхности которой неизвестно, выполняется после ее наземного осмотра, определения прочности грунта и пригодности для посадки. Осмотр и оценка состояния площадки производится одним из членов экипажа или подготовленным специалистом. Высадка одного из членов экипажа (подготовленного специалиста) производится в режиме висения, а посадка вертолета – по его сигналам.

При невозможности посадки разгрузка и загрузка вертолета выполняются в режиме висения согласно рекомендациям РЛЭ соответствующего типа вертолета, под руководством одного из членов экипажа или подготовленного специалиста.

При подборе посадочной площадки с воздуха на вертолетах с полозковым шасси, а также, если экипаж состоит из одного пилота, наземный осмотр посадочной площадки не производится.

989. Работы на режиме висения вертолета вне зоны влияния воздушной подушки, а также взлет и посадка на площадках, выбранных с воздуха в сложной по рельефу местности или в условиях возможного образования снежного (пыльного) вихря, выполняются с полетной массой, рассчитанной для режима висения вне зоны влияния " воздушной подушки".

990. При наличии на посадочной площадке снега (пыли) принимаются меры, исключающие или уменьшающие возможность образования снежного (пыльного) вихря.

991. В случае образования снежного (пыльного) вихря перед зависанием на взлете экипаж раздувает снег (пыль) струей от несущего винта до появления устойчивой видимости наземных ориентиров.

При посадке на заснеженную (пыльную) площадку зависание выполняется вне зоны влияния "воздушной подушки". Снижение и посадка выполняются при постоянном визуальном контакте с наземными ориентирами.

992. В случае потери видимости наземных ориентиров в снежном (пыльном) вихре экипажу необходимо вывести вертолет из зоны вихря вверх. Висение, взлет и посадка в снежном (пыльном) вихре при отсутствии видимости наземных ориентиров не допускаются.

993. Висение вертолета над водной поверхностью производится на высоте не менее одного диаметра несущего винта. Высота определяется по радиовысотомеру и визуально по плавающим на воде предметам.

994. При оказании помощи людям, находящимся в воде, во избежание захлестывания их волной от струи несущего винта и относа плавательных средств, зависание и снижение для принятия на борт людей выполняются вертикально.

995. При полетах в горной местности разрешается прокладывать маршрут по ущельям, при этом минимальная ширина ущелья на высоте полета составляет не менее 500 м (1650 футов) и обеспечивает возможность разворота на 180 градусов. Минимальное расстояние от концов лопастей несущего винта до склонов гор при выполнении разворота – не менее 50 м.

Сноска. Пункт 995 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).

996. Управление расходом топлива в полете осуществляется в соответствии с положениями параграфа 4 главы 8 настоящих Правил.

Параграф 12. Учет ограничений летно-технических характеристик

997. В условиях, когда безопасное продолжение полета не обеспечивается в случае отказа двигателя, перевозки пассажиров на вертолетах осуществляются с учетом выполнения условий безопасной вынужденной посадки.

998. В тех случаях, когда уполномоченная организация разрешает перевозки пассажиров в ПМУ в соответствии с ЛТХ класса 3, такие операции осуществляются согласно положениям параграфа 13 главы 11 настоящих Правил.

Сноска. Пункт 998 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

999. При выполнении полетов на вертодромы или с вертодромов в стесненной неблагоприятной обстановке, уполномоченный орган государства расположения вертодрома устанавливает процедуры производства полетов с учетом риска, связанного с отказом двигателя.

1000. ВС эксплуатируется в соответствии с положениями удостоверения о годности к полетам и в пределах эксплуатационных ограничений РЛЭ.

1001. Полет начинается, когда информация о ЛТХ, содержащаяся в РЛЭ, указывает, что учтены ограничения полетной массы вертолета и все факторы, влияющие на ЛТХ.

1002. Факторы, в значительной степени влияющие на ЛТХ вертолета – масса, эксплуатационные процедуры, барометрическая высота, соответствующая превышению вертолетной площадки, температура, ветер и состояние поверхности. Эти факторы учитываются как эксплуатационные параметры или допуски и запасы, которые могут предусматриваться при установлении ЛТХ или включаться в нормы ЛТХ, в соответствии с которыми эксплуатируется данный вертолет.

1003. Ограничения по массе:

1) масса вертолета в начале взлета не превышает массу, при которой соблюдаются нормы ЛТХ, с учетом предполагаемого уменьшения массы в ходе полета и такого слива топлива, как это представляется целесообразным;

2) масса вертолета в начале взлета не превышает максимальную взлетную массу, установленную в РЛЭ;

3) расчетная масса вертолета к расчетному времени приземления на вертодроме намеченной посадки и на любом запасном вертодроме ни в коем случае не превышает максимальную посадочную массу, установленную в РЛЭ;

4) масса вертолета в начале взлета или к расчетному времени приземления на вертодроме намеченной посадки и на любом запасном вертодроме не превышает соответствующую максимальную массу, при которой было продемонстрировано соответствие вертолета применяемым Стандартам сертификации по шуму, если на это не получено разрешение – в виде исключения для некоторых вертолетных площадок, где отсутствует проблема беспокоящего воздействия шума – от уполномоченного органа государства расположения вертолетной площадки.

Сноска. Пункт 1003 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1004. При выполнении коммерческих перевозок в соответствии с ЛТХ класса 1 вертолет в случае отказа критического двигателя, распознаваемого в точке принятия решения при взлете или:

1) до этой точки способен прервать взлет и остановиться в пределах РДПВ;

2) после этой точки способен продолжить взлет, обеспечивая пролет всех препятствий с надлежащим запасом высоты вдоль траектории полета, пока вертолет не будет в состоянии соблюдать положения пункта 1009 настоящих Правил.

1005. ЛТХ класса 2 вертолета позволяют в случае отказа критического двигателя в любой момент после достижения DPATO продолжить взлет, обеспечивая пролет всех препятствий с надлежащим запасом высоты вдоль траектории полета, пока вертолет не будет в состоянии соблюдать положения пункта 1009 настоящих Правил. Отказ критического двигателя до достижения DPATO может заставить вертолет выполнить вынужденную посадку – применяются положения пункта 1009 настоящих Правил.

1006. Если при выполнении коммерческих перевозок в соответствии с ЛТХ класса 3 отказ двигателя в любой точке траектории полета будет заставлять вертолет выполнять вынужденную посадку, в этой связи применяются условия, указанные в пункте 1043 настоящих Правил.

1007. При выполнении коммерческих перевозок в соответствии с ЛТХ классов 1 и 2 на этапе полета по маршруту вертолет способен в случае отказа критического двигателя в любой точке этапа полета по маршруту продолжить полет до места, в котором могут быть выполнены условия, указанные в пункте 1004 настоящих Правил для операций в соответствии с ЛТХ класса 1, или условия, указанные в пункте 1005 настоящих Правил для операций в соответствии с ЛТХ класса 2, не допуская снижения ниже соответствующей минимальной абсолютной высоты в любой точке полета.

В том случае, когда этап полета по маршруту проходит над районом с неблагоприятной обстановкой и время полета до запасного вертодрома будет превышать 2 часа, уполномоченная организация оценивает риски, связанные с отказом второго двигателя.

Сноска. Пункт 1007 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1008. При выполнении коммерческих перевозок в соответствии с ЛТХ класса 3 на этапе полета по маршруту вертолет способен при всех работающих двигателях выполнять полет по своему намеченному маршруту или запланированным измененным маршрутам, не допуская снижения ниже соответствующей минимальной абсолютной высоты в любой точке полета.

Отказ двигателя в любой точке траектории полета будет заставлять вертолет выполнять вынужденную посадку, в этой связи применяются условия, указанные в пункте 1043 настоящих Правил.

1009. При выполнении коммерческих перевозок в соответствии с ЛТХ класса 1, на этапе захода на посадку и посадке, в случае отказа критического двигателя, распознаваемого в любой точке этапа захода на посадку и посадки до точки принятия решения о посадке, вертолет способен на вертодроме назначения или на любом

запасном вертодроме после пролета всех препятствий вдоль траектории захода на посадку выполнить посадку и остановиться в пределах РПД или осуществить уход на второй круг и обеспечить пролет всех препятствий вдоль траектории полета с надлежащим запасом высоты, эквивалентным указанным в пункте 1040 настоящих Правил. В том случае, когда отказ происходит после точки принятия решения о посадке, вертолет способен выполнить посадку и остановиться в пределах РПД.

1010. При выполнении коммерческих перевозок в соответствии с ЛТХ класса 2, на этапе захода на посадку и посадке, в случае отказа критического двигателя до DPBL вертолет способен, на вертодроме назначения или на любом запасном вертодроме после пролета всех препятствий вдоль траектории захода на посадку, выполнить посадку и остановиться в пределах РПД или осуществить уход на второй круг, и обеспечить пролет всех препятствий вдоль траектории полета с надлежащим запасом, эквивалентным указанным в пункте 1041 настоящих Правил. Отказ двигателя после DPBL может заставить вертолет выполнить вынужденную посадку, в этой связи применяются условия, указанные в пункте 1043 настоящих Правил.

1011. При выполнении коммерческих перевозок в соответствии с ЛТХ класса 3. на этапе захода на посадку и посадке, отказ двигателя в любой точке траектории полета будет заставлять вертолет выполнять вынужденную посадку; в этой связи применяются условия, указанные в пункте 1044 настоящих Правил.

1012. Эксплуатант использует имеющиеся данные о препятствиях для разработки процедур взлета, начального набора высоты, захода на посадку и посадки с соблюдением положений норм ЛТХ, установленных уполномоченной организацией.

Сноска. Пункт 1012 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

Параграф 13. Дополнительные требования к операциям вертолетов, выполняемым в соответствии с ЛТХ класса 3 в ПМУ, за исключением СПВП

1013. Коммерческие перевозки в соответствии с ЛТХ класса 3 в ПМУ выполняются только над поверхностью, характер которой считается приемлемым уполномоченным органом государства, над территорией которого осуществляются коммерческие перевозки.

1014. При утверждении коммерческих перевозок на вертолетах, выполняемых в соответствии с ЛТХ класса 3 в ПМУ, уполномоченная организация принимает меры по обеспечению сертификации вертолета для полетов по ППП и поддержанию общего уровня безопасности полетов за счет:

1) надежности двигателя;

2) используемых эксплуатантом процедур технического обслуживания, практики эксплуатации и программ подготовки экипажей;

3) установленных систем и оборудования, предназначенных обеспечивать продолжение безопасного полета или содействовать выполнению безопасной вынужденной посадки после отказа двигателя во всех разрешенных условиях эксплуатации вертолета.

Сноска. Пункт 1014 с изменением, внесенным приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

1015. Эксплуатанты вертолетов, выполняющих коммерческие перевозки в соответствии с ЛТХ класса 3 в ПМУ, имеют программу контроля состояния двигателя и используют для контроля двигателей.

Параграф 14. Бортовые приборы и оборудование

1016. Вертолет оснащается приборами, которые позволяют экипажу контролировать траекторию полета вертолета, выполнять любые требуемые правилами маневры и соблюдать эксплуатационные ограничения, касающиеся данного вертолета, в ожидаемых условиях эксплуатации.

1017. Вертолет оснащается:

1) запасом необходимых медицинских средств, помещаемых в легкодоступных местах, включающим:

комплект первой помощи;

универсальный профилактический комплект, предназначенный для использования кабинным экипажем при оказании помощи в случаях ухудшения состояния здоровья, связанных с предполагаемым инфекционным заболеванием или заболеванием в результате вступления в контакт с жидкими компонентами организма;

2) переносными огнетушителями, при пользовании не создающими опасной концентрации ядовитых газов внутри вертолета, по одному огнетушителю устанавливается в кабине летного экипажа и в каждом пассажирском салоне, который отделен от кабины летного экипажа и в который члены экипажа не имеют прямого доступа;

3) креслом или спальным местом для каждого лица, достигшего возраста, определяемого уполномоченной организацией;

4) поясным привязным ремнем на каждом кресле и ограничительными ремнями на каждом спальном месте;

5) привязными системами на каждом кресле летного экипажа, автоматически ограничивающими движение корпуса пилота в случае резкого торможения;

6) средствами, обеспечивающими сообщение пассажирам следующих сведений и указаний:

когда необходимо пристегнуть привязные ремни или привязные системы;

когда и как следует пользоваться кислородным оборудованием, если на борту ВС предусмотрен кислород;

о запрете в отношении курения;

где находятся спасательные жилеты или аналогичные индивидуальные плавсредства и как следует пользоваться ими, если такие средства предусмотрены на борту;

где расположены и как открываются аварийные выходы;

7) запасными электрическими предохранителями соответствующих размеров (если используются) для замены предохранителей, расположенных в доступных во время полета местах.

Сноска. Пункт 1017 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1018. Для систем пожаротушения на вертолетах, выполняющих коммерческие полеты, применяются положения пункта 830 настоящих Правил.

1019. Если на вертолете маркируются подходящие места вскрытия фюзеляжа, производимого спасательными командами в аварийной обстановке, эти места маркируются. Маркировочные знаки наносятся красной или желтой краской и при необходимости обводятся белой окантовкой для их выделения на окружающем фоне.

1020. Если расстояние между угловыми маркировочными знаками превышает 2 м, между ними проводятся промежуточные линии размером 9 х 3 см таким образом, чтобы расстояние между соседними маркировочными знаками не превышало 2 м.

1021. Вертолеты оборудуются бортовыми самописцами полетных данных и бортовыми системами регистрации данных в соответствие с положениями параграфа 11 главы 5 настоящих Правил.

Сноска. Пункт 1021 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1022. Все вертолеты, выполняющие дневные полеты по ПВП, оснащаются:

1) магнитным компасом;

2) точным хронометром, указывающим время в часах, минутах и секундах;

3) точным барометрическим высотомером;

4) указателем воздушной скорости;

5) такими дополнительными приборами или оборудованием, которые могут быть предписаны соответствующим уполномоченным органом.

1023. Все вертолеты, выполняющие ночные полеты по ПВП, оснащаются:

1) оборудованием, указанным в пункте 1022 настоящих Правил;

2) указателем пространственного положения (авиагоризонтом) для каждого предусмотренного пилота и одним дополнительным указателем пространственного положения;

3) указателем скольжения;

4) указателем курса (гирокомпасом);

5) указателем вертикальной скорости набора высоты и снижения;

6) такими дополнительными приборами или оборудованием, как это может быть предписано соответствующим уполномоченным органом, а также следующими огнями:

7) огнями, для ВС, находящихся в полете или на рабочей площади вертодрома;

8) двумя посадочными фарами;

9) подсветом для всех приборов и оборудования, имеющих важное значение для безопасной эксплуатации вертолета, которыми пользуется летный экипаж;

10) светильниками во всех пассажирских салонах;

11) фонарем на рабочем месте каждого члена экипажа.

12) одной из посадочных фар, которая управляемая в вертикальной плоскости.

Сноска. Пункт 1023 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1024. Все вертолеты, при выполнении полетов по ППП или когда невозможно выдерживать их желаемое пространственное положение без использования одного или нескольких пилотажных приборов, оснащаются:

1) магнитным компасом;

2) точным хронометром, указывающим время в часах, минутах и секундах;

3) двумя точными барометрическими высотомерами;

4) системой указания воздушной скорости, оборудованной устройством, которое предотвращает ее выход из строя вследствие конденсации или обледенения;

5) указателем скольжения;

6) указателем пространственного положения (авиагоризонтом) для каждого предусмотренного пилота и одним дополнительным указателем пространственного положения;

7) указателем курса (гирокомпасом);

8) устройством, указывающим, в достаточной ли степени обеспечивается электропитание гироскопического прибора;

9) указателем температуры наружного воздуха, устанавливаемым в кабине летного экипажа;

10) указателем вертикальной скорости набора высоты и снижения;

11) системой стабилизации, за исключением случаев, когда сертифицирующий уполномоченный орган убедился в том, что вертолет в силу своих конструктивных характеристик обладает достаточной устойчивостью без такой системы;

12) такими дополнительными приборами или оборудованием, которые могут быть предписаны соответствующим уполномоченным органом;

13) огнями, для ВС, находящихся в полете или на рабочей площади вертодрома, указанными в подпунктах 7)-12) пункта 1023 настоящих Правил, при ночных полетах.

Сноска. Пункт 1024 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1025. Все вертолеты, выполняющие полеты по ППП, оборудуются аварийным источником питания, независимым от основной системы электроснабжения в течение 30 минут обеспечивающим работу и освещение прибора, указывающего пространственное положение вертолета (авиагоризонта), четко видного КВС. Источник аварийного питания автоматически включается после полного отказа основной системы электроснабжения, и на приборной доске четко указывается, что авиагоризонт (ы) вертолета работает(ют) от аварийного источника питания.

1026. Все вертолеты, предназначенные для выполнения полетов над водным пространством, оснащаются постоянно действующими или быстро развертываемыми плавсредствами с целью обеспечения безопасной посадки вертолета на воду при:

1) выполнение морских операций или других операций над водой, предусмотренных уполномоченной организацией;

2) выполнение полета в неблагоприятной обстановке над водным пространством на расстоянии от суши, соответствующем полету с номинальной крейсерской скоростью на протяжении более 10 минут в случае операций в соответствии с ЛТХ класса 1 или 2;

3) выполнение полета в благоприятной обстановке над водным пространством на расстоянии от суши, установленном соответствующим уполномоченным органом государства, в случае операций в соответствии с ЛТХ класса 1;

4) выполнение полета над водным пространством на расстоянии от суши, превышающем предельную дальность полета в режиме планирования или безопасной вынужденной посадки, в случае операций в соответствии с ЛТХ класса 3.

Сноска. Пункт 1026 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1027. Вертолеты, выполняющие операции в соответствии с ЛТХ класса 1 или 2 и положениями пункта 1026 настоящих Правил оснащаются:

1) одним спасательным жилетом или равноценным индивидуальным плавсредством на каждого, находящегося на борту человека, эти средства располагаются таким образом, чтобы их легко можно было достать с кресла или спального места лица, для которого они предназначены, в случае морских операций спасательный жилет носится

постоянно, за исключением тех случаев, когда находящееся на борту лицо носит универсальный защитный костюм, который выполняет также функции спасательного жилета;

2) спасательными плотами в количестве, достаточном для размещения всех находящихся на борту людей, расположенными таким образом, чтобы облегчить их быстрое применение в аварийной обстановке, и оснащенными таким аварийно-спасательным оборудованием, включая средства жизнеобеспечения людей, которое отвечает условиям выполняемого полета.

1028. Вертолеты, выполняющие операции в соответствии с ЛТХ класса 3, при полетах на расстоянии от суши, превышающем предельную дальность полета в режиме авторотации, но в пределах расстояния от суши, установленного уполномоченной организацией, несущего ответственность, оснащаются одним спасательным жилетом или равноценным индивидуальным плавсредством на каждого находящегося на борту человека, и эти средства размещаются таким образом, чтобы их легко можно было достать с кресла или спального места лица, для которого они предназначены.

Сноска. Пункт 1028 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1029. При выполнении морских операций на расстоянии от суши, превышающем дальность полета в режиме авторотации, надевается спасательный жилет, за исключением тех случаев, когда находящееся на борту лицо носит универсальный защитный костюм, который обеспечивает также функции спасательного жилета.

1030. Вертолеты, выполняющие операции в соответствии с ЛТХ класса 3, при полетах на расстоянии, превышающем указанное в пункте 1028, оснащаются в соответствии с пунктом 1029 настоящих Правил.

1031. На вертолетах, выполняющих операции в соответствии с ЛТХ класса 2 или 3 устанавливается оборудование согласно положениям подпункта 1) пункта 1027 настоящих Правил в том случае, если они выполняют взлеты или посадки на вертодром , где, по мнению уполномоченной организации, траектория полета при взлете или заходе на посадку располагается, таким образом, над водным пространством, что при неудачном заходе существует вероятность посадки на воду.

Сноска. Пункт 1031 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

1032. Каждый спасательный жилет и равноценное индивидуальное плавсредство, когда оно имеется на борту, оснащается средствами электрического освещения в целях облегчения обнаружения людей.

1033. Вертолеты, выполняющие полеты над районами моря, которые обозначены соответствующим государством в качестве районов, где проведение поисково-спасательных работ сопряжено с особыми трудностями, оснащаются

спасательным оборудованием (включая средства жизнеобеспечения), которое может считаться целесообразным для района выполнения полетов.

1034. Вертолеты при выполнении полетов над районами суши, которые были обозначены соответствующим государством в качестве районов, где особенно трудно осуществлять поиск и спасание, оснащаются такими сигнальными устройствами и аварийно-спасательным оборудованием (включая средства жизнеобеспечения людей), которые могут соответствовать условиям пролетаемого района.

1035. С 1 июля 2008 года все вертолеты, выполняющие операции в соответствии с ЛТХ классов 1 и 2, оснащаются, как минимум, одним автоматическим ELT, а при выполнении полетов над водным пространством, как указано в подпункте 1) пункта 1027 настоящих Правил одним автоматическим ELT и одним ELT(S) на спасательный плот или спасательный жилет.

1036. С 1 июля 2008 года все вертолеты, выполняющие операции в соответствии с ЛТХ класса 3, оснащаются, как минимум, одним автоматическим ELT, а при выполнении полетов над водным пространством, как указано в подпункте 2) пункта 1027 настоящих Правил, одним автоматическим ELT и одним ELT(S) на спасательный плот или спасательный жилет.

1037. Оборудование ELT, устанавливаемое на борту в соответствии с положениями пунктов 1035 и 1036 настоящих Правил, функционирует согласно соответствующим положениям тома III Приложения 10 к Конвенции ИКАО.

1038. Вертолет, который предназначен для полетов на абсолютных высотах, где атмосферное давление составляет менее 700 гПа в кабинах летного экипажа и пассажиров, оборудуется аппаратурой для хранения и подачи кислорода, запас которого необходимо иметь на борту согласно пункту 373 настоящих Правил.

1039. Вертолет, который предназначен для полетов на абсолютных высотах, где атмосферное давление составляет менее 700 гПа, но который оснащен средствами поддержания давления в кабинах летного экипажа и пассажиров на уровне, превышающем 700 гПа, оборудуется аппаратурой для хранения и подачи кислорода, запас которого необходимо иметь на борту согласно пункту 372 настоящих Правил.

1040. Вертолет, который предназначен для полетов на абсолютных высотах, где атмосферное давление составляет более 376 гПа, не может безопасно снизиться в течение 4 минут до абсолютной высоты, где атмосферное давление составляет 620 гПа, и которому индивидуальное удостоверение о годности к полетам выдано 9 ноября 1998 года или позже, оснащается автоматически развертываемым кислородным оборудованием в соответствии с положениями пункта 374 настоящих Правил. Общее число кислородных приборов превышает количество мест для пассажиров и членов кабинного экипажа на, как минимум, 10%.

1041. Все вертолеты оснащаются соответствующими противообледенительными устройствами постоянного и (или) периодического действия, когда их полеты

выполняются в условиях, в которых, как известно, происходит обледенение или предполагается возможность обледенения.

1042. На борту каждого вертолета, который должен соответствовать Стандартам сертификации по шуму, находится документ, удостоверяющий сертификацию вертолета по шуму. Если такой документ или соответствующее свидетельство, удостоверяющее сертификацию по шуму, о которой идет речь в другом документе, утвержденном государством регистрации, выпускаются не на английском языке, они содержат перевод на английский язык.

Сноска. Пункт 1042 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1043. Места членов кабинного экипажа на вертолетах, перевозящих пассажиров, оборудуются обращенным вперед или назад креслом (под углом до 15 градусов к продольной оси вертолета), оснащенным привязной системой, для использования каждым членом кабинного экипажа, в функции которого входит выполнение аварийной эвакуации.

Сноска. Пункт 1043 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1044. Места членов кабинного экипажа располагаются вблизи аварийных выходов на уровне пола и других аварийных выходов, которые предусматриваются уполномоченной организацией для аварийной эвакуации.

Сноска. Пункт 1044 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

1045. Вертолеты, которые должны быть оборудованы приемоответчиком, передающим данные о барометрической высоте, когда соответствующим уполномоченным органом может быть разрешено иное, все вертолеты оборудуются приемоответчиком, передающим данные о барометрической высоте.

Сноска. Пункт 1045 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1046. Все члены экипажа, которым необходимо находиться в кабине летного экипажа для исполнения своих служебных обязанностей, ведут связь с использованием направленных микрофонов или ларингофонов.

Параграф 15. Бортовое связное и навигационное оборудование вертолета

1047. Вертолет оснащается связным радиооборудованием, способным:

1) поддерживать двустороннюю связь в целях вертодромного диспетчерского обслуживания;

2) принимать метеорологическую информацию в любое время в ходе полета;

3) поддерживать двустороннюю связь в любое время в ходе полета с одной авиационной станцией и с такими другими авиационными станциями и на таких частотах, которые предписаны уполномоченным органом.

1048. Связь на авиационной аварийной частоте 121,5 МГц обеспечивается с помощью радиооборудования, требуемого в соответствии с пунктом 1047 настоящих Правил.

1049. При полетах, в которых связное оборудование должно соответствовать спецификации RCP для PBC, вертолет в дополнение к соблюдению положений, указанных в пункте 1047 настоящих Правил:

1) оснащается оборудованием связи, которое позволит ему выполнять полеты в соответствии с установленной спецификацией (спецификациями) RCP;

2) обладает информацией о возможностях вертолета соответствовать спецификации RCP, описанных в РЛЭ или другой документации на вертолет, утвержденной государством разработчика или государством регистрации;

3) обладает информацией о возможностях вертолета соответствовать спецификации RCP, включенных в MEL.

1050. Уполномоченная организация для операций, в которых установлена спецификация RCP для PBC, обеспечивает, чтобы эксплуатант ввел и документально оформил:

1) стандартные и нестандартные процедуры, включая процедуры на случай непредвиденных эксплуатационных обстоятельств;

2) требования к уровню квалификации и подготовки членов летного экипажа в соответствии с надлежащими спецификациями RCP;

3) программу подготовки соответствующего персонала, отвечающую задачам предусматриваемых операций;

4) соответствующие процедуры технического обслуживания по обеспечению поддержания летной годности в соответствии с надлежащими спецификациями RCP.

Сноска. Пункт 1050 с изменением, внесенным приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

1051. Уполномоченная организация обеспечивает применительно к вертолетам, указанным в пункте 1049 настоящих Правил, наличие надлежащих положений, касающихся:

1) отчетов об отмеченных характеристиках связи, получаемых от контрольных программ;

2) осуществления незамедлительных корректирующих действий применительно к конкретным вертолетам, типам вертолетов или эксплуатантам, указанным в таких отчетах как несоблюдающие требования спецификаций RCP.

Сноска. Пункт 1051 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1052. Вертолет оснащается навигационным оборудованием, которое позволит ему выполнять полет:

1) в соответствии с рабочим планом полета;

2) в соответствии с требованиями ОВД, за исключением тех случаев, когда навигация в ходе полета по ПВП осуществляется с помощью установления визуального контакта с наземными ориентирами.

1053. При полетах, где установлена соответствующая навигационная спецификация для PBN, вертолет, в дополнение к положениям, указанным в пункте 1052 настоящих Правил:

1) оснащается навигационным оборудованием, которое позволит ему выполнять такие полеты в соответствии с установленной навигационной спецификацией (спецификациями);

2) имеет информацию относительно возможностей вертолета в части навигационных спецификаций, которая указывается в РЛЭ или другой документации по вертолету, утвержденной государством разработчика или государством регистрации ;

3) имеет включенную в MEL информацию относительно возможностей вертолета в части навигационных спецификаций.

1054. При полетах, где установлена PBN, уполномоченная организация обеспечивает, чтобы эксплуатант установил и документально оформил:

1) штатные и нештатные процедуры, включая порядок действий в аварийной обстановке;

2) требования к подготовке и квалификации летного экипажа согласно соответствующим навигационным спецификациям;

3) программу подготовки соответствующего персонала сообразно его будущим служебным обязанностям;

4) надлежащие процедуры технического обслуживания для поддержания летной годности согласно соответствующим навигационным спецификациям.

Сноска. Пункт 1054 с изменением, внесенным приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

1055. Уполномоченная организация выдает специальное утверждение для полетов, основанных на PBN, требующих утверждения AR.

Сноска. Пункт 1055 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

1056. Вертолет в достаточной степени оснащается навигационным оборудованием, которое в случае отказа одного из элементов оборудования на любом этапе полета позволит вертолету продолжать полет в соответствии с положениями пункта 1052 настоящих Правил и, в соответствующих случаях, пункта 1053 настоящих Правил.

1057. При полетах, в ходе которых планируется производить посадку в ПМУ, вертолет оснащается соответствующим навигационным оборудованием, обеспечивающим выведение вертолета в точку, откуда может быть произведена визуальная посадка. Это оборудование способно обеспечить такое наведение на каждом вертодроме, где планируется посадка в ПМУ, и на любых намеченных запасных вертодромах.

1058. Установка оборудования осуществляется таким образом, чтобы отказ каждого отдельного элемента, необходимого либо для связи, либо для навигации, либо для того и другого, не приводил к отказу другого элемента, необходимого для навигации или связи.

Параграф 16. Вертолеты, оборудованные HUD или эквивалентными индикаторами, EVS, SVS и/или CVS

1059. Когда вертолеты оборудованы системами автоматической посадки, HUD или эквивалентными индикаторами, EVS, SVS или CVS или любым сочетанием таких систем в рамках гибридной системы, порядок использования таких систем для обеспечения безопасности полетов вертолетов утверждается уполномоченной организацией в РПП эксплуатанта.

Сноска. Пункт 1059 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

1060. Утверждая эксплуатационное использование систем автоматической посадки, коллиматорных или эквивалентных индикаторов, систем EVS, SVS или CVS, уполномоченная организация обеспечивает:

1) удовлетворение оборудованием соответствующих требований к удостоверению соответствия нормам летной годности;

2) проведение эксплуатантом оценки факторов риска для безопасности полетов с помощью систем автоматической посадки, коллиматорных или эквивалентных индикаторов, систем EVS, SVS или CVS;

3) введение и документальное оформление эксплуатантом процедур использования автоматических систем посадки, коллиматорных или эквивалентных индикаторов, систем EVS, SVS или CVS и требований к обучению работе с ними.

Сноска. Пункт 1060 с изменением, внесенным приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

Параграф 17. Электронные полетные планшеты EFB

1061. Когда на борту вертолета используются переносные EFB, эксплуатант принимает меры к тому, чтобы они не нарушали работу систем вертолета, оборудования или не препятствовали возможности управлять вертолетом.

1062. Требования, касающиеся использования EFB содержатся в параграфе 26 главы 10 настоящих Правил.

Параграф 18. Оборудование наблюдения

1063. Вертолет оснащается оборудованием наблюдения, которое позволяет ему выполнять полет в соответствии с требованиями ОВД.

1064. Требования, касающиеся использования оборудования наблюдения, содержатся в параграфе 28 главы 10 настоящих Правил.

1065. Управление электронными навигационными данными осуществляется в соответствие с положениями параграфа 7 главы 1 настоящих Правил.

Глава 12. Особенности полетов на вертолетах АОН

Параграф 1. Общие положения

1066. КВС не начинает полет, пока не удостоверится, что:

1) наземные и/или водные средства, включая связное оборудование и навигационные средства отвечают требованиям безопасной эксплуатации вертолета;

2) вертолет годен к полетам, надлежащим образом зарегистрирован и на борту вертолета находятся подтверждающие этот факт удостоверения;

3) на борту вертолета установлены соответствующие приборы и оборудование с учетом ожидаемых условий полета;

4) были выполнены все виды необходимого технического обслуживания в соответствии с положениями параграфа 10 главы 8 настоящих Правил;

5) масса вертолета и расположение центра тяжести позволяют безопасно выполнять полет с учетом ожидаемых условий полета;

6) любой имеющийся на борту груз правильно распределен и надежно закреплен;

7) не будут превышены эксплуатационные ограничения вертолета, содержащиеся в РЛЭ или аналогичном документе.

1067. КВС определяет эксплуатационные минимумы в соответствии с критериями, установленными государством регистрации ВС, для каждого используемого вертодрома или места посадки. Такие минимумы не ниже установленных государством расположения аэродрома, за исключением тех, которые конкретно утверждены этим государством.

1068. Уполномоченная организация может утвердить расширенные эксплуатационные возможности для полетов вертолетов, оборудованных системами автоматической посадки, коллиматорными или эквивалентными индикаторами, системами EVS, SVS или CVS. Такие утверждения не влияют на классификацию схем заходов на посадку по приборам.

Сноска. Пункт 1068 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1069. Командир ВС следит за тем, чтобы пассажиры были ознакомлены с расположением и использованием:

1) привязных ремней;

2) аварийных выходов;

3) спасательных жилетов, если они предусматриваются на борту;

4) кислородного оборудования, если предусматривается использование кислорода;

5) другого аварийно-спасательного оборудования индивидуального пользования, включая схемы действий пассажиров в аварийной обстановке.

Сноска. Пункт 1069 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1070. КВС принимает меры к тому, чтобы все лица на борту знали о месте размещения и общем порядке использования основного бортового аварийно-спасательного оборудования, предназначенного для коллективного пользования.

1071. Перед началом полета КВС знакомится с метеорологической информацией, относящейся к намеченному полету. Подготовка к полету за пределы окрестностей места вылета и к каждому полету по ППП включает:

1) изучение имеющихся текущих метеорологических сводок и прогнозов;

2) планирование действий на тот случай, если полет не может быть выполнен по погодным условиям.

Параграф 2. Ограничения, налагаемые метеорологическими условиями

1072. Полет, исключая полет местного значения в ВМУ, который должен выполняться по ПВП, не начинается, пока имеющиеся текущие метеорологические сводки или их комбинация с прогнозами не укажут, что метеорологические условия на маршруте или части маршрута, по которому вертолет должен выполнять полет по ПВП , обеспечат к соответствующему времени возможность соблюдать ПВП.

1073. Полет по ППП не начинается до тех пор, пока имеющаяся информация не укажет на то, что условия на вертодроме намеченной посадки и по крайней мере на

одном запасном вертодроме будут к расчетному времени прилета соответствовать эксплуатационным минимумам вертодрома или превышать их.

1074. Полет по ППП без выбранного запасного вертодрома выполняется, если в течение 2 часов до и 2 часов после расчетного времени прилета или от фактического времени вылета и в течение 2 часов после расчетного времени прибытия, в зависимости от того, какой период короче, будут сохраняться следующие метеорологические условия:

1) НГО, по крайней мере, на 120 м (400 фут) выше минимума, предусмотренного при заходе на посадку по приборам;

2) видимость, по крайней мере, на 1,5 км превышает минимум, предусмотренный правилами захода на посадку по приборам.

Параграф 3. Эксплуатационные минимумы вертодрома

1075. Полет на вертодром намеченной посадки продолжается в случае, если последние имеющиеся метеорологические сводки на этом вертодроме или, по крайней мере, на одном запасном вертодроме будут к расчетному времени прилета соответствовать установленным эксплуатационным минимумам вертодрома.

1076. Заход на посадку по приборам не продолжается ниже 300 м (1000 фут) над превышением вертодрома или далее начала конечного участка захода на посадку, если значение сообщенной VIS или контрольной RVR ниже эксплуатационного минимума вертодрома.

1077. Если, после выхода на FAS или после снижения ниже 300 м (1000 фут) над превышением вертодрома, значение сообщенной VIS или контрольной RVR становится ниже установленного минимума, заход на посадку продолжается до DA/H или MDA/H. В любом случае вертолет прекращает заход на посадку в точке, где не обеспечивается соблюдение ограничений эксплуатационных минимумов вертодрома.

1078. Полет, который должен выполняться в известных или ожидаемых условиях обледенения, начинается, когда вертолет сертифицирован и оборудован для полетов в таких условиях.

Параграф 4. Запасные вертодромы

1079. При полете по ППП в рабочем плане полета и в плане полета указывается, по крайней мере, один запасной вертодром или место посадки, за исключением тех случаев, когда преобладают метеорологические условия, определенные в пункте 1075 настоящих Правил или:

1) вертодром или место намеченной посадки находится в изолированном районе и запасной вертодром или место посадки отсутствует;

2) для изолированного вертодрома намеченной посадки предписана схема захода на посадку по приборам;

3) при полете в пункт назначения, расположенный в открытом море, определяется PNR.

1080. Подходящие морские запасные вертодромы могут указываться, исходя из следующего:

1) морские запасные вертодромы используются только после прохождения PNR, до PNR используются только прибрежные запасные вертодромы;

2) механическая надежность критических систем управления и критических компонентов учитывается и принимается во внимание при определении пригодности запасного вертодрома;

3) характеристики вертолета с одним неработающим двигателем известны еще до прибытия на запасной вертодром;

4) насколько это, возможно, гарантируется место на палубе;

5) информация о погоде получена из достоверных источников: аэродромных метеорологических органов или авиационного персонала морских вертодромов, имеющего специальную подготовку.

Параграф 5. Требования к топливу и маслу

1081. Полет начинается только в том случае, когда вертолет имеет достаточный запас топлива и масла, гарантирующий, независимо от метеорологических условий и любых ожидаемых в полете задержек, безопасное завершение полета. Кроме того, на борту имеется навигационный запас на случай непредвиденных обстоятельств.

1082. На борту вертолетов при полетах по ПВП в соответствии с пунктом 1081 настоящих Правил имеется топливо и масло в количестве, позволяющем:

1) выполнять полет до намеченной посадочной площадки;

2) иметь резерв топлива для выполнения полета в течение 20 минут на оптимальной (с точки зрения расхода топлива) скорости;

3) иметь дополнительное количество топлива, обеспечивающее выполнение полета при повышенном расходе топлива в связи с возникновением возможных чрезвычайных обстоятельств, которое определяется государством и оговаривается в правилах Республики Казахстан, регламентирующего полеты АОН.

Сноска. Пункт 1082 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1083. На борту вертолетов при полетах по ППП в соответствии с пунктом 1082 настоящих Правил имеется топливо и масло в количестве, позволяющем:

если запасной вертодром не требуется, как предусматривается в пункте 1074 настоящих Правил, выполнить полет до намеченного вертодрома или места посадки, выполнить заход на посадку, и после этого иметь:

резерв топлива для выполнения полета в течение 30 минут со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м (1500 фут) над намеченным вертодромом или местом посадки при стандартных температурных условиях и выполнения захода на посадку и посадки;

дополнительное количество топлива, обеспечивающее выполнение полета при повышенном расходе топлива в связи с возникновением любых возможных чрезвычайных обстоятельств.

1084. При уходе на запасной вертодром, после осуществления захода на посадку на вертодроме назначения и ухода на второй круг запас топлива должен обеспечить:

1) полет, заход на посадку на запасной вертодром или место посадки, указанное в плане полета, после чего имеется:

2) резерв топлива для выполнения полета в течение 30 минут со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м (1500 фут) над запасным вертодромом при стандартных температурных условиях, выполнения захода на посадку и посадки;

3) дополнительное количество топлива, обеспечивающее полет с повышенным расходом топлива в связи с возникновением любых возможных чрезвычайных обстоятельств.

1085. При полете на изолированный вертодром или место намеченной посадки обеспечивается возможность продолжать его в течение периода, установленного уполномоченной организацией.

Сноска. Пункт 1085 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1086. При расчете потребного для полета количества топлива и масла, учитывается следующее:

1) прогнозируемые метеорологические условия;

2) предполагаемые отклонения от маршрута по указанию органов УВД и задержки, связанные с воздушным движением;

3) при выполнении полета по ППП один заход на посадку по приборам на вертодроме намеченной посадки, включая уход на второй круг;

4) порядок действий при разгерметизации (если применимо), или при отказе одного двигателя во время полета по маршруту;

5) любые другие условия, которые могут задержать посадку вертолета или вызвать повышенный расход топлива и/или масла.

1087. Управление расходом топлива в полете осуществляется в соответствии с положениями параграфа 4 главы 8 настоящих Правил.

Параграф 6. Запас кислорода. Годность по состоянию здоровья членов летного экипажа

1088. Полет, который предстоит выполнять на высотах, на которых атмосферное давление в кабинах пассажиров и летного экипажа будет менее 700 гПа, начинается только в том случае, если на борту имеется запас кислорода для дыхания, достаточный:

1) для всех членов экипажа и 10% пассажиров в течение любого периода сверх 30 минут, когда давление в занимаемых ими кабинах будет составлять от 700 до 620 гПа;

2) для экипажа и пассажиров в течение любого периода, когда атмосферное давление в кабинах, занимаемых ими, будет составлять менее 620 гПа.

1089. КВС обеспечивает, чтобы полет:

1) не начинался, если какой-либо член летного экипажа не в состоянии исполнять обязанности в связи с травмой, заболеванием, усталостью, действием алкогольных или наркотических средств;

2) не продолжался дальше ближайшего пригодного вертодрома в том случае, если способность членов летного экипажа исполнять свои обязанности значительно снижена в связи с ухудшением работоспособности вследствие усталости, заболевания, кислородной недостаточности.

1089-1. негерметизированные вертолеты, предназначенные для полетов на больших высотах, оборудуются аппаратурой для хранения и подачи кислорода, запас которого необходимо иметь на борту согласно параграфу 21 главы 6 настоящих Правил.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1089-1 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).

Параграф 7. Эксплуатационные ограничения летно-технических характеристик вертолетов

1090. Вертолет эксплуатируется:

1) в соответствии с условиями его сертификата летной годности или аналогичного утвержденного документа;

2) в пределах эксплуатационных ограничений, предписанных сертифицирующим уполномоченным органом государства регистрации ВС;

3) в пределах ограничений по массе, налагаемых в соответствии с применяемыми Стандартами сертификации по шуму, которые содержатся в томе I Приложения 16 к Конвенции ИКАО, за исключением особых случаев, когда в отношении определенного вертодрома или ВПП, на которых отсутствует проблема раздражающего воздействия шума, уполномоченная организация, на территории которого расположен этот вертодром, разрешает превышать такие ограничения.

Сноска. Пункт 1090 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1091. На борту вертолета для наглядности устанавливаются таблички, перечни, приборная маркировка, на которых отдельно или в сочетании указаны эксплуатационные ограничения, предписываемые сертифицирующим уполномоченной организацией.

Сноска. Пункт 1091 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1092. В тех случаях, когда вертолеты выполняют полеты на вертодромы и с вертодромов в стесненной неблагоприятной обстановке, компетентный уполномоченный орган государства, в котором расположен вертодром, принимает такие меры предосторожности, которые необходимы для ограничения риска, связанного с отказом двигателя.

Параграф 8. Бортовые приборы, оборудование и полетная документация. Бортовое связное и навигационное оборудование

1093. Положения, касающиеся обеспечения вертолета бортовыми приборами, оборудованием, содержатся в параграфе 14 главы 11 и пунктах 1151 – 1155 параграфа 8 главы 13 настоящих Правил.

Сноска. Пункт 1093 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).

1094. Вертолет оснащается навигационным оборудованием, которое позволит ему выполнять полет:

1) в соответствии с планом полета;

2) в соответствии с требованиями ОВД, за исключением тех случаев, когда (если это не запрещается соответствующим уполномоченным органом) навигация в ходе полета по ПВП осуществляется с помощью установления визуального контакта с наземными ориентирами. Для международной АОН наземные ориентиры устанавливаются на расстоянии не менее 110 км (60 м. миль) друг от друга.

1094-1. вертолет, который выполняет полет по ППП или ночью, оснащается связным радиооборудованием.

Такое оборудование способно поддерживать двустороннюю связь с теми авиационными станциями и на таких частотах, которые опубликованы для соответствующего органа ОВД в сборнике аэронавигационной информации Республики Казахстан.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1094-1 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).

1094-2. на борту вертолета предусматривается установка на борту нескольких блоков связного оборудования, каждый из них функционирует независимо от другого или других блоков в такой степени, чтобы отказ одного из них не привел к отказу любого другого блока.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1094-2 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).

1094-3. вертолет, который выполняет полет по ПВП, но выполняет контролируемый полет, оснащается связным радиооборудованием, способным в любое время в течение полета поддерживать двустороннюю связь с теми авиационными станциями и на таких частотах, которые опубликованы для соответствующего органа ОВД в сборнике аэронавигационной информации Республики Казахстан.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1094-3 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).

1094-4. при полетах, в которых связное оборудование соответствует спецификации RCP для осуществления связи, основанной на характеристиках (PBC), вертолет в дополнение к соблюдению требований пунктов 1094-1-1094-3 настоящих Правил соответствует требованиям, предусмотренным пунктом 1049 настоящих Правил.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1094-4 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).

1094-5. при полетах, где установлена навигационная спецификация для навигации, основанной на характеристиках (PBN), вертолет:

1) оснащается навигационным оборудованием, которое позволит ему выполнять полеты в соответствии с установленной навигационной спецификацией;

2) имеет информацию относительно возможностей вертолета в части навигационных спецификаций, которая указывается в летном руководстве или другой документации по вертолету, утвержденной государством разработчика или государством регистрации;

3) имеет включенную в MEL информацию относительно возможностей вертолета в части навигационных спецификаций.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1094-5 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).

1095. Требования к навигационному оборудованию при полетах, где установлена PBN, содержатся в параграфе 27 главы 10 настоящих Правил.

Сноска. Пункт 1095 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).

1096. Требования к оборудованию наблюдения содержатся в параграфе 1 главы 12 настоящих Правил.

1096-1. требования, касающиеся использования EFB содержатся в параграфе 26 главы 10 настоящих Правил.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1096-1 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).

Глава 13. Особенности выполнения полетов ВС АОН, максимальная сертифицированная взлетная масса, которых превышает 5700 кг или самолетов, оснащенных одним или несколькими турбореактивными двигателями

Параграф 1. Общие требования

1097. Эксплуатанты АОН, эксплуатирующие самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой свыше 5700 кг и (или) самолеты, оснащенные одним или несколькими турбореактивными двигателями, допускаются к полетам после выдачи уполномоченной организацией свидетельства на право выполнения полетов и эксплуатационных спецификаций по форме, установленной Правилами допуска к полетам эксплуатантов авиации общего назначения.

Сноска. Пункт 1097 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

1097-1. Летное руководство самолета обновляется путем внесения изменений, предписанных государствам регистрации.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1097-1 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1098. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы все служащие соблюдали законы, правила и процедуры государств, в пределах которых выполняются полеты.

1098-1. КВС знает законы, правила и процедуры, которые имеют отношение к исполнению его или ее обязанностей и применимы к пролетаемым районам, используемым аэродромам и соответствующим аэронавигационным средствам. КВС следит за тем, чтобы другие члены летного экипажа знали такие из этих законов, правил и процедур, которые касаются исполнения их соответствующих обязанностей на борту самолета.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1098-1 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1098-2. КВС несет ответственность за руководство полетами.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1098-2 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1099. Эксплуатант обеспечивает КВС информацией касающейся поисково-спасательных служб в районе, над которым будет пролетать ВС в соответствие с положениями параграфа 10 главы 1 настоящих Правил.

1100. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы члены летного экипажа демонстрировали способность говорить на языке, используемом при ведении связи, как указано в пункте 15 настоящих Правил.

1100-1. КВС следит за тем, чтобы полет не начинался, если всеми имеющимися доступными способами не установлено, что располагаемые и непосредственно необходимые при таком полете для безопасной эксплуатации воздушного судна наземные и/или водные средства, включая связное оборудование и навигационные средства, отвечают требованиям к выполнению типа транспортной операции, в связи с которой выполняется полет.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1100-1 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).

1100-2. Полет не начинается, пока командир ВС не убедится в том, что:

1) самолет годен к полетам, должным образом зарегистрирован, и в этом отношении на борту находятся соответствующие сертификаты;

2) на борту установлены надлежащие приборы и оборудование, исходя из ожидаемых условий полета;

3) проведено любое необходимое техническое обслуживание согласно положениям параграфа 10 главы 8 настоящих Правил;

4) масса самолета и расположение центра тяжести позволяют безопасно выполнять полет с учетом ожидаемых условий полета;

5) любой имеющийся на борту груз правильно распределен и надежно закреплен;

6) не будут превышаться эксплуатационные ограничения самолета, содержащиеся в летном руководстве или эквивалентном документе.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1100-2 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1100-3. За безопасность ВС в течение его полета несет ответственность командир ВС.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1100-3 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1100-4. Полет, который должен выполняться в известных или ожидаемых условиях обледенения, начинается только в том случае, когда самолет сертифицирован и оборудован для полетов в таких условиях.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1100-4 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1100-5. Полет, который планируется или ожидается выполнять в предполагаемых или известных условиях обледенения на земле, начинается только в том случае, когда самолет прошел проверку на предмет обнаружения обледенения и на нем, по мере необходимости, были проведены работы по устранению/предотвращению обледенения.

Наросты льда или других образующихся естественным путем загрязнений удаляются, чтобы самолет был в состоянии годности к полетам перед выполнением взлета.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1100-5 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1101. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы в тех случаях, когда осуществляется перевозка пассажиров, аварийная обстановка или нештатные ситуации не имитировались.

1102. КВС устанавливает эксплуатационные минимумы аэродрома в соответствии с критериями, определяемыми уполномоченной организацией для каждого используемого для производства полетов аэродрома. При определении эксплуатационных минимумов аэродрома учитываются любые условия, которые могут оговариваться в перечне специальных утверждений. Такие минимумы должны быть не ниже тех минимумов, которые могут быть установлены для таких аэродромов государством аэродрома, за исключением тех случаев, когда на это специально получено согласие этого государства.

Сноска. Пункт 1102 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1103. Эксплуатант ведет контроль утомляемости авиационного персонала, занимающегося летной эксплуатацией и техническим обслуживанием ВС, для исключения возможности выполнения персоналом своих обязанностей в состоянии утомления. Программа контроля определяет полетное и рабочее время и включается в РПП.

1104. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы пассажирам доводилась информация, указанная в параграфе 6 главы 1 настоящих Правил.

1105. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы все лица на борту были осведомлены о месте размещения и общем порядке использования основного бортового аварийно-спасательного оборудования, предназначенного для коллективного пользования.

1106. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы при возникновении в полете аварийной обстановки, пассажиры инструктировались о таких экстренных действиях, которые могут быть целесообразными при данных обстоятельствах.

1107. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы во время взлета и посадки, а также в любое время, когда это считается необходимым по причине турбулентности или любой аварийной обстановки, возникающей в ходе полета, все пассажиры на борту самолета были пристегнуты к своим креслам при помощи привязных ремней или привязной системы.

1108. Заправка ВС топливом во время посадки пассажиров, нахождения их на борту или высадки производится в соответствии с положениями параграфа 20 главы 1 настоящих Правил.

1108-1. Если эксплуатант имеет эксплуатационную базу не в Республике Казахстан, где он зарегистрирован, а в другом государстве, эксплуатант уведомляет государство, в котором расположена эксплуатационная база.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1108-1 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1108-2. После уведомления в соответствии с пунктом 1108-1 настоящих Правил осуществление контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности координируется между государством, в котором расположена эксплуатационная база и уполномоченной организацией.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1108-2 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1109. Полет выполняется в соответствии с положениями параграфов 5 – 16 главы 8 настоящих Правил.

1110. Все члены летного экипажа при исполнении своих обязанностей, имеющих важное значение для обеспечения безопасной эксплуатации ВС в полете, непрерывно пользуются кислородом для дыхания в любых случаях, когда возникают обстоятельства, для которых необходим запас кислорода в соответствии с положениями параграфа 21 главы 6 настоящих Правил.

Параграф 2. Запасные аэродромы. Требования к топливу и маслу

1111. Запасные аэродромы при взлете выбираются согласно пункту 769 настоящих Правил, и указываются в плане полета в тех случаях, когда метеорологические условия на аэродроме вылета ниже установленных посадочных минимумов аэродрома для данного полета или, если не представляется возможным вернуться на аэродром вылета по другим причинам.

1112. Запас топлива для полета соответствует положениям, изложенным в параграфах 3 и 4 главы 13 настоящих Правил.

1113. Эксплуатант устанавливает политику и процедуры с целью обеспечить контроль количества топлива и управление расходом топлива в полете. Управление расходом топлива в полете соответствует положениям параграфа 4 главы 8 настоящих Правил.

1113-1. При полете, выполняемом по ППП, выбирается и указывается в планах полета, по крайней мере один запасной аэродром пункта назначения, за исключением тех случаев, когда:

1) продолжительность полета от аэродрома вылета или от точки на маршруте, где изменяется план полета, до аэродрома назначения такова, что с учетом всех метеорологических условий и эксплуатационной информации, относящихся к полету, к расчетному времени прилета самолета есть основания для достаточной уверенности в том, что:

заход на посадку и посадка могут быть выполнены в визуальных метеорологических условиях;

на аэродроме пункта назначения к расчетному времени его использования имеются независимые рабочие ВПП, при этом по меньшей мере одна ВПП оборудована для выполнения схемы захода на посадку по приборам; или

2) аэродром намеченной посадки является изолированным:

на аэродроме намеченной посадки предусмотрена стандартная схема захода на посадку по приборам;

определен рубеж ухода;

полет продолжается после рубежа ухода только тогда, когда имеющаяся текущая метеорологическая информация указывает на то, что следующие метеорологические условия будут сохраняться к расчетному времени использования:

3) нижняя граница облаков по крайней мере на 300 м (1000 фут) превышает минимум, предусмотренный схемой захода на посадку по приборам;

4) видимость составляет по крайней мере 5,5 км (3 м. мили) или на 4 км (2 м. мили) превышает минимум, предусмотренный схемой захода на посадку по приборам.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1113-1 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1113-2. Запасной аэродром при взлете располагается в пределах следующего времени полета от аэродрома вылета:

1) самолеты с двумя двигателями: 1 час времени полета на крейсерской скорости с одним отказавшим двигателем, определенном в соответствии с РЛЭ, рассчитанного в МСА и в штилевых условиях с использованием фактической взлетной массы; или

2) самолеты с тремя или более двигателями: 2 часа времени полета на крейсерской скорости при всех работающих двигателях, определенном в соответствии с РЛЭ, рассчитанного в МСА и в штилевых условиях с использованием фактической взлетной массы.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1113-2 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 3. Требования к топливу и маслу ВС АОН

1114. Полет ВС АОН начинается только в том случае, когда самолет имеет достаточный запас топлива и масла, который с учетом метеорологических условий и любых ожидаемых в полете задержек гарантирует возможность безопасного завершения полета. Количество топлива на борту должно позволять:

1) в том случае, когда полет выполняется по ППП и запасной аэродром пункта назначения не требуется или когда полет выполняется на изолированный аэродром, долететь до аэродрома намеченной посадки и после этого иметь финальный резерв топлива для 45 минут полета на нормальной крейсерской абсолютной высоте;

2) в том случае, когда полет выполняется по ППП и требуется запасной аэродром пункта назначения, выполнить полет до аэродрома намеченной посадки, затем до запасного аэродрома и после этого иметь финальный резерв топлива для 45 минут полета на нормальной крейсерской абсолютной высоте;

3) в том случае, когда полет выполняется по ПВП в дневное время, долететь до аэродрома намеченной посадки и после этого иметь финальный резерв топлива для 30 минут полета на нормальной крейсерской абсолютной высоте; или

4) в том случае, когда полет выполняется по ПВП в ночное время, долететь до аэродрома намеченной посадки и после этого иметь финальный резерв топлива для 45 минут полета на нормальной крейсерской абсолютной высоте.

1114-1. Запас используемого топлива на борту ВС, как минимум, основывается на:

1) следующих данных по расходу топлива:

предоставленных изготовителем самолета; или

актуальных данных относительно конкретного самолета, полученных от систем мониторинга расхода топлива, если таковые имеются.

2) эксплуатационных условиях для выполнения запланированного полета, включая:

ожидаемую массу ВС;

NOTAM;

текущие метеорологические сводки или комбинацию текущих сводок и прогнозов;

процедуры обслуживания воздушного движения, ограничения и ожидаемые задержки;

последствия отсрочки выполнения некоторых видов технического обслуживания и/или отклонений от конфигурации.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1114-1 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1114-2. Предполетный расчет потребного используемого топлива включает:

1) топливо для руления, которое представляет собой количество топлива, которое ожидается использовать до взлета с учетом местных условий на аэродроме вылета и объема потребления топлива вспомогательной силовой установкой (ВСУ);

2) топливо для полета по маршруту представляет собой количество топлива, требующегося для обеспечения полета самолета с момента взлета или полета от точки изменения плана полета до посадки на аэродроме пункта назначения, с учетом эксплуатационных условий, указанных в подпункте 2) пункта 1114-1 настоящих Правил;

3) запас топлива на случай возникновения непредвиденных обстоятельств, который представляет собой количество топлива, требующегося для компенсации непредвиденных факторов. Он составляет не менее 5% от запланированного количества топлива для полета по маршруту;

4) запас топлива для полета до запасного аэродрома пункта назначения, которое обеспечивает:

в том случае, если выбор запасного аэродрома пункта назначения необходим, то самолету требуется запас топлива для:

ухода на второй круг на аэродроме пункта назначения;

набора до ожидаемой абсолютной высоты крейсерского полета;

полета по ожидаемому маршруту;

снижения до точки начала ожидаемого захода на посадку;

выполнения захода на посадку и посадки на запасном аэродроме пункта назначения ; или

в случае, если полет выполняется без запасного аэродрома пункта назначения, на борту требуется иметь запас топлива, позволяющий самолету выполнять полет в течение 15 мин со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м (1500 фут) над превышением аэродрома пункта назначения в стандартных условиях; или

если аэродром намеченной посадки является изолированным аэродромом, то:

для самолетов с поршневыми двигателями требуется запас топлива для полета в течение 45 мин плюс 15 % от полетного времени, запланированного для полета на крейсерском эшелоне, включая финальный резерв топлива, или в течение 2 ч, в зависимости от того, какой период короче; или

для самолетов с газотурбинными двигателями требуется запас топлива для полета в течение 2 ч при нормальном крейсерском потреблении топлива над аэродромом пункта назначения, включая финальный резерв топлива;

финальный резерв топлива, который представляет собой запас топлива при прибытии на запасной аэродром пункта назначения или на аэродром пункта назначения , когда не требуется запасной аэродром для пункта назначения:

для самолетов с поршневыми двигателями требуется запас топлива для полетов в течение 45 мин; или

для самолетов с газотурбинными двигателями требуется запас топлива для полета в течение 30 мин со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м (1500 фут) над превышением аэродрома при стандартных условиях;

дополнительный запас топлива представляет собой дополнительное количество топлива, требующегося для обеспечения ВС возможности выполнять необходимое снижение и продолжать полет до запасного аэродрома при отказе двигателя или разгерметизации на основе допущения, что такой отказ произойдет в наиболее критической точке на маршруте;

дискреционный запас топлива представляет собой дополнительное количество топлива, взятое на борт по усмотрению командира ВС.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1114-2 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1115. Потребление топлива после начала полета в целях, отличающихся от намеченных первоначально в процессе планирования полета, требует проведения повторного анализа и, если это применимо, корректировки составленного плана полета.

Параграф 4. Запас топлива ВС, оснащенных одним или несколькими турбореактивными двигателями

1116. ВС, оснащенное одним или несколькими турбореактивными двигателями, заправлено достаточным количеством используемого топлива для безопасного завершения планируемого полета в соответствии с положениями пунктов 784-791 и 793 настоящих Правил.

1117. Эксплуатант устанавливает политику и процедуры с целью обеспечить контроль количества топлива и управление расходом топлива в полете соответствии с положениями параграфа 4 главы 8 настоящих Правил.

Параграф 5. Дополнительные требования к производству полетов продолжительностью более 60 минут до запасного аэродрома на маршруте

1118. Эксплуатанты, выполняющие полеты длительностью более 60 минут от какой-либо точки на маршруте до расположенного на маршруте запасного аэродрома, обеспечивают определение запасных аэродромов на маршруте.

1119. Эксплуатанты предоставляют КВС самую последнюю информацию относительно намеченных запасных аэродромов на маршруте, включая статус производства полетов и метеорологические условия.

Параграф 6. Учет ограничений летно-технических характеристик ВС АОН

1120. Самолет эксплуатируется:

1) в соответствии с условиями его сертификата летной годности или аналогичного утвержденного документа;

2) в пределах эксплуатационных ограничений, предписанных сертифицирующим уполномоченной организацией;

3) если предусматривается, в пределах ограничений по массе, налагаемых в соответствии с применяемыми Стандартами сертификации по шуму, за исключением особых случаев, когда в отношении определенного аэродрома или ВПП, на которых отсутствует проблема раздражающего воздействия шума, уполномоченный орган государства, на территории которого расположен этот аэродром, разрешает превышать такие ограничения.

Сноска. Пункт 1120 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1121. На борту самолета для наглядности устанавливаются таблички, перечни, приборная маркировка, на которых отдельно или в сочетании указаны эксплуатационные ограничения, предписываемые сертифицирующим уполномоченной организацией.

Сноска. Пункт 1121 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1122. КВС определяет, что ЛТХ самолета позволят безопасно выполнить взлет и вылет.

Эксплуатант определяет процедуры планирования полетов, обеспечивающие безопасное выполнение полета на основе учета летно-технических характеристик самолета, других эксплуатационных ограничений и соответствующих ожидаемых условий на используемых маршрутах и аэродромах. Эти процедуры включаются в руководство по производству полетов.

Сноска. Пункт 1122 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1122-1. При определении располагаемой длины ВПП учитывается возможное ее уменьшение в связи с установкой ВС на осевую линию перед взлетом.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1122-1 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1122-2. Уполномоченная организация предпринимает меры предосторожности, которые в достаточной степени осуществимы для обеспечения того, чтобы общий уровень безопасности, предусматриваемый настоящими Правилами, поддерживался при всех ожидаемых условиях эксплуатации, включая те, которые не охвачены настоящими Правилами.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1122-2 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 7. Учет ограничений летно-технических характеристик ВС АОН, оснащенных одним или несколькими турбореактивными двигателями

1123. ВС эксплуатируется в соответствии с сертификатом летной годности и утвержденными эксплуатационными ограничениями, содержащихся в РЛЭ данного самолета.

1124. Эксплуатация ВС при рулении, взлете, полете и посадке с фактической массой, превышающей максимальные массы, приведенные в РЛЭ с учетом всех факторов, влияющих на ЛТХ (изменение массы, эксплуатационные процедуры, барометрическая высота, соответствующая превышению аэродрома, температура; градиент уклона ВПП и состояние ВПП, то есть наличие слякоти, воды и/или льда для сухопутных самолетов и состояние водной поверхности для гидросамолетов) не допускается.

Параграф 8. Бортовые приборы и оборудование ВС АОН

1125. ВС оснащается приборами, которые позволяют летному экипажу контролировать траекторию полета самолета, выполнять любые требуемые правилами маневры и соблюдать эксплуатационные ограничения, касающиеся данного самолета, в ожидаемых условиях эксплуатации.

1125-1. Кроме оборудования, необходимого для выдачи удостоверения о годности к полетам, на борту ВС устанавливаются или находятся приборы, оборудование и полетная документация, в зависимости от используемого ВС и условий, в которых выполняется полет. Предписываемые приборы и оборудование, включая их установку, утверждаются государством регистрации ВС или согласовываются с ним.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1125-1 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1126. На ВС при выполнении всех полетов имеется следующее:

1) комплект первой помощи, размещенный в легкодоступном месте;

2) переносные огнетушители такого типа, который не приводит при разрядке к опасной концентрации ядовитых газов в воздухе внутри самолета.

3) кресло или спальное место для каждого лица, достигшего возраста, определяемого уполномоченной организацией;

4) поясной привязной ремень на каждом кресле и удерживающие ремни на каждом спальном месте;

5) приведенные ниже руководства, карты и информация:

РЛЭ или другие документы или информация, которые касаются любых эксплуатационных ограничений, предписанных для самолета сертифицирующим уполномоченным органом государства;

любое выданное уполномоченной организацией специальное утверждение, если это применимо, для подлежащего выполнению полета (полетов);

действительные и надлежащие карты маршрута намеченного полета и всех маршрутов, которыми, возможно, придется воспользоваться в случае отклонения от основного маршрута;

правила, предусмотренные в Приложении 2 к Конвенции ИКАО для КВС перехватываемых ВС;

информация о визуальных сигналах, используемых согласно Приложению 2 к Конвенции ИКАО, перехватывающими и перехватываемыми ВС;

бортовой журнал самолета;

если на самолете установлены предохранители, которые являются доступными в полете, запасные электрические предохранители соответствующих размеров для замены таких предохранителей.

Сноска. Пункт 1126 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1126-1. Любой состав, используемый во встроенной системе пожаротушения мусоросборника для полотенец, бумаги и отходов в каждом туалете самолета, сертификат летной годности которого впервые выдан 31 декабря 2018 года или после этой даты, и любой огнегасящий состав, используемый в переносном огнетушителе самолета, сертификат летной годности которого впервые выдан 31 декабря 2016 года или после этой даты:

1) отвечает минимальным требуемым характеристикам, применяемым в государстве регистрации ВС;

2) не относится к типу веществ, перечисленных в Монреальском протоколе по веществам, разрушающим озоновый слой (1987), как это представлено в приложении А (группа II) Руководства по Монреальскому протоколу по веществам, разрушающим озоновый слой (8-е издание).

Сноска. Правила дополнены пунктом 1126-1 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1127. Если на фюзеляже маркируются места, подходящие для аварийного вскрытия, производимого спасательными командами во время аварийной обстановки, эти места маркируются. Маркировочные знаки наносятся красной или желтой краской и, если необходимо обеспечить их контраст с окружающим фоном, выделяются белой окантовкой.

1128. Если расстояние между угловыми маркировочными знаками превышает 2 м, между ними проводятся промежуточные линии размером 9 х 3 см таким образом, чтобы расстояние между соседними маркировочными знаками не превышало 2 м.

1129. Все самолеты, выполняющие полеты по ПВП оснащаются:

1) средством измерения и отображения:

магнитного курса,

барометрической высоты,

приборной воздушной скорости;

2) средством измерения и отображения времени в часах, минутах и секундах или имеют его на борту;

3) таким дополнительным оборудованием, какое может быть предписано соответствующим уполномоченным органом.

1130. Гидросамолеты при выполнении любых полетов имеют следующее оснащение:

1) по одному спасательному жилету или равноценному индивидуальному плавсредству на каждого, находящегося на борту человека; эти средства располагаются таким образом, чтобы их легко можно было достать с кресла или спального места;

2) оборудование, подающее звуковые сигналы, предписанные международными правилами для предупреждения столкновения судов на море, там, где это применимо;

3) один якорь;

4) один морской якорь (плавучий) в случае, когда он необходим для осуществления маневрирования.

1131. Все сухопутные самолеты с одним двигателем:

при выполнении полета по маршруту над водным пространством на расстоянии от берега, превышающем дальность полета в режиме планирования;

при выполнении взлета или посадки на аэродроме, где, по мнению КВС, траектория взлета или захода на посадку располагается над водой таким образом, что в случае происшествия может потребоваться выполнение вынужденной посадки на воду: должны иметь на борту по одному спасательному жилету или равноценному индивидуальному плавсредству на каждого человека на борту, расположенные таким образом, чтобы человек, для которого они предназначены, мог легко достать их со своего кресла или спального места.

1132. Все самолеты, выполняющие полеты увеличенной протяженности над водным пространством, имеют на борту, как минимум, по одному спасательному жилету, оснащенному средствами электрического освещения в целях облегчения обнаружения людей, или равноценному индивидуальному плавсредству на каждого человека, находящегося на борту, расположенные легкодоступным образом.

Сноска. Пункт 1132 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).

1133. КВС, выполняющего полет увеличенной протяженности над водным пространством, определяет риски обеспечения выживания находящихся на борту самолета людей в случае выполнения вынужденной посадки на воду. КВС учитывает при этом эксплуатационные факторы и условия, которые включают, в числе прочих, состояние моря, температуру моря и воздуха, расстояние от участка суши, приемлемого для выполнения аварийной посадки, и наличие поисково-спасательных средств.

1134. Основываясь на оценке таких рисков, КВС принимает меры к тому, чтобы в дополнение к оборудованию, предусмотренному в пункте 1132 настоящих Правил, самолет был оснащен:

спасательными плотами в количестве, достаточном для размещения всех находящихся на борту людей, расположенными таким образом, который упрощает их быстрое использование в аварийной обстановке, и оснащенными таким спасательным

оборудованием, включая средства жизнеобеспечения людей, которое отвечает условиям выполняемого полета;

оборудованием для подачи сигналов бедствия.

Сноска. Пункт 1134 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1135. Самолеты при выполнении полетов над районами суши, которые были обозначены соответствующим государством в качестве районов, где будет особенно трудно осуществлять поиск и спасание, оснащаются такими сигнальными устройствами и аварийно-спасательным оборудованием (включая средства жизнеобеспечения людей), которые могут соответствовать условиям пролетаемого района.

1136. Самолеты для полетов на больших абсолютных высотах, оборудуются аппаратурой для хранения и подачи кислорода, запас которого необходимо иметь на борту, чтобы обеспечить членов экипажа и пассажиров достаточным количеством кислорода для дыхания при выполнении всех полетов на таких абсолютных высотах, где недостаток кислорода может привести к ухудшению работоспособности членов экипажа или оказать неблагоприятное воздействие на пассажиров.

1137. Герметизированные самолеты, индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы 1 января 1990 года или после этой даты, предназначенные для полетов на высотах, где атмосферное давление составляет менее 376 гПа, оборудуются устройством, выдающим летному экипажу четкое предупреждение о любой опасной степени разгерметизации.

1138. Все самолеты АОН, когда они выполняют полеты по ППП или когда невозможно выдерживать их желаемое пространственное положение без использования одного или нескольких пилотажных приборов, оборудуются средствами измерения и отображения:

1) магнитного курса (запасным компасом);

2) барометрической высоты;

3) приборной воздушной скорости с устройством, которое предотвращает его выход из строя вследствие конденсации или обледенения;

4) поворота и скольжения;

5) пространственного положения;

6) установившегося курса ВС;

7) надлежащего электропитания гироскопических приборов;

8) температуры наружного воздуха;

9) вертикальной скорости набора высоты и снижения;

10) времени в часах, минутах и секундах или имеют их на борту;

дополнительно оснащаются приборами или оборудованием, которые могут быть предписаны соответствующим уполномоченным органом.

1138-1. в дополнение к пункту 1138 настоящих Правил самолеты, когда они выполняют полеты по ППП или когда невозможно выдерживать их желаемое пространственное положение без использования одного или нескольких пилотажных приборов, оснащаются двумя независимыми системами измерения и отображения абсолютной высоты.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1138-1 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).

1139. Выполнение положений подпунктов 4), 5) и 6) пункта 1138 настоящих Правил , допускается обеспечение путем использования комбинированных приборов или комплексных командных пилотажных систем при условии сохранения такой же гарантии от полного отказа, какие предусмотрены для каждого из трех отдельных приборов.

1140. Самолеты при выполнении ночных полетов оснащаются:

1) оборудованием, соответствующим положениям пункта 1138 настоящих Правил;

2) огнями для ВС, находящихся в полете или на рабочей площади аэродрома.

3) посадочной фарой;

4) подсветом для всех пилотажных приборов и оборудования, имеющих важное значение для безопасной эксплуатации самолета и используемых летным экипажем;

5) светильниками во всех пассажирских кабинах;

6) автономным переносным фонарем на рабочем месте каждого члена экипажа.

Сноска. Пункт 1140 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1141. На борту самолета находится документ, удостоверяющий его сертификацию по шуму.

1142. Самолеты, ограничения скорости которых выражаются в значениях числа Маха, оснащаются средством измерения и отображения числа Маха.

1143. Все самолеты с газотурбинными двигателями, максимальная сертифицированная взлетная масса которых превышает 5700 кг или на борту которых разрешен провоз более 9 (девяти) пассажиров, оборудуются системой предупреждения о близости земли, имеющей функцию оценки рельефа местности в направлении полета.

1143-1. все самолеты с газотурбинными двигателями, максимальная сертифицированная взлетная масса которых превышает 15 000 кг или на борту которых

разрешен провоз более 30 пассажиров и индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы после 1 января 2007 года, оборудуются бортовой системой предупреждения столкновений (БСПС II).

Сноска. Правила дополнены пунктом 1143-1 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).

1143-2. эксплуатант, оборудованного бортовой системой предупреждения столкновений (БСПС II), следит за тем, чтобы каждый член летного экипажа прошел соответствующую подготовку для получения необходимой квалификации в области использования оборудования БСПС II и предупреждения столкновений.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1143-2 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).

1143-3. Система предупреждения о близости земли срабатывает, как минимум, в следующих случаях, когда имеет место:

1) чрезмерная скорость снижения;

2) чрезмерная потеря высоты после взлета или ухода на второй круг;

3) небезопасный запас высоты над местностью.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1143-3 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1143-4. Система предупреждения о близости земли, установленная на самолетах с газотурбинными двигателями, максимальная сертифицированная взлетная масса которых превышает 5700 кг или на борту которых разрешен провоз более 9 пассажиров , и сертификат летной годности которых впервые выдан после 1 января 2011 года, срабатывает, как минимум, в следующих случаях, когда имеет место:

1) чрезмерная скорость снижения;

2) чрезмерная скорость сближения с землей;

3) чрезмерная потеря высоты после взлета или ухода на второй круг;

4) небезопасный запас высоты над местностью, когда конфигурация не является посадочной:

шасси не выпущены,

закрылки не в посадочном положении и

5) чрезмерное снижения ниже приборной глиссады.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1143-4 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1144. Все самолеты оснащаются, как минимум, одним ELT любого типа.

1145. Все самолеты, сертификаты летной годности которых, впервые выданы после 1 июля 2008 года, оснащаются, как минимум, одним автоматическим ELT.

1146. Оборудование ELT, устанавливаемое на борту функционирует согласно надлежащим положениям тома III Приложения 10 к Конвенции ИКАО.

1147. Самолеты оборудуются приемоответчиком, передающим данные о барометрической высоте и функционирующим в соответствии с положениями тома IV Приложения 10 к Конвенции ИКАО.

1148. При отсутствии освобождения, предоставленного соответствующими уполномоченными органами, самолеты, выполняющие полеты по ПВП, оборудуются приемоответчиком, передающим данные о барометрической высоте.

Сноска. Пункт 1148 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1149. В тех случаях, когда самолеты оборудованы HUD или эквивалентными индикаторами, EVS, SVS или CVS или сочетанием таких систем в рамках гибридной системы, критерии для использования этих систем для обеспечения безопасности полетов самолетов устанавливаются уполномоченной организацией.

Сноска. Пункт 1149 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1150. Утверждая эксплуатационное использование HUD или эквивалентных индикаторов, систем EVS, SVS или CVS, уполномоченная организация обеспечивает:

1) удовлетворение оборудованием соответствующих требований к удостоверению соответствия нормам летной годности;

2) проведение эксплуатантом оценки факторов риска для безопасности полетов с помощью HUD или эквивалентных индикаторов, систем EVS, SVS или CVS;

3) введение и документальное оформление эксплуатантом процедур использования HUD или эквивалентных индикаторов, систем EVS, SVS или CVS и требований к обучению работе с ними.

Сноска. Пункт 1150 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1151. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг и вертолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 3175 кг оборудуются FDR, CVR, AIR и/или DLR. Визуальная обстановка и информация линии передачи данных могут регистрироваться или CVR или FDR.

Сноска. Пункт 1151 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1151-1. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг, заявка на получение сертификата типа которых подана после 1 января 2023 года, оснащаются FDR, способными регистрировать по крайней мере 82 параметра, указанные в таблице A2.3-1 добавления 2.3.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1151-1 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1152. Исключен приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1153. Все FDR способны сохранять информацию, зарегистрированную в течение, по крайней мере, последних 25 часов их работы.

1154. CVR и CARS не используют запись на магнитную ленту или проволоку.

Сноска. Пункт 1154 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1155. Все CVR сохраняют информацию, записанную в течение по крайней мере последних 2 часов их работы.

Сноска. Пункт 1155 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1155-1. Для сохранения записей бортовых самописцев последние выключаются по завершении полетного времени и не включаются после происшествия или инцидента как указано в пункте 867 настоящих Правил.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1155-1 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); в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1155-2. Все самолеты, которые требуется оснащать CARS и сертификаты летной годности которых впервые выданы 1 января 2025 года или после этой даты, оснащаются CARS, способными сохранять информацию, записанную в течение по крайней мере последних 2 часов их работы.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1155-2 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1155-3. На всех самолетах, сертификаты летной годности которых впервые выданы 1 января 2016 года или после этой даты, на которых используются какие-либо упомянутые в п. 5.1.2 добавления 2.3 к Приложению 6 части II виды применения связи по линии передачи данных и предусматривается установка CVR, сообщения, передаваемые по такой линии связи, регистрируются ударостойким бортовым самописцем.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1155-3 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1156. Требования, касающиеся использования EFB содержатся в параграфе 26 главы 10 настоящих Правил.

Параграф 9. Бортовые связное и навигационное оборудование ВС АОН

1157. Самолет, который должен выполнять полет по ППП или ночью, оснащается связным радиооборудованием. Такое оборудование способно поддерживать двустороннюю связь с теми авиационными станциями и на таких частотах, которые предписываются соответствующим уполномоченным органом.

1158. Самолет, который должен выполнять полет по ПВП, но выполняет контролируемый полет, оснащается – кроме случаев, оговоренных соответствующим уполномоченным органом, – связным радиооборудованием, способным в любое время в течение полета поддерживать двустороннюю связь с теми авиационными станциями и на таких частотах, которые могут быть предписаны соответствующим уполномоченным органом.

1159. Самолет, который должен выполнять полет, подпадающий под положения пунктов 1132 или 1135 настоящих Правил, оснащается – кроме случаев, оговоренных соответствующим уполномоченным органом, – связным радиооборудованием, способным в любое время в течение полета поддерживать двустороннюю связь с теми авиационными станциями и на таких частотах, которые могут быть предписаны соответствующим уполномоченным органом.

1160. Радиооборудование обеспечивает связь на авиационной аварийной частоте 121,5 МГц.

1160-1. В том случае если на ВС предусматривается установка нескольких блоков связного оборудования, каждый из них функционирует независимо от другого или других блоков в такой степени, чтобы отказ одного из них не привел к отказу любого другого блока.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1160-1 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1161. При полетах, в которых связное оборудование должно соответствовать спецификации RCP, установленной уполномоченной организацией для осуществления связи, основанной на характеристиках (PBC), самолет дополнительно имеет:

1) соответствующее оборудование связи;

2) информацию в РЛЭ или другой документации на самолет, утвержденной государством разработчика или уполномоченной организацией о соответствии спецификации RCP;

3) информацию о соответствии спецификации RCP, включенную в MEL, если самолет выполняет полеты в соответствии с MEL.

Сноска. Пункт 1161 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1161-1. Самолет оснащается оборудованием наблюдения, которое позволяет ему выполнять полет в соответствии с требованиями ОВД.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1161-1 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1161-2. При полетах, где оборудование наблюдения должно соответствовать спецификации RSP для наблюдения, основанного на характеристиках (PBS), самолет в дополнение к соблюдению требований, указанных в пункте 1161-1 настоящих Правил:

1) оснащается оборудованием наблюдения, которое позволит ему выполнять полеты в соответствии с установленной(ыми) спецификацией(ями) RSP;

2) обладает информацией о возможностях самолета соответствовать спецификации RSP, описанных в летном руководстве или другой бортовой документации, утвержденной государством разработчика или государством регистрации;

3) обладает информацией о возможностях самолета выполнять спецификацию RSP, включенных в MEL, если самолет выполняет полеты в соответствии с MEL.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1161-2 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1161-3. Государство регистрации обеспечивает применительно к самолетам, указанным в пункте 1161-2 настоящих Правил, наличие надлежащих положений, касающихся:

1) отчетов об отмеченных характеристиках наблюдения, получаемых от контрольных программ, установленных в соответствии с п. 3.3.5.2 главы 3 Приложения 11 Конвенции ИКАО;

2) осуществления незамедлительных корректирующих действий применительно к конкретным ВС, типам ВС или эксплуатантам, указанным в таких отчетах как не соблюдающие требования спецификаций RSP.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1161-3 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1162. Самолет оснащается навигационным оборудованием, которое позволит ему выполнять полет:

1) в соответствии с его планом полета;

2) в соответствии с требованиями органов ОВД, за исключением тех случаев, когда навигация в полете по ПВП осуществляется посредством визуального контакта с наземными ориентирами, если это разрешено уполномоченной организацией.

Сноска. Пункт 1162 с изменением, внесенным приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

1163. При полетах, где установлена навигационная спецификация для навигации, основанной на характеристиках (PBN), самолет в дополнение к соблюдению положений, указанных в пункте 1162 настоящих Правил:

1) оснащается навигационным оборудованием, которое позволит ему выполнять полеты в соответствии с установленной (установленными) навигационной (навигационными) спецификацией (спецификациями);

2) имеет информацию относительно возможностей самолета в части навигационных спецификаций, которая указывается в летном руководстве или другой документации по самолету, утвержденной государством разработчика или уполномоченной организацией;

3) имеет включенную в MEL информацию относительно возможностей самолета в части навигационных спецификаций.

Сноска. Пункт 1163 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1164. Уполномоченная организация определяет критерии для полетов там, где установлена навигационная спецификация для PBN.

Сноска. Пункт 1164 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1165. При определении критериев для полетов там, где установлена навигационная спецификация для PBN, уполномоченная организация требует, чтобы эксплуатант/ владелец устанавливал:

1) штатные и нештатные процедуры, включая порядок действий в аварийной обстановке;

2) требования к подготовке и квалификации летного экипажа согласно соответствующим навигационным спецификациям;

3) программу подготовки соответствующего персонала сообразно его будущим служебным обязанностям;

4) надлежащие процедуры технического обслуживания для поддержания летной годности согласно соответствующим навигационным спецификациям.

Сноска. Пункт 1165 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1166. Уполномоченная организация выдает специальное утверждение для полетов, основанных на навигационных спецификациях PBN, требующих утверждения (AR).

Сноска. Пункт 1166 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

1167. При полетах в определенных участках воздушного пространства, в котором в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением предусмотрены технические требования к минимальным навигационным характеристикам (MNPS), на борту ВС устанавливается навигационное оборудование, которое:

1) обеспечивает летному экипажу непрерывную индикацию выдерживания линии пути или отклонения от нее с требуемой степенью точности в любой точке вдоль этой линии пути;

2) разрешается уполномоченной организацией для применения в полетах с соответствующими MNPS.

Сноска. Пункт 1167 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1168. Для выполнения полетов в определенных частях воздушного пространства, где на основании регионального аэронавигационного соглашения между ЭП 290 и 410 включительно применяется сокращенный минимум вертикального эшелонирования (RVSM) в 300 м (1000 фут), самолет оснащается оборудованием согласно приложению 17 к настоящим Правилам.

1169. Требования, касающиеся утверждения ВС к полетам в воздушном пространстве в условиях RVSM содержатся в приложении 17 к настоящим Правилам.

1170. Самолет в достаточной степени оснащается навигационным оборудованием, которое в случае отказа одного из элементов оборудования на любом этапе полета позволит самолету безопасно продолжать полет.

1171. При полетах, в ходе которых планируется выполнять посадку в ПМУ, самолет оснащается радиооборудованием, способным принимать сигналы, помогающие

вывести самолет в точку, откуда может быть произведена визуальная посадка. Это оборудование способно обеспечить такое наведение на каждом аэродроме, где планируется посадка в ПМУ, и на любых намеченных запасных аэродромах.

Параграф 10. Бортовые связное и навигационное оборудование ВС АОН, оснащенных одним или несколькими турбореактивными двигателями

1172. Самолет оснащается связным радиооборудованием в соответствии с положениями пунктов 1157-1159 настоящих Правил.

1173. Положения по управлению электронными навигационными данными приведены в параграфе 7 главы 1 настоящих Правил.

Глава 14. Особенности выполнения полетов легких или сверхлегких ВС АОН

Параграф 1. Запасные аэродромы. Требования к топливу и маслу

1174. Для АОН, осуществляющей полеты самолетами, максимальная сертифицированная взлетная масса которых менее 5700 кг при полете, выполняемом по ППП, выбирается и указывается в планах полета один запасной аэродром пункта назначения, за исключением тех случаев, когда:

продолжительность полета от аэродрома вылета или от точки на маршруте, где изменяется план полета, до аэродрома назначения такова, что с учетом всех метеорологических условий и эксплуатационной информации, относящихся к полету, к расчетному времени прилета самолета есть основания для достаточной уверенности в том, что:

1) заход на посадку и посадка будут выполнены в ВМУ;

2) на аэродроме пункта назначения к расчетному времени его использования имеются независимые рабочие ВПП, при этом, по меньшей мере, одна ВПП оборудована для выполнения схемы захода на посадку по приборам; или

3) аэродром намеченной посадки является изолированным:

на аэродроме намеченной посадки предусмотрена стандартная схема захода на посадку по приборам;

определен рубеж ухода;

полет продолжается после рубежа ухода только тогда, когда имеющаяся текущая метеорологическая информация указывает на то, что следующие метеорологические условия будут сохраняться к расчетному времени использования:

НГО на 300 м (1000 фут) превышает минимум, предусмотренный схемой захода на посадку по приборам;

видимость составляет 5,5 км (3 м. миль) или на 4 км (2 м. миль) превышает минимум, предусмотренный схемой захода на посадку по приборам.

1175. Полет начинается только в том случае, когда ВС имеет достаточный запас топлива и масла, который с учетом метеорологических условий и любых ожидаемых в полете задержек гарантирует возможность безопасного завершения полета. Количество топлива на борту должно позволять:

1) в том случае, когда полет выполняется по ППП и запасной аэродром пункта назначения не требуется или когда полет выполняется на изолированный аэродром, долететь до аэродрома намеченной посадки и после этого иметь финальный резерв топлива для 45 минут полета на нормальной крейсерской абсолютной высоте;

2) в том случае, когда полет выполняется по ППП и требуется запасной аэродром пункта назначения, выполнить полет до аэродрома намеченной посадки, затем до запасного аэродрома и после этого иметь финальный резерв топлива для 45 минут полета на нормальной крейсерской абсолютной высоте;

3) в том случае, когда полет выполняется по ПВП в дневное время, долететь до аэродрома намеченной посадки и после этого иметь финальный резерв топлива для 30 минут полета на нормальной крейсерской абсолютной высоте; или

4) в том случае, когда полет выполняется по ПВП в ночное время, долететь до аэродрома намеченной посадки и после этого иметь финальный резерв топлива для 45 минут полета на нормальной крейсерской абсолютной высоте.

1176. Потребление топлива после начала полета в целях, отличающихся от намеченных первоначально, в процессе планирования полета, требует проведения повторного анализа и, если это применимо, корректировки составленного плана полета.

Параграф 2. Полеты на планерах, дельтапланах, парапланах

1177. Организация полетов на взлетно-посадочных площадках, использование воздушного пространства и руководство полетами на дельтапланах проводится в соответствии с законодательством Республики Казахстан в области использования воздушного пространства и деятельности гражданской авиации.

1178. В целях обеспечения безопасности полетов на дельтапланах учитываются следующие особенности:

1) переменный по высоте и направлению профиль полетов, что обусловлено поиском экипажем восходящих потоков воздуха;

2) возможность вынужденного прекращения полета на любом участке маршрута из-за отсутствия метеоусловий для парения;

3) отсутствие надежной радиосвязи с экипажами, выполняющими маршрутные полеты.

1179. Безопасность маршрутных полетов на дельтапланах достигается:

1) установлением вдоль маршрутов полосы безопасности (коридора), имеющей площадки на случай вынужденных посадок;

2) запрещением другим летательным аппаратом входа в район полетов дельтапланов;

3) осмотрительностью экипажей;

4) поисково-спасательным обеспечением полетов.

1180. Когда два или несколько летательных аппаратов тяжелее воздуха, приближаются к аэродрому с целью совершения посадки, ВС, находящееся на более высоком уровне, уступает путь ВС на более низком уровне, однако последнее судно не пользуется этим правилом для того, чтобы пересекать путь другого ВС, находящегося на конечном этапе захода на посадку, или в целях обгона такого ВС. ВС тяжелее воздуха, приводимое в движение силовой установкой, уступает путь планерам.

1181. Обгоняемый летательный аппарат пользуется правом первоочередности, а обгоняющий летательный аппарат, независимо от того, набирает ли он высоту, снижается или находится в горизонтальном полете, уступает путь, отворачивая вправо; никакие последующие изменения в положении этих двух летательных аппаратов относительно друг друга не освобождают обгоняющий летательный аппарат от обязанности выполнять это требование до тех пор, пока обгон не будет полностью завершен при обеспечении достаточного удаления.

1182. При сближении двух летательных аппаратов на встречных курсах или на курсах, близких к встречным, и если при этом существует опасность столкновения, то каждый из этих летательных аппаратов отворачивает вправо.

Параграф 3. Выполнение полетов на аэростатах

1183. Полеты на аэростатах могут выполняться круглосуточно в коммерческих, спортивных и научных целях. К полетам допускаются аэростаты, имеющие государственные и регистрационные опознавательные знаки, годные к летной эксплуатации и имеющие средства связи с органами ОВД.

1184. Эксплуатация аэростата производится с разрешения уполномоченной организацией, с территории которого производится его запуск.

Сноска. Пункт 1184 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1185. Полет аэростата через территорию другого государства осуществляется только после получения разрешения данного государства. Такое разрешение получают перед запуском аэростата, если при подготовке полета реально ожидается, что аэростат будет дрейфовать в воздушном пространстве над территорией другого государства.

1186. Аэростат эксплуатируется в соответствии с условиями, определенными уполномоченной организацией и государством (государствами), над территорией которого (которых) предполагается полет.

Сноска. Пункт 1186 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1187. Немедленно после старта аэростата пилот представляет в Центр управления полетом и органу ОВД следующую информацию:

1) обозначение (цель) полета аэростата;

2) место старта, позывной;

3) фактическое время старта;

4) расчетное время занятия высоты полета;

5) любые изменения в информации, предварительно сообщенной органу ОВД.

1188. В процессе полета, при необходимости изменения высоты полета, пилот аэростата получает разрешение на этот маневр в Центре управления полетом или у диспетчера ОВД, если в заявке на полет не указывалось разрешение на полеты на всех высотах в пределах района полета.

1189. На протяжении всего полета пилот аэростата прослушивает установленную радиочастоту связи работы органа ОВД, в зоне ответственности которого он находится.

1190. За 20 минут до начала запланированного снижения пилот направляет в Центр управления полетом и соответствующему органу ОВД следующую информацию:

1) местонахождение в данный момент;

2) эшелон (барометрическая высота) полета;

3) расчетное время и место приземления.

1191. Непосредственно перед началом снижения для окончания полета пилот аэростата передает в Центр управления полетом и органу ОВД свой позывной, место (район) приземления и предполагаемое время приземления.

1192. После приземления, если позволяет радиосвязь, пилот аэростата не позднее чем через 5 минут докладывает в Центр управления полетом или органу ОВД об окончании полета и дальнейших действиях.

1193. К управлению аэростатом, дирижаблем допускаются лица не моложе 18 лет, получившие специальную подготовку, имеющие соответствующие документы на право полетов на аэростатах и дирижаблях.

1194. Во время полета на аэростате, дирижабле должны находиться следующие документы и оборудование:

1) свидетельство о регистрации ВС;

2) сертификат летной годности ВС;

3) бортовой журнал;

4) полетная карта;

5) разрешение на бортовые радиостанции;

6) бортовые радиостанции, позволяющие поддерживать радиосвязь с центром управления полетом ВС и органами ОВД;

7) барометр (высотомер) для отсчета и контроля высоты полета;

8) компас;

9) первичные средства пожаротушения.

1195. Планирование выполнения полета осуществляется на основе прогнозируемых метеоусловий: при видимости не менее 5000 м и ВНГО не менее 400 м.

1196. Выполнение полетов производится по фактической погоде, при этом скорость ветра у земли не должна превышать 5 м/сек, количество облаков на высоте ниже полета не должно превышать четыре октанта.

1197. Полеты аэростатов, дирижаблей над населенными районами крупных городов или поселков, а также над скоплениями людей на открытом воздухе, разрешается производить на высоте не ниже 300 м.

1198. При получении информации из Центра управления полетами от органов ОВД о наличии или при самостоятельном наблюдении по маршруту опасных для аэростата метеорологических явлений, пилот обеспечивает его приземление на ближайшем пригодном для этого месте, с уведомлением о приземлении Центра управления полетами и органа ОВД.

Глава 15. Учебные, тренировочные, контрольно-испытательные и контрольные (облеты) и иные полеты

Параграф 1. Учебные и тренировочные полеты

1199. Не допускается выполнять учебные и тренировочные полеты на ВС, не оборудованном системой спаренного (двойного) управления (за исключением пилотируемых свободных аэростатов).

1200. Не допускается производить имитацию полета по приборам без соблюдения следующих условий:

1) второе кресло управления ВС, с достаточным обзором, занято лицом, обладающим свидетельством пилота и имеющим соответствующие квалификационные отметки;

2) ВС оборудовано системой спаренного (двойного) управления, за исключением полетов на пилотируемых свободных аэростатов;

3) на ВС отсутствуют пассажиры.

1201. При выполнении учебных и тренировочных полетов на борту ВС находится не более двух тренируемых или обучаемых экипажей или четырех пилотов.

При выполнении полетов с выключением двигателя или на режимах сваливания на борту ВС находится один тренируемый (обучаемый) экипаж ВС.

Параграф 2. Контрольно-испытательные и контрольные полеты (облеты)

1202. Контрольно-испытательные и контрольные полеты (облеты) выполняются в целях проверки исправности и определения годности к эксплуатации ВС, их систем, после ремонта, замены двигателей и оборудования, перед выполнением особо важных полетов, а также для проверки работы радиосветотехнических средств, схем снижения и захода на посадку на аэродроме.

1203. Контрольно-испытательные полеты ВС производятся днем при видимости не менее 2000 м и ВНГО не менее 200 м (650 фут) экипажем, имеющим соответствующую подготовку.

1204. Контрольные полеты (облеты) выполняются:

1) в соответствии с программами, разработанными для каждого типа ВС в пределах действующих метеорологических ограничений, экипажа, ВС и аэродрома;

2) для проверки наземных радиосветотехнических средств в любое время суток при минимуме, обеспечивающем летную проверку этих средств по программам, согласованным с уполномоченной организацией, но не ниже минимума, установленного для этого аэродрома;

3) для облета разработанных аэродромных схем снижения и захода на посадку – только днем, при метеоусловиях, обеспечивающих визуальный полет на высоте круга.

Сноска. Пункт 1204 с изменением, внесенным приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

1205. ВС, прошедшие ремонт и летные испытания на заводах, при приемке их представителями организаций гражданской авиации проверяются в полете экипажами этих организаций.

1206. В зависимости от программы контрольного полета в задание на полет включаются работники научно-исследовательских организаций, лица инженерно-технического состава и другие специалисты. Решение о включении их в задание на полет принимается эксплуатантом или, в случае выполнения полетов в целях АОН, владельцем ВС.

Параграф 3. Показательные и демонстрационные полеты

1207. Для выполнения показательных и демонстрационных полетов ВС устанавливаются специальные зоны (пилотажные зоны), располагаемые в специально выделенном воздушном пространстве определенных районов вне или над населенными пунктами с соблюдением требуемых мер безопасности, исключающих падение ВС или летательного аппарата на жилые массивы и скопления людей.

1208. Не допускается выполнять показательные и демонстрационные полеты:

1) над густонаселенными территориями и населенными пунктами;

2) ближе 200 м от мест скопления людей при проведении массовых мероприятий;

3) ближе 8 км от воздушной трассы;

4) в облаках;

5) ниже 50 м (170 фут) истинной высоты;

6) при дальности видимости менее 3000 м.

1209. Организатор показательных и демонстрационных полетов ВС и других летательных аппаратов разрабатывает специальную инструкцию по их выполнению.

Параграф 4. Буксировка планеров

1210. Не допускается выполнять буксировку планера ВС без соблюдения следующих условий:

1) КВС осуществляющий буксировку, имеет необходимую квалификацию;

2) ВС, осуществляющее буксировку, оборудовано сцепным устройством, которое позволяет безопасно производить буксировку;

3) применяемый буксирный канат (трос) обладает прочностью на разрыв, составляющей не менее 80% и не более 200% от максимальной массы планера в снаряженном состоянии. Разрешается применять буксирный канат, который обладает прочностью на разрыв, превышающей максимальную массу планера в снаряженном состоянии более чем в два раза, если соблюдаются следующие условия:

на месте крепления буксирного каната к планеру установлена предохранительная серьга, которая обладает сопротивлением разрыву, составляющим не менее 80% от максимальной массы планера в снаряженном состоянии и превышающим эту массу не более чем в два раза;

на месте крепления буксирного троса к ВС, осуществляющему буксировку, установлена предохранительная серьга, которая обладает сопротивлением разрыву, превышающим, но не более чем на 25%, сопротивление на разрыв предохранительной серьги, установленной на месте крепления буксирного каната к планеру, и превышающим максимальную массу планера в снаряженном состоянии не более чем в 2 раза.

1211. До начала проведения буксировки в контролируемом воздушном пространстве КВС, осуществляющий буксировку, сообщает о проведении буксировки органу ОВД.

До начала буксировки должна быть достигнута договоренность между пилотом ВС, осуществляющего буксировку, и пилотом планера о порядке взаимодействия, включая сигналы взлета и отцепления, воздушную скорость и порядок действий в аварийной ситуации для каждого из пилотов.

1212. Не допускается осуществлять сброс буксирного каната после отцепки планера , если это создаст опасность для жизни или имущества третьих лиц.

Глава 16. Полеты в особых условиях

Параграф 1. Полеты в особых условиях

1213. К полетам в особых условиях относятся:

1) полеты в зонах обледенения, грозовой деятельности и сильных ливневых осадков , сильной турбулентности, повышенной электрической активности атмосферы, сдвига ветра, пыльной (песчаной) бури, облаках вулканического пепла, радиоактивных облаках;

2) полеты в горной и мало ориентируемой местности, пустынях и над водной поверхностью;

3) полеты в сложной орнитологической обстановке;

4) полеты в условиях опасности облучения лазером.

Сноска. Пункт 1213 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

1214. При возникновении в полете признаков приближения к зоне опасных метеорологических явлений или получении соответствующей информации КВС обходит опасную зону, если полет в ожидаемых условиях не разрешен РЛЭ.

1215. Изменение маршрута или эшелона (высоты) полета для обхода зоны опасных метеорологических явлений разрешается только по согласованию с органом ОВД, под непосредственным управлением которого выполняется полет, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 545 настоящих Правил.

Параграф 2. Полеты в зоне обледенения

1216. Полеты в условиях обледенения на ВС, не имеющих допуска к эксплуатации в этих условиях, не допускаются.

1217. На всех этапах полета противообледенительная система включается до входа в зону возможного обледенения, если РЛЭ не предусматривает другого порядка использования системы.

1218. Если принятые экипажем меры по борьбе с обледенением оказываются неэффективными и не обеспечивается безопасное продолжение полета в этих условиях, КВС, применяет сигнал срочности, по согласованию с органом ОВД, изменяет высоту (маршрут) полета для выхода в район, где возможно безопасное продолжение полета, или принимает решение об уходе на запасной аэродром.

Параграф 3. Полеты в зоне грозовой деятельности и сильных ливневых осадков

1219. При принятии решения на вылет с пересечением зоны грозовой деятельности и сильных ливневых осадков командир экипажа ВС учитывает:

1) характер гроз (внутримассовые, фронтальные);

2) расположение и перемещение грозовых (ливневых) очагов, возможные маршруты их обхода;

3) необходимость дополнительной заправки топливом.

При наличии и прогнозировании фронтальных гроз по маршруту полета, проходящему в горной местности, командир экипажа ВС не принимает решение на вылет по ПВП на высоте перехода и ниже за пределами узлового диспетчерского района (диспетчерской зоны).

Сноска. Пункт 1219 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

1220. Полеты по ППП в зоне грозовой деятельности без бортовых РТС обнаружения грозовых очагов и при отсутствии наземного РЛК не допускаются.

1221. При наличии в районе аэродрома вылета мощно-кучевой и кучево-дождевой облачности экипаж с помощью бортового метеорологического радиолокатора осматривает зону взлета и выхода из района аэродрома, оценивает возможность взлета и определяет порядок обхода мощно-кучевой, кучево-дождевой облачности и зон сильных ливневых осадков.

1222. При подходе ВС к зоне грозовой деятельности (сильных ливневых осадков) КВС оценивает возможность продолжения полета, принимает решение на обход зоны, согласовав свои действия с органом ОВД.

1223. Диспетчер, используя радиолокаторы, метеоинформацию и сообщения с борта ВС, информирует экипажи о характере облачности, расположении грозовых очагов, направлении их смещения и рекомендует маршрут обхода грозовых очагов. При отсутствии на экранах наземных радиолокаторов отображения мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков диспетчер сообщает об этом экипажам и, используя данные авиационного метеорологического органа и сообщения с бортов ВС, информирует экипажи о метеорологической обстановке в контролируемом пространстве. В этом случае обход очагов мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков производится по бортовому метеорологическому радиолокатору или визуально.

1224. При визуальном обнаружении в полете мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков, примыкающих к грозовым очагам, разрешается обходить их на удалении не менее 5 морских миль. При невозможности обхода указанных облаков на заданной высоте разрешается визуальный полет под облаками или выше их.

Полет под облаками разрешается только днем, вне зоны ливневых осадков, если:

1) высота полета ВС над рельефом местности и искусственными препятствиями не менее истинной безопасной высоты, но во всех случаях не менее 200 метров (650 футов) в равнинной и холмистой местности и не менее 600 метров (2000 футов) в горной местности;

2) вертикальное расстояние от ВС до НГО не менее 200 метров (650 футов).

Полет над верхней границей мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков разрешается выполнять с превышением над ними не менее 500 метров (1650 футов).

Сноска. Пункт 1224 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

1225. При обнаружении в полете мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков бортовым метеорологическим радиолокатором разрешается обходить эти облака на удалении не менее 10 морских миль от ближней границы засветки. Пересечение фронтальной облачности с отдельными грозовыми очагами производится в том месте, где расстояние между границами засветок на экране бортового метеорологического радиолокатора не менее 27 морских миль.

Сноска. Пункт 1225 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

1226. При взлете и заходе на посадку в условиях ливневых осадков экипаж учитывает возможность ухудшения летных и аэродинамических характеристик ВС.

1227. Экипажам ВС преднамеренно входить в мощно-кучевые, кучево-дождевые облака и зоны сильных ливневых осадков не разрешается.

Параграф 4. Полеты в зоне сильной турбулентности

1228. Перед входом в зону возможной турбулентности и при внезапном попадании в нее КВС включает табло "Пристегните ремни" и пассажиры пристегиваются к креслам привязными ремнями.

1229. При попадании ВС в сильную турбулентность КВС выводит ВС из опасной зоны.

1230. При полетах по ПВП в горной местности на высотах менее 600 м (2000 фут) и попадании ВС в зону сильной турбулентности КВС (с разрешения диспетчера в контролируемом воздушном пространстве) выводит из этой зоны ВС с набором высоты , возвращается на аэродром вылета или следует на запасной аэродром.

Сноска. Пункт 1230 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).

1231. При попадании ВС в зону сильной турбулентности, угрожающей безопасности полета, КВС разрешается изменить высоту полета в соответствии с пунктом 545 настоящих Правил.

Заняв новый эшелон, КВС по согласованию с органом ОВД выводит ВС на воздушную трассу или установленный маршрут.

1232. Вертикальные вихри, не связанные с облаками и обнаруживаемые визуально, экипаж обходит стороной.

Вертикальные вихри (смерчи), связанные с кучево-дождевыми облаками, обнаруживаемые визуально, экипаж обходит их на удалении не менее 17 морских миль от их видимых боковых границ.

Сноска. Пункт 1232 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

Параграф 5. Полеты в зоне повышенной электрической активности атмосферы

1233. При появлении признаков сильной электризации выключается одна УКВ радиостанция, если это применимо, и ночью включается освещение кабины экипажа ВС.

1234. Признаками сильной электризации ВС являются:

1) шумы и треск в наушниках;

2) беспорядочные колебания стрелок радиокомпасов;

3) свечение на остеклении кабины экипажа ВС и свечение концов крыльев в темное время суток.

Возникновение электризации наиболее вероятно в слое облаков в интервале температур от +5 до - 100 С.

КВС при появлении признаков сильной электризации докладывает об этом органу ОВД, действует в соответствии с положениями настоящего параграфа и выполняет рекомендации диспетчера о выходе из опасной зоны.

1235. Изменение высот полета в зонах повышенной электризации выполняется с повышенной вертикальной и уменьшенной поступательной скоростью полета в соответствии с требованиями РЛЭ.

После выхода из слоя облаков, до входа в другой слой, выполняется горизонтальная площадка продолжительностью 5 - 10 секунд.

При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне КВС действует в соответствии с пунктом 545 настоящих Правил.

1236. В случае поражения ВС разрядом атмосферного электричества экипажу ВС необходимо:

1) доложить органу ОВД о факте, метеоусловиях, месте и высоте поражения ВС разрядом;

2) проконтролировать параметры работы двигателей;

3) проверить работу электрооборудования и пилотажно-навигационного оборудования;

4) осмотреть ВС в целях обнаружения повреждений;

5) при обнаружении отказов и неисправностей действовать в соответствии с РЛЭ.

Параграф 6. Полеты в условиях сдвига ветра

1237. При взлете и заходе на посадку в условиях сдвига ветра необходимо:

1) увеличить расчетные скорости в соответствии с требованиями РЛЭ;

2) осуществлять повышенный контроль за изменением поступательной и вертикальной скоростей и немедленно парировать возникающие отклонения от расчетных параметров и заданной траектории полета;

3) при заходе на посадку немедленно уйти на второй круг с использованием взлетного режима и следовать на запасной аэродром, если для выдерживания заданной глиссады снижения требуется увеличение режима работы двигателей до номинального и (или) после пролета высоты 200 м (650 фут), относительно порога ВПП, вертикальная скорость снижения увеличилась на 3 м/сек и более от расчетной.

1238. Взлет и заход на посадку в условиях сильного сдвига ветра не разрешается.

Параграф 7. Полеты в условиях пыльной бури

1239. При встрече с пыльной бурей на маршруте экипаж обходит ее визуально или проходит над ней.

1240. Изменение высоты или маршрута полета ВС в целях обхода пыльной бури экипажу разрешается только по согласованию с диспетчером, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 545 настоящих Правил.

1241. Заход на посадку и посадка в условиях пыльной бури при сильной турбулентности не допускается.

Параграф 8. Полеты в горной местности

1242. При подготовке к полету в горной местности экипаж дополнительно:

1) изучает рельеф местности в полосе маршрута не менее чем по 50 км в обе стороны от маршрута, наносит на карту командные высоты, ограничительные пеленги и намечает обходные маршруты на случай встречи с опасными метеорологическими явлениями;

2) при полетах по ППП определяет возможность сохранения эшелона полета по маршруту при отказе одного двигателя или полета на истинной безопасной высоте 600 м (2000 футов) в горной местности над препятствиями;

3) анализирует метеоусловия и возможность образования сильных восходящих и нисходящих потоков воздуха, мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков, а также орографической турбулентности в зоне взлета и посадки;

4) изучает направление ущелий и горных долин;

5) изучает и отмечает на карте места, которые предполагается использовать для вынужденной посадки;

6) изучает высоты аэродромов, расположенные в горах, особенности взлета и посадки на них, правила пользования барометрическими высотомерами при взлете и посадке на горных аэродромах;

7) проверяет наличие достаточного запаса кислорода и убеждается в исправности кислородного оборудования.

Если полетная масса ВС при отказе одного двигателя не позволяет выдержать эшелон полета, намечаются процедуры отклонения от маршрута в сторону понижения рельефа местности с безопасной высотой полета не менее 600 м (2000 футов) над рельефом в пределах по 10 км (5 морских миль) в обе стороны от маршрута.

При необходимости на полетной карте вычерчивается профиль местности по командным высотам (для полетов на больших высотах профиль вычерчивается для участков набора высоты и снижения).

Сноска. Пункт 1242 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).

1243. Набор эшелона (высоты) полета в горной местности разрешается по маршруту следования только при условии обеспечения набора безопасного эшелона до установленного рубежа. В остальных случаях набор высоты производится по установленной схеме.

1244. При пересечении горного хребта по ПВП КВС учитывает наличие восходящих и нисходящих воздушных потоков. Если при приближении к горному хребту наблюдаются нисходящие потоки и для выдерживания горизонтального полета требуется увеличение режима работы двигателя (двигателей) до номинального, пересекать горный хребет на высотах менее 600 м (2000 футов) над рельефом местности не допускается.

Сноска. Пункт 1244 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 9. Полеты в малоориентирной местности и пустынях

1245. Выполнение полетов над малоориентирной местностью (тайгой, степью, пустыней, водным пространством, малообжитыми и неисследованными районами) связано с трудностями ведения ориентировки, обусловленными недостатком характерных наземных ориентиров и РТС самолетовождения. Поэтому подготовку к полетам над малоориентирной местностью необходимо проводить особенно тщательно с использованием имеющихся справочных материалов и пособий, характеризующих район полетов, а также консультаций с экипажами, ранее летавшими над этой местностью.

1246. При подготовке к полету в малоориентирной местности и пустыне экипаж ВС дополнительно:

1) отмечает на карте характерные ориентиры, имеющиеся по маршруту (караванные тропы, русла рек, озера, колодцы), а также удаленные ориентиры, которые могут быть использованы для общей ориентировки;

2) консультируется по вопросам ведения ориентировки с экипажами, имеющими опыт полетов по данному маршруту;

3) проверяет наличие запаса продуктов питания, питьевой воды, аварийной радиостанции и сигнальных средств.

Параграф 10. Полеты над водной поверхностью

1247. Полеты над водной поверхностью выполняются:

1) на ВС, имеющих два двигателя и более, и на всех ВС, приспособленных для посадки на воду;

2) на сухопутных ВС, имеющих один двигатель, при удалении от береговой черты не более дальности снижения с отказавшим двигателем.

1248. При полетах над водной поверхностью, когда расстояние до берега превышает дальность планирования с отказавшим двигателем (двигателями), а также когда траектория взлета или захода на посадку не исключает возможности вынужденного приводнения, все члены экипажа и пассажиры обеспечиваются спасательными жилетами.

Во всех случаях, когда продолжительность полета от берега превышает 30 минут, ВС (независимо от типа) кроме индивидуальных средств спасания дополнительно комплектуются групповыми плавательными средствами (надувные спасательные плоты и аварийные запасы к ним), рассчитанные на количество людей, находящихся на борту со средствами жизнеобеспечения в соответствии с РЛЭ.

1249. При подготовке к полету над водной поверхностью экипаж дополнительно:

1) подробно изучает береговую черту, состояние ледовой и водной поверхности на случай вынужденной посадки;

2) проверяет наличие и правильность размещения индивидуальных и групповых спасательных средств, запаса продуктов питания и питьевой воды, аварийной радиостанции и сигнальных средств;

3) изучает правила вынужденной посадки на воду и пользования плавсредствами;

4) инструктирует пассажиров о правилах пользования индивидуальными и групповыми средствами и правилами поведения при аварийной посадке.

1250. Полеты по ПВП вблизи береговой линии материка и островов выполняются на безопасных высотах с учетом максимальных превышений рельефа местности в полосе по 5 км в обе стороны от оси маршрута.

1251. Полеты ВС на высотах ниже 2000 м (6560 фут) над береговыми лежбищами морского зверя не допускаются.

Параграф 11. Полеты в условиях сложной орнитологической обстановки

1252. Сложная орнитологическая обстановка возникает в районе аэродрома и на траектории полета ВС в периоды массового появления птиц, связанного с их суточными или сезонными миграциями и скоплениями.

В сложной орнитологической обстановке возможно возникновение особых случаев в результате опасных столкновений ВС с птицами.

1253. Перед принятием решения на вылет КВС учитывает информацию органов ОВД об орнитологической обстановке в районе аэродрома.

1254. На исполнительном старте после получения информации от органа ОВД об усложнении орнитологической обстановки КВС оценивает возможность выполнения взлета. Взлет в этих условиях производится с включенными фарами.

1255. При полете по маршруту, в случае обнаружения на траектории полета ВС птиц, экипаж обходит их стороной или пролетает над ними.

1256. При подходе к аэродрому посадки, после получения информации от органов ОВД о сложной орнитологической обстановке или при визуальном обнаружении птиц, экипаж:

1) повышает осмотрительность;

2) включает фары и обогрев стекол кабины (если они не были включены ранее);

3) повышает контроль за параметрами работы двигателя (двигателей);

4) при необходимости уходит на второй круг.

Параграф 12. Полеты в условиях опасности облучения лазером

Сноска. Правила дополнены параграфом 12 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

1251-1. На предполетной подготовке:

1) ознакомиться с извещениями для пилотов (NOTAM) с целью определения мест размещения и времени работы лазерных излучателей, а также выбора запасных маршрутов;

2) просмотреть аэронавигационные карты на предмет определения мест постоянной работы лазерных излучателей (парков отдыха с аттракционами, научно-исследовательских баз).

1251-2. В полете до вхождения в известную зону работы лазерных установок:

1) включить бортовые огни, чтобы с земли было легче заметить воздушное судно и определить его местоположение;

2) включить автопилот;

3) одному из пилотов сосредоточить все внимание на приборах с целью минимизировать последствия возможного лазерного облучения;

4) включить внутреннее освещение кабины пилотов.

1251-3. Если во время полета или захода на посадку пилот подвергся облучению ярким светом, предположительно исходящим от лазерного излучателя, выполняются следующие действия, чтобы снизить риск совершения какой-то операции, могущей привести к снижению безопасности полета:

1) отвернуться от источника лазерного излучения;

2) заслонить глаза от источника лазерного излучения;

3) сообщить другому пилоту о нарушении зрения;

4) передать управление ВС другому пилоту;

5) переключиться на выполнение полета по приборам;

6) включить автопилот (если он не был включен);

7) изменить направление полета ВС так, чтобы лазерный луч не попадал в кабину;

8) оценить способность зрительного восприятия, например, считыванием показаний приборов или рассмотрением карты подходов;

9) не тереть глаза;

10) известить службу обслуживания воздушного движения (ОВД) о подозрении на облучение ВС лазером, и в случае необходимости

заявить о возникновении аварийной ситуации на борту.

Глава 17. Особые случаи в полете

Параграф 1. Общие положения

1257. К особым случаям в полете относятся:

1) попадание ВС в опасные метеорологические явления;

2) отказ двигателя (двигателей);

3) отказы систем ВС, приводящие к необходимости изменения плана или профиля полета, в том числе к вынужденной посадке;

4) пожар на ВС;

5) потеря устойчивости, управляемости, нарушение прочности;

6) потеря радиосвязи (отказ бортовых или наземных систем радиосвязи);

7) потеря ориентировки;

8) нападение на экипаж или пассажиров;

9) ранение или внезапное ухудшение здоровья членов экипажа или пассажиров;

10) вынужденная посадка вне аэродрома;

11) отказ радионавигационных средств УВД или радиотехнического оборудования на аэродроме посадки;

12) применение парашютов в аварийных случаях.

1258. О возникновении особых случаев в полете КВС немедленно сообщает диспетчерскому органу ОВД, передает сигнал бедствия или сигнал срочности и

включает сигнал бедствия аппаратуры опознавания. При затруднении ведения связи по основному каналу необходимо перейти на аварийную частоту 121,5 МГц и действовать в соответствии с положениями параграфа 7 настоящей главы.

Сигнал бедствия – установленный единый международный сигнал "SOS" (терплю бедствие) по радиотелеграфу, по радиотелефону и передается открытым текстом " Терплю бедствие" (при международных полетах "МЭЙДЭЙ").

1259. Сигнал бедствия аппаратуры опознавания включается в случаях:

1) отказа двигателя (двигателей);

2) пожара на ВС;

3) потери устойчивости, управляемости, нарушении прочности ВС;

4) отказа радиосвязи;

5) потери ориентировки;

6) нападения на экипаж (пассажиров);

7) вынужденной посадки вне аэродрома;

8) применения парашютов в аварийных случаях;

9) экстренного снижения.

10) когда расчет предполагаемого запаса топлива на борту показывает, что после посадки на ближайшем аэродроме, на котором можно совершить безопасную посадку, запас топлива окажется ниже запланированного уровня резерва топлива.

1260. Для сообщения о том, что ВС находится в аварийном положении (если оно оборудовано приемоответчиком ВОРЛ) используются специальные коды в режиме "А":

1) код "7700" – указывает, что ВС подвергается серьезной и непосредственной опасности и экипажу требуется немедленная помощь;

2) код "7600" – указывает на потерю радиосвязи;

3) код "7500" – указывает, что ВС является объектом незаконного вмешательства.

1261. Пилотирование и управление системами ВС при возникновении особых случаев в полете должно соответствовать требованиям РЛЭ.

Члены экипажа при выполнении операций в соответствии с РЛЭ в особых случаях обязаны докладывать обо всех своих действиях КВС.

1262. В случаях, когда продолжение полета не обеспечивает безопасности экипажа и пассажиров, КВС принимает решение на выполнение вынужденной посадки вне аэродрома или покидание ВС, если экипаж и пассажиры обеспечены парашютами.

Параграф 2. Попадание ВС в опасные метеорологические явления

1263. К опасным для полета метеоявлениям и другим явлениям в атмосфере относятся:

1) на аэродроме вылета и посадки – гроза, град, сильная турбулентность, сильный сдвиг ветра, замерзающие осадки (гололед), сильное обледенение, смерч, ураган, сильная пыльная или песчаная буря, сильные ливневые осадки, вулканический пепел;

2) по маршруту полета – град, гроза, сильное обледенение, сильная турбулентность, сильная электризация ВС, вулканический пепел, радиоактивные облака.

1264. При встрече с опасными метеоявлениями по маршруту полета КВС принимает меры для их обхода. При невозможности их обхода путем изменения маршрута или высоты полета экипаж возвращается на аэродром вылета или производит посадку на ближайшем запасном аэродроме.

КВС вертолета в этом случае разрешается произвести посадку на площадку, подобранную с воздуха.

1265. Опасные для полета ВС метеорологические условия указываются в прогнозах погоды и предупреждениях об опасных метеорологических условиях и других явлений в атмосфере, в том числе в информации "SIGMET", а также доводятся метеорологической службой до лиц, организующих полеты, органов ОВД и экипажей ВС, принимающих меры, исключающие попадание ВС в эти условия.

1266. При возникновении в полете признаков приближения к зоне опасных метеорологических явлений или получении соответствующей информации от органов ОВД, КВС принимает необходимые меры для обхода опасной зоны, с немедленным уведомлением органа ОВД об этом и причинах изменения маршрута или эшелона (высоты) полета, за исключением случаев возникновения угрозы безопасности полета на заданном эшелоне, при которых КВС разрешается самостоятельно изменять эшелон с немедленным докладом об этом органу ОВД.

Параграф 3. Отказ двигателя (двигателей)

1267. При отказе двигателя на ВС с одним двигателем на высотах до 100 м (в том числе - на взлете) КВС немедленно производит вынужденную посадку перед собой, избегая столкновения с препятствиями. Если отказ двигателя произошел на высотах более 100 м, КВС разрешается выбрать площадку, пригодную для вынужденной посадки, с минимальным возможными повреждениями ВС.

1268. При отказе двигателя (двигателей) на ВС с несколькими двигателями КВС принимает одно или несколько из следующих решений:

1) произвести посадку на аэродроме вылета;

2) слить часть топлива или сбросить груз для улучшения условий полета;

3) использовать любой режим работающих двигателей;

4) в маршрутном полете продолжить полет до ближайшего аэродрома (независимо от его ведомственной принадлежности) и произвести на нем посадку, для ВС, выполняющих полеты EDTO, продолжить полет до пригодного аэродрома, расположенного в пределах установленного порогового времени.

1269. На ВС с тремя и более двигателями в случае выключения в полете экипажем одного двигателя по признакам отказа (кроме пожара) КВС предоставляется право продолжить полет до аэродрома назначения.

1270. Если продолжение полета на работающих двигателях (двигателе) не представляется возможным, и возникла реальная угроза безопасности полета, КВС:

1) выполняет необходимые действия в соответствии с требованиями РЛЭ;

2) включает сигнал бедствия аппаратуры опознавания;

3) производит посадку на любом аэродроме, в том числе на аэродроме вылета или вне аэродрома, если в конкретно сложившейся обстановке такая посадка представляет меньшую угрозу безопасности, чем полет до ближайшего аэродрома.

Параграф 4. Отказы систем ВС

1271. При отказах систем (агрегатов) ВС, приводящих к необходимости изменения плана полета, в том числе к вынужденной посадке КВС обеспечивает принятие всех возможных мер для устранения неисправности ВС и, в зависимости от обстановки, принимает решение о продолжении или прекращении выполнения полетного задания.

1272. Орган ОВД, получив сообщение об отказе систем (агрегатов) ВС, приводящего к необходимости изменения полетного задания, в том числе к вынужденной посадке, определяет местонахождение ВС и, контролируя его полет, обеспечивает оказание экипажу возможной помощи в соответствии с обстановкой и характером отказа. Орган ОВД и поисково-спасательная служба аэродрома посадки немедленно извещаются о случившемся для приведения в готовность аварийно-спасательных средств.

1273. При обесточивании ВС в полете экипаж действует в соответствии с требованиями РЛЭ.

При отсутствии или невозможности использовать резервные источники электропитания КВС:

1) при полете по ПВП, производит посадку на ближайшем аэродроме или вне аэродрома;

2) при полете по ППП, принимает меры к переходу на визуальный полет;

3) при полете над облаками, когда нет уверенности в безопасности перехода на визуальный полет, но имеется техническая возможность продолжения полета, следовать в район, где возможен переход на визуальный полет или выполнять полет в режиме ожидания по схеме прямоугольного маршрута на своем эшелоне (высоте) полета.

1274. Диспетчер пункта ОВД, установив, что связь с ВС прекратилась и, определив его местонахождение с помощью радиолокационных средств:

1) обеспечивает контроль и управление движением таким образом, чтобы исключить возможность сближения ВС, терпящего бедствие, с другими ВС;

2) использует возможность лидирования ВС, потерявшего радиосвязь, другим, находящимся в этом районе ВС для оказания помощи в заходе на посадку.

1275. При разгерметизации кабины, требующей выполнения экстренного снижения, экипаж:

1) применяет кислородные маски;

2) приступает к экстренному снижению до высоты ниже эшелона 4200 м, но во всех случаях не ниже высоты нижнего безопасного эшелона в районе полета, действуя в соответствии с требованиями РЛЭ;

3) включает сигнал бедствия аппаратуры опознавания;

4) проверяет состояние здоровья пассажиров и при необходимости оказывает им помощь;

5) принимает решение о следовании на аэродром назначения или ближайший пригодный для посадки аэродром.

Параграф 5. Пожар на ВС

1276. При возникновении пожара на ВС летный экипаж:

1) приступает к экстренному снижению и одновременно применяет все доступные средства для ликвидации пожара;

2) передает (включает) сигнал бедствия и при наличии ответчика вторичной локации устанавливает на нем код 7700.

1277. В зависимости от сложившейся обстановки по решению КВС летный экипаж продолжает полет до ближайшего аэродрома либо производит посадку вне аэродрома.

1278. При возникновении пожара на ВС на этапе взлета (набора высоты после взлета) и невозможности его ликвидировать КВС по своему усмотрению:

1) выполняет заход по кратчайшему маршруту для посадки на аэродроме взлета, в том числе при метеоусловиях ниже установленного эксплуатационного минимума;

2) производит экстренную посадку на площадку, выбранную с воздуха.

Параграф 6. Потеря устойчивости, управляемости, нарушение прочности

1279. При потере устойчивости, управляемости, нарушении прочности КВС:

1) передает (включает) сигнал бедствия и при наличии ответчика вторичной локации по возможности устанавливает на нем код 7700;

2) действует в соответствии с требованиями РЛЭ, если происшедшее предусмотрено в РЛЭ или эквивалентным ему документом.

1280. Если происшедшее не предусмотрено в РЛЭ или эквивалентным ему документом, то КВС действует в соответствии со сложившейся обстановкой, используя опыт и возможности каждого члена экипажа ВС.

Параграф 7. Потеря радиосвязи (отказ бортовых или наземных систем радиосвязи)

1281. Радиосвязь считается потерянной, если в течение 5 минут при использовании имеющихся каналов радиосвязи на неоднократные вызовы по каждому из них экипаж ВС или орган ОВД не отвечает.

1282. При потере радиосвязи экипаж ВС:

1) передает (включает) сигнал "Бедствие" и при наличии ответчика вторичной локации устанавливает код 7600;

2) принимает меры к восстановлению связи с органом ОВД через другие ВС, либо другие пункты ОВД;

3) при необходимости, использует аварийную частоту 121,5 МГц;

4) продолжает передавать информацию о принятом решении, местонахождении и высоте полета ВС, не ожидая подтверждения о приеме ее органом ОВД;

5) продолжает прослушивать по каналам радиосвязи и на частоте приводной радиостанции, а также на частоте всенаправленного ВОРЛ радиомаяка VOR (DVOR) указания и информацию органа ОВД.

1283. При потере радиосвязи после взлета КВС выполняет полет по установленной схеме и производит посадку на аэродроме вылета. В этом случае КВС разрешается произвести посадку при метеорологических условиях ниже эксплуатационного минимума аэродрома.

1284. В случаях, когда произвести посадку на аэродроме вылета после взлета не представляется возможным (по метеорологическим условиям или если масса ВС превышает посадочную, и нет условий для слива топлива), КВС разрешается:

1) следовать на аэродром назначения в соответствии с условиями, выданными органом ОВД;

2) следовать на запасной аэродром на эшелоне, заданном органом ОВД или на ближайшем нижнем эшелоне (в соответствии с правилами вертикального эшелонирования), но не ниже нижнего (безопасного) эшелона. В случае, когда полет выполняется на нижнем (безопасном) эшелоне, на запасной аэродром необходимо следовать на ближайшем верхнем эшелоне.

1285. При потере радиосвязи на этапе набора высоты до заданного эшелона (высоты) КВС разрешается произвести посадку на аэродроме вылета по установленной схеме снижения и захода на посадку. При невозможности посадки на аэродроме вылета КВС принимает решение о следовании на аэродром назначения или на запасной аэродром.

1286. При потере радиосвязи после набора заданного органом ОВД эшелона (высоты), полет ВС на аэродром назначения или на расположенный по пути следования запасной аэродром выполняется на этом эшелоне (высоте), а возвращение на аэродром вылета на ближайшем нижнем эшелоне. В случае, когда полет ВС выполняется на нижнем (безопасном) эшелоне, на аэродром вылета необходимо следовать на ближайшем верхнем эшелоне.

1287. Если отказ связи имеет место в ВМУ, ВС:

1) продолжает полет в ВМУ, избегая попадания в сложные метеорологические условия, совершает посадку на ближайшем подходящем для этого аэродроме, и сообщает о своем прибытии соответствующему органу ОВД с помощью средств наиболее быстрой передачи информации;

2) если невозможно продолжать полет на аэродром назначения по ПВП, необходимо следовать на запасной аэродром, метеорологические условия которого позволяют произвести посадку в ВМУ;

3) если считается целесообразным, завершает полет по ППП в соответствии с пунктом 1288 настоящих Правил.

1288. Если отказ связи имеет место в ПМУ или когда пилот, выполняющий полет по ППП, считает нецелесообразным завершать полет в соответствии с подпунктом 1) пункта 1287 настоящих Правил, 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;

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 радиолокационном наведении или по получении указания органа ОВД выполнить смещение с использованием зональной навигации (RNAV) без установленного ограничения занимает предусмотренный текущим планом полета маршрут не позднее следующей основной точки, учитывая при этом применяемую минимальную абсолютную высоту полета;

4) продолжает полет по маршруту согласно текущему плану полета до соответствующего обозначенного навигационного средства или контрольной точки, обслуживающих аэродром назначения, и, при необходимости соблюдения положений нижеследующего подпункта 5), выполняет полет в режиме ожидания над этим средством или контрольной точкой до начала снижения;

5) начинает снижение от навигационного средства или контрольной точки, точно в полученное и подтвержденное в последний раз время ожидаемого захода на посадку или как можно ближе к этому времени или, если расчетное время захода на посадку не было получено и подтверждено, начинает снижение в расчетное время прибытия или как можно ближе к этому времени, указанному в текущем плане полета;

6) выполняет нормальный заход на посадку по приборам в соответствии с порядком , установленным для данного навигационного средства или контрольной точки;

7) совершает посадку, по возможности, в пределах 30 (тридцати) минут после расчетного времени прибытия, или подтвержденного в последний раз расчетного времени захода на посадку, при этом из них выбирается более позднее время.

Сноска. Пункт 1288 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

1289. При потере радиосвязи на этапе снижения командир ВС занимает установленный ранее органом ОВД эшелон (высоту) и выполняет полет на аэродром посадки на этом эшелоне (высоте) с последующим заходом на посадку по установленной схеме.

Сноска. Пункт 1289 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

1290. В случае потери радиосвязи экипаж ВС занимает высоту, заданную органом ОВД до момента потери радиосвязи, но не ниже минимального безопасного эшелона (высоты) по маршруту полета.

1291. При потере радиосвязи, вызванной отказом бортовых или наземных систем радиосвязи "воздух-земля" диспетчеры органов ОВД действуют в соответствии с технологиями работы диспетчеров ОВД.

1292. При возвращении на аэродром вылета или при уходе на запасной аэродром, расположенный в направлении обратном пути следования, полет ВС выполняется на ближайшем (к заданному, заявленному в плане полета) встречном нижнем эшелоне, но не ниже безопасного.

Сноска. Пункт 1292 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

1293. При полете без радиосвязи ночью, экипажу необходимо обозначать местонахождение ВС периодическим включением посадочных фар или миганием бортовых огней.

1294. При невозможности произвести посадку на аэродроме назначения после прерванного захода по посадку (ухода на второй круг) командир экипажа ВС следует на запасной аэродром по схеме выхода 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 1294 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

1295. Если экипаж ВС не может установить связь вследствие отказа приемника, он передает донесения в установленное по графику время или донесения о местоположении на установленном для использования канале радиосвязи, перед которыми следует фраза "ПЕРЕДАЮ БЛИНДОМ" (без подтверждения) вследствие отказа приемника". Экипаж ВС передает желаемое сообщение, затем полностью повторяет его. Во время этой процедуры экипаж ВС также сообщает время, когда он намерен провести следующую передачу

1296. При отказе наземных средств связи соответствующие органы ОВД принимают меры к восстановлению связи с использованием резервных средств и каналов или передают управление другому органу ОВД.

1297. В случаях потери радиосвязи при выполнении международного полета пересечение Государственной границы Республики Казахстан запрещено, за исключением случаев, когда отказ радиосвязи произошел в полете в период нахождения ВС под непосредственным управлением органа ОВД Республики Казахстан или после получения от него разрешения на пересечение Государственной границы Республики Казахстан.

1298. При потере радиосвязи в воздушном пространстве другого государства экипаж ВС Республики Казахстан выполняет требования правил полетов в воздушном пространстве данного государства, предусмотренных для подобного случая.

1299. При отказе средств радиотехнического обеспечения посадки на аэродроме и невозможности выполнения визуального захода на посадку по метеорологическим условиям, орган ОВД этого аэродрома направляет ВС на запасной аэродром.

Параграф 8. Потеря ориентировки

1300. При потере ориентировки экипаж:

1) включает сигнал бедствия и устанавливает код ответчика вторичной радиолокации "7700" и (или) соответствующий аварийный режим ADS-B;

2) передает по радио сигнал "Полюс";

3) докладывает диспетчеру ОВД об остатке топлива и условиях полета;

4) с разрешения диспетчера ОВД занимает наивыгоднейший эшелон (высоту) полета для обнаружения ВС радиолокационными средствами;

5) применяет наиболее рациональные в данных условиях способы восстановления ориентировки, используя рекомендации диспетчерского пункта ОВД;

6) в случаях, когда восстановить ориентировку не удалось, заблаговременно, не допуская полной выработки топлива, и до наступления темноты, произвести посадку на любом аэродроме или выбранной с воздуха площадке.

1301. Ориентировка считается полностью потерянной, если экипаж по этой причине произвел вынужденную посадку не на аэродроме назначения.

1302. Ориентировка считается временно потерянной, если ВС выведено экипажем самостоятельно или диспетчером ОВД с помощью наземных РТС на заданный маршрут с последующей посадкой на аэродром назначения.

Параграф 9. Нападение на экипаж или пассажиров

1303. При нападении или угрозе нападения на экипаж (пассажиров) КВС и члены экипажа действуют в соответствии со специальной инструкцией.

1304. Экипаж по возможности, передает сигналы бедствия, сообщает о нападении, свой позывной, местонахождение (координаты), высоту и курс полета.

Параграф 10. Ранение или внезапное ухудшение здоровья членов экипажа или пассажиров

1305. В случае внезапного ухудшения состояния здоровья или ранения члена экипажа или пассажира (пассажиров), КВС обеспечивает оказание ему (им) возможной медицинской помощи и, в зависимости от обстановки, принимает решение о продолжении или прекращении полета.

1306. При внезапном ухудшении состояния здоровья (или ранении) КВС, когда он не может продолжать полет, выполнение задания прекращается и временно, до посадки на аэродроме его функции выполняет проверяющий, имеющий специальность пилота (летчика) или второй пилот (при отсутствии проверяющего). Если второй пилот не предусмотрен РЛЭ (инструкцией экипажу) ВС – выполнение полетного задания прекращается.

1307. Диспетчерский орган ОВД, получив доклад о прекращении полета в связи с внезапным ухудшением состояния здоровья (ранением) члена экипажа или пассажира, обеспечивает выход ВС на ближайший аэродром и его внеочередную посадку.

Параграф 11. Вынужденная посадка вне аэродрома

1308. В случае, когда продолжение полета не обеспечивает безопасности пассажиров и экипажа, КВС принимает решение о выполнении вынужденной посадки вне аэродрома. Если позволяют обстоятельства, КВС сообщает членам экипажа и органу ОВД о своем решении, в том числе о месте и времени предполагаемой посадки, передает (включает) сигнал бедствия, а при наличии ответчика вторичной локации устанавливает код 7700 и информирует пассажиров.

Штурман (второй пилот) сообщает членам экипажа местонахождение ВС, направление и расстояние до ближайшего аэродрома или населенного пункта, а над водной поверхностью направление и расстояние до берега.

1309. После вынужденной посадки вне аэродрома экипаж ВС оказывает необходимую помощь пассажирам и, пользуясь средствами связи, сообщает на ближайший аэродром или местным исполнительным органам о времени, месте вынужденной посадки, состоянии членов экипажа, пассажиров, ВС и необходимой помощи.

1310. Вынужденная посадка гидросамолета на водную поверхность производится как можно ближе к берегу или кораблю (судну).

1311. Вынужденная посадка гидросамолета на водную поверхность ночью, когда невозможно определить состояние водной поверхности, скорость и направление ветра, производится, если возможно, по "лунной дорожке" с применением бортового светотехнического оборудования. Для обнаружения гидросамолета, совершившего вынужденную посадку на водную поверхность ночью, аэронавигационные и проблесковые огни после посадки остаются включенными.

1312. Вылет с места вынужденной посадки допускается при выполнении следующих условий:

при условии устранения неисправностей на ВС (если они имели место);

при соответствии всех условий для взлета;

выдачи разрешения на вылет председателем комиссии, расследующей случай вынужденной посадки;

выдачи разрешения на вылет органа ОВД.

1313. В случаях, не терпящих отлагательства (стихийное бедствие, необходимость оказания экстренной медицинской помощи раненым), КВС принимает решение на вылет самостоятельно, с последующим докладом органу ОВД о времени вылета, высоте и маршруте полета.

Сноска. Пункт 1313 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1314. Перед вылетом с места вынужденной посадки вне аэродрома КВС осматривает местность (акваторию), определяет ее пригодность для безопасного взлета и при необходимости принимает меры для обеспечения безопасного взлета.

Параграф 12. Отказ радионавигационных средств ОВД или радиотехнического оборудования на аэродроме посадки

1315. При получении сообщения от диспетчерского органа ОВД об отказе радиолокационных средств в районе ОВД, КВС, выполняющий полет в данном районе, продолжает полет с выдерживанием заданного эшелона, скорости и направления

полета, с соблюдением повышенной осмотрительности за воздушной обстановкой, как визуально, так и с помощью бортовых радиолокационных средств, с обязательным сообщением о своем местонахождении при пролете контрольных точек на маршруте.

1316. При отказе РТС обеспечения посадки и (или) средств связи на аэродроме посадки и невозможности по метеорологическим условиям выполнить визуальный заход и посадку на данном аэродроме, КВС уходит на второй круг и (или) следует на запасной аэродром.

В случае невозможности ухода на запасной аэродром (недостаток топлива, неисправность авиационной техники) КВС производит посадку при погоде ниже минимума аэродрома посадки.

Параграф 13. Применение парашютов в аварийных случаях

1317. При выполнении полетов на десантирование парашютистов или сброс груза на парашютах, а также, если это предусмотрено соответствующей инструкцией для учебных полетов, все члены экипажа и другие лица, участвующие в полете, должны иметь индивидуальные парашюты с установленными страхующими приборами.

Подвесные системы парашютов должны быть надеты в течение всего полета.

Снимать в полете парашют разрешается только в тех случаях, когда выполнять работу с надетым парашютом невозможно.

1318. В аварийной ситуации перед покиданием ВС на парашютах экипаж, по возможности, сообщает об этом диспетчеру органа ОВД с указанием своего местонахождения, передает (включает) сигнал бедствия, а также (когда это возможно) должен включить автопилот, установить курс в направлении малонаселенного района со снижением по пологой глиссаде, уничтожить кодовое устройство аппаратуры опознавания, после чего покинуть ВС.

Члены экипажа и другие лица, находящиеся на борту, покидают ВС на парашютах по указанию КВС. КВС покидает ВС последним.

1319. Спуск с парашютом, кроме аварийного спуска, не производится, за исключением тех случаев, когда это делается в условиях, предписанных соответствующим уполномоченным органом в сферах авиации, и таким образом, как это указывается в соответствующей информации, рекомендации и (или) разрешении, полученных от соответствующего органа ОВД (УВД).

Параграф 14. Незаконное вмешательство в полете

1320. ВС, в отношении которого известно или предполагается, что оно подверглось акту незаконного вмешательства, оказывается максимальное внимание, и содействие со стороны органа ОВД предоставляется приоритет по сравнению с другими ВС, исходя из конкретных обстоятельств.

1321. Орган ОВД при необходимости используют все имеющиеся средства связи, включая резервные, для установления и поддержания радиосвязи с ВС, находящимся в аварийной ситуации.

1322. Экипаж ВС, ставшего объектом незаконного вмешательства, предпринимает попытку уведомить орган ОВД об этом факте, обо всех, связанных с ним, важных обстоятельствах и любых отклонениях от текущего плана, вызванных этими обстоятельствами, для того, чтобы орган ОВД обеспечил первоочередность в обслуживании воздушного движения и сократил до минимума возможность конфликтных ситуаций между ВС, ставшим объектом незаконного вмешательства, и другими ВС.

1323. Если ВС, находящееся в полете, стало объектом незаконного вмешательства, КВС делает все возможное для установки в приемоответчике кода "7500" режима "А", чтобы сообщить об акте незаконного вмешательства.

1324. Код "7500" режима "А" указывает, что ВС является объектом незаконного вмешательства. Когда орган ОВД дает указание подтвердить этот код, экипаж ВС, в зависимости от обстоятельств, либо подтверждает код, либо не отвечает совсем.

Отсутствие ответа от экипажа ВС служит для органа ОВД подтверждением того, что использование кода "7500" не является случайным.

1325. Если ВС стало объектом незаконного вмешательства, КВС делает попытку в кратчайший срок выполнить посадку на ближайшем приемлемом аэродроме или на специальном аэродроме, назначенном соответствующим уполномоченным органом, если обстановка на борту ВС не требует иного.

1326. За исключением случаев, когда это невозможно, из-за сложившейся на борту ВС обстановки, КВС следует продолжить полет по линии заданного пути и на заданном крейсерском эшелоне (высоте) полета, по крайней мере, до тех пор, пока не появится возможность уведомить орган ОВД или пока ВС не окажется в пределах зоны действия радиолокационных станций или ADS-B.

1327. Когда ВС, подвергшееся акту незаконного вмешательства, должно отклониться от линии заданного пути или заданного крейсерского эшелона, не имея возможности установить радиотелефонную связь с органами ОВД, КВС по возможности:

1) пытается передать предупреждения по используемому каналу ОВЧ-радиосвязи или на аварийной частоте ОВЧ-связи и по другим соответствующим каналам связи, за исключением случаев, когда это невозможно из-за сложившейся на борту ВС обстановки. Следует также использовать другое оборудование, такое как бортовые приемоответчики, линии передачи данных, когда это целесообразно и допускается обстановкой;

2) продолжает полет, соблюдая соответствующий особый порядок действий в полете в чрезвычайных обстоятельствах, и действовать в соответствии с установленным порядком действий экипажа ВС в данных обстоятельствах;

3) продолжает полет на эшелоне, который отличается от крейсерских эшелонов, обычно используемых при полетах по ППП, на 150 м (500 фут) в воздушном пространстве, где применяется минимум вертикального эшелонирования в 300 м (1000 фут), или

4) 300 м (1000 фут) в воздушном пространстве, где применяется минимум вертикального эшелонирования в 600 м (2000 фут).

Параграф 15. Действия экипажа ВС терпящего или потерпевшего бедствие

1328. Аварийное и поисково-спасательное обеспечение полетов предназначено для организации и осуществления поиска и спасания экипажей и пассажиров ВС, терпящих или потерпевших бедствие.

1329. Непосредственная организация поисково-спасательного обеспечения полетов ВС осуществляется силами и средствами в соответствии с Правилами по организации поисково-спасательного обеспечения полетов на территории Республики Казахстан.

1330. Когда ВС, находящемуся в полете, грозит опасность или оно терпит (потерпело) бедствие, КВС обеспечивает принятие мер по сохранению жизни и здоровья людей.

1331. Во всех аварийных случаях, угрожающих безопасности полетов, экипаж ВС подает сигнал бедствия. Порядок передачи сигнала включает:

1) передачу сигналов бедствия;

2) передачу сигналов срочности;

3) передачу сигналов, типовой фразеологии и действий при перехвате ВС;

4) пользования аварийными радиостанциями.

1332. Для сообщения о том, что ВС находится в аварийном положении (если оно оборудовано приемоответчиком ВОРЛ) используются специальные коды в режиме "А":

1) код "7700" – указывает, что ВС подвергается серьезной и непосредственной опасности и экипажу требуется немедленная помощь;

2) код "7600" – указывает на потерю радиосвязи;

3) код "7500" – указывает, что ВС является объектом незаконного вмешательства.

1333. Сигналы бедствия передаются на рабочей частоте канала связи с органом ОВД (УВД), находящейся в использовании во время бедствия, а также на международных аварийных частотах 121,5 МГц (используемая также при перехвате ВС) в радиотелефонном режиме, или при запросе помощи у морских служб на частотах 500 кГц или 2182 кГц и 8364 кГц в радиотелефонном режиме.

1334. При принятии решения о производстве вынужденной посадке вне аэродрома, КВС предупреждает об этом всех членов экипажа и пассажиров, дает указания о

порядке их дальнейших действий. При вынужденной посадке экипаж вплоть до приземления (приводнения) ведет радиообмен с наземными (корабельными) радиостанциями, а в перерывах держит передатчики во включенном состоянии (с нажатой кнопкой). Средства автоматической передачи сигналов пеленгования, если они имеются, также включаются в режим постоянной работы.

1335. Экипаж ВС, совершившего вынужденную посадку вне аэродрома, действует в следующем порядке:

1) немедленно эвакуирует из ВС пассажиров на безопасное расстояние;

2) организует оказание медицинской помощи пострадавшим;

3) определяет или уточняет свое местонахождение;

4) принимает меры по установлению связи с ближайшим аэродромом, наземной или самолетной радиостанцией;

5) сообщает на ближайший аэродром или местным исполнительным органам о времени, месте вынужденной посадки, состоянии пассажиров и экипажа, ВС и необходимой помощи;

6) в случае возникновения пожара по возможности ликвидирует его с помощью бортовых и подручных средств пожаротушения.

1336. КВС оставляет ВС последним, если иной порядок не определен РЛЭ (инструкцией экипажу) ВС.

1337. Всеми работами на месте вынужденной посадки ВС руководит КВС.

1338. Решение оставаться на месте или уходить из района вынужденной посадки принимает КВС.

1339. В целях обеспечения сохранности ВС, потерпевшего бедствия, КВС принимает меры по транспортировке судна, багажа, груза, почты и другие необходимые меры. 1340. В случае вынужденной посадки на воду следует покидать ВС после его остановки и по команде КВС. При этом необходимо:

1) членам экипажа и пассажирам надеть спасательные жилеты и при выходе из ВС включить систему газонаполнения;

2) спустить на воду групповые спасательные плавсредства;

3) переправить всех людей из ВС на плоты, раненые и дети переправляются в первую очередь;

4) загрузить на плавсредства имеющиеся запасы продуктов, воды и снаряжения;

5) отплыть от ВС на безопасное расстояние, пока оно не начало погружаться в воду.

1341. Аварийно-спасательные транспортные средства, следующие для оказания помощи ВС, терпящему бедствие, пользуются приоритетом перед всеми другими видами движения на водной поверхности.

Глава 18. Полеты по выполнению авиационных работ

Параграф 1. Авиационные работы

1342. Авиационные работы выполняются эксплуатантом с применением гражданских ВС в интересах физических и (или) юридических лиц.

1343. Полеты для выполнения авиационных работ в зависимости от их цели, порядка и особенностей технологии выполнения подразделяются на следующие основные виды:

1) авиационно-химические работы;

2) воздушные съемки и наблюдения;

3) авиационные работы по охране и защите лесного фонда;

4) строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные работы;

5) полеты на островах открытых морей и океанов;

6) полеты с морских судов и морских буровых установок;

7) полеты для оказания медицинской помощи населению и проведения санитарных мероприятий;

8) полеты для проведения экспериментальных и научно-исследовательских работ;

9) полеты по десантированию и выброске парашютистов или сбросу грузов на парашютах;

10) поисковые и аварийно-спасательные работы;

11) летные проверки (облеты) наземных средств радиотехнического обеспечения полетов, авиационной радиосвязи и аэродромных схем;

12) транспортно-связные работы.

Сноска. Пункт 1343 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1344. Особенности выполнения авиационных работ определенных видов эксплуатант предусматривает в РПП, в том числе:

1) условия и порядок выполнения конкретных (определенных) видов авиационных работ;

2) определение порядка использования, а при необходимости и поддержания в эксплуатационном состоянии неконтролируемых аэродромов, посадочных площадок и их оборудования с составлением эксплуатантом инструкции по производству полетов на указанные аэродромы и площадки;

3) санитарные, экологические и иные условия обеспечения выполнения авиационных работ исходя из их особенностей;

4) ограничения на выполнение авиационных работ, связанные экологическими особенностями соответствующей территории или с особым режимом нахождения на этой территории транспортных средств и людей;

5) создание и порядок использования жилищно-бытовых условий для отдыха членов экипажей ВС;

6) осуществление контроля их выполнения.

1345. В случаях, предусмотренных технологией работ, в состав летного экипажа ВС включаются специалисты заказчика (штурманы, бортоператоры и другие специалисты), застрахованные в соответствии с требованиями законов Республики Казахстан об обязательных видах страхования.

1346. Летный состав и другие специалисты, направляемые для выполнения авиационных работ, имеют соответствующую специальную подготовку.

1347. При работе в отрыве от базового аэродрома задание на полет выдается на весь период работы.

1348. Полеты с целью производства авиационных работ выполняются в условиях погоды и времени суток, установленных для данного вида работ.

1349. Перед началом работ, а при задержке ВС в пункте назначения (процессе работы) на время, превышающее срок действия имеющегося прогноза погоды, КВС получает другой действующий на необходимый период времени прогноз, анализирует фактическую погоду и принимает решение на выполнение полета.

1350. При невозможности получения прогноза погоды по наземным каналам КВС, разрешается произвести взлет для получения прогноза погоды по радио при фактической погоде не ниже минимума КВС по ПВП.

Выполнение перелетов или авиационных работ без прогноза погоды не допускается .

1351. При выполнении авиационных работ после посадки на промежуточном, а при повторных вылетах и на аэродроме базирования КВС разрешается принимать решение, а органу ОВД выдавать разрешение на вылет по радио при соблюдении следующих условий:

1) подготовка к предстоящему полету проведена в полном объеме перед началом работы (по докладу КВС);

2) на маршруте, основных и запасных аэродромах (площадках) не произошло изменений, препятствующих выполнению полета;

3) срок действия прогноза погоды обеспечивает выполнение задания на полет (прогноз погоды разрешается выдавать по радио);

4) время стоянки ВС не превышает 1 часа.

КВС отвечает за обоснованность принятия решения на вылет.

1352. При полетах по выполнению авиационных работ в контролируемом воздушном пространстве КВС докладывает органу ОВД, в зоне ответственности которого он находится, о начале работ и поддерживает с ним контрольную радиосвязь не реже чем через каждые 60 минут.

В случае отсутствия устойчивой двухсторонней радиосвязи орган ОВД устанавливает иной порядок связи.

При выполнении авиационных работ в воздушном пространстве приграничной полосы экипаж ВС докладывает органу ОВД по любым доступным средствам связи о начале и завершении выполнения работ, времени входа/выхода в/из приграничную (ой) полосу(ы).

Сноска. Пункт 1352 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1353. Посадочные площадки (аэродромы) выбираются наземным поиском. В отдельных случаях разрешается их подбор с воздуха КВС, при наличии соответствующего допуска.

1354. К полетам с подбором посадочных площадок с воздуха относятся:

1) полеты, в процессе которых производится посадка ВС на неподготовленные заранее участки местности, а также операции, выполняемые на вертолете в режиме висения вне аэродрома;

2) первичные для КВС полеты, кроме авиационно-химических работ, с посадками на заблаговременно подготовленные аэродромы и посадочные площадки, где отсутствует средства радиосвязи с органами ОВД.

1355. При выполнении преднамеренной посадки вне аэродрома экипаж ВС перед заходом на посадку осматривает предполагаемое место посадки в целях оценки его размеров, уклонов и состояния поверхности.

Осмотр начинается с высоты не менее 100 м (330 фут) над препятствиями и выполняться со снижением в выбранном направлении посадки до высоты не менее 10 м

.

1356. КВС по заявке представителя заказчика в целях производственной необходимости разрешается изменять маршрут полета и место посадки в пределах района работ с предварительным информированием об этом в контролируемом воздушном пространстве органа ОВД.

1357. Выполнение указаний (просьб, предложений) представителя заказчика, которые противоречат положениям настоящих Правил, правил по выполнению вида авиационных работ и заданию на полет, не допускается.

1358. Исключен приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1359. Заказчик отвечает за соответствие фактической массы загрузки значениям, указанным в заявлении на перевозку.

КВС отвечает за соблюдение предельной взлетной и посадочной массы ВС.

1360. Одиночные самостоятельные перелеты (без провозки) с базового аэродрома к месту работ и обратно, а также с одного рабочего аэродрома (площадки) на другой в

районе авиационных работ разрешается выполнять КВС, допущенных к внетрассовым полетам с правом подбора посадочных площадок с воздуха.

Параграф 2. Авиационно-химические работы

1361. В период выполнения массовых авиационно-химических работ (далее - АХР) для технического обслуживания и обеспечения полетов, оперативного руководства и контроля эксплуатантом организовываются функционирование опорных баз.

Каждое ВС перед первым вылетом с базового аэродрома проверяется в контрольном полете (облете) при полной полетной массе и установленной сельскохозяйственной аппаратурой.

Результаты облета записываются в формуляр и бортовой журнал ВС.

1362. Полеты с базового аэродрома к месту АХР и обратно, а также с одного аэродрома (посадочной площадки) на другой, выполняются по ПВП.

1363. АХР разрешается выполнять:

1) в равнинной и холмистой местности – при видимости не менее 3000 м (на вертолетах - 2000 м) и ВНГО не ниже 150 м (500 фут), а в предгорьях и горных долинах на удалении крайней точки полета от склонов не менее 5 км;

2) в горной местности – при видимости не менее 5 км и ВНГО не ниже 300 м (1000 фут) с обеспечением превышения ВНГО над высотой полета не менее 100 м (330 фут).

1364. КВС принимает решение на выполнение АХР, если:

1) отсутствуют опасные метеоявления;

2) фактическая погода и прогноз погоды по видимости и ВНГО не ниже минимума для выполнения АХР;

3) в районе работ нет запрета полетов.

1365. КВС, имеющий самостоятельный налет на АХР не менее 500 часов, допуск к полетам с правом подбора посадочных площадок с воздуха и разрешение в задании на полет, принимает решение на выполнение полетов по фактической погоде при следующих условиях:

1) видимость на 1000 м выше установленного минимума;

2) ВНГО на 100 м (330 фут) выше установленного минимума;

3) скорость ветра не более допустимой для ВС данного типа или вида АХР;

4) время полета до обрабатываемого участка не более 20 минут.

В случае ухудшения погоды ниже указанных значений КВС прекращает выполнение полетов.

1366. До начала обработки участка КВС определяет (наземным способом или с воздуха) расположение препятствий и характерных ориентиров.

Полет с целью такого облета участка выполняется по прямоугольному маршруту на высоте не менее 50 м над препятствиями.

1367. Полеты при обработке участков (полей, садов и виноградников) в равнинной местности выполняются на высотах не ниже 5 м, а над верхушками отдельных деревьев леса не ниже 10 м.

1368. Полеты для обработки участков начинаются не ранее 30 минут до восхода солнца, а в горной местности – с восходом солнца. Указанные полеты после захода солнца, не допускаются.

1369. Полеты ВС к обрабатываемым участкам и обратно выполняются по кратчайшему безопасному маршруту на высоте не менее 50 м над препятствиями.

1370. При обработке участков развороты над препятствиями выполняются на высоте не менее 50 м (170 фут) на самолетах и 30 м (100 фут) на вертолетах. Крены ВС выдерживаются в соответствии с РЛЭ или эквивалентным ему документом.

Препятствия, расположенные на границах участка, разрешается пролетать с превышением не менее 10 м (35 фут), а над высоковольтными линиями электропередач (далее - ЛЭП) – не менее 20 м (70 фут).

1371. Порядок и условия выполнения полетов по обработке участков со сложным рельефом местности, а также при наличии на них высоковольтных ЛЭП определяются инструкцией по обработке таких участков, утверждаемой эксплуатантом.

1372. Полеты вдоль проводов над участками, пересеченными воздушными линиями связи и электропередач, разрешается выполнять: с подветренной стороны на расстоянии от линии проводов не менее 50 м при скорости ветра, не превышающей 8 м/сек с наветренной стороны на расстоянии от линии проводов не менее 50 м при скорости ветра до 5 м/сек и не менее 100 м при скорости ветра от 6 до 8 м/сек.

1373. Для обработки участков на склонах гор маршруты заходов выполняются, вдоль горизонталей склона. Развороты для последующих заходов должны выполняться в сторону понижения местности. Заходы вверх по склону разрешается производить при сохранении рабочей высоты и скорости не менее установленной РЛЭ.

1374. Загрузку вертолета с вращающимися винтами при выполнении АХР производится только под руководством лиц авиационно-технического состава.

1375. При выполнении полетов на АХР летному экипажу ВС не разрешается:

1) оглядываться назад для наблюдения за выходом химикатов;

2) обрабатывать участки, выполнять взлеты и посадки, если высота солнца над горизонтом менее 15 градусов, а курсовой угол солнца менее 30 градусов;

3) выполнять эволюции в целях устранения задержки выхода химикатов;

4) совершать несанкционированные полеты над населенными пунктами, и брать на борт ВС лиц, не связанных выполнением задания;

5) членам летного экипажа покидать рабочее место до завершения полета.

Параграф 3. Воздушные съемки и наблюдения

1376. К воздушным съемкам и наблюдениям относятся:

1) аэрофотосъемочные;

2) поисково-съемочные;

3) аэросъемочные;

4) аэровизуальные.

Перед началом работ допускается проведение рекогносцировочного полета над районом съемок (на высоте не менее безопасной).

1377. При выполнении полетов на истинной высоте менее 50 м (170 фут):

1) развороты производятся на высоте не менее 50 м (170 фут);

2) угол крена не более 30 градусов;

3) с выпускными устройствами – угол крена не более 20 градусов.

1378. Допускается производить одновременно полеты двух ВС над одним участком, если расстояние между параллельными маршрутами не менее 10 морских миль (18,5 километра). При этом командиры экипажей ВС находятся на радиосвязи друг с другом для своевременной информации о своем местонахождении.

Сноска. Пункт 1378 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

1379. Аэрофотосъемочные полеты производятся в целях фотографирования местности с ВС, оборудованных аэрофотосъемочной аппаратурой.

Полеты над участками аэрофотосъемки производятся на абсолютных высотах (эшелонах полета).

Перелеты с участка на участок и изменение высоты (эшелона) полета фотографирования производятся с разрешения органа ОВД в контролируемом воздушном пространстве.

Сноска. Пункт 1379 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).

1380. Поисково-съемочные полеты выполняются в целях проведения различных видов аэрогеофизических съемок.

Поисково-съемочные полеты могут проводиться и с предельно малых высот.

При выполнении поисково-съемочных полетов на ВС, оборудованных аппаратурой с выпускными устройствами, минимально допустимые высоты полетов увеличиваются на длину выпущенного троса, если нет иных ограничений для данного ВС или съемочной аппаратуры.

Полеты ВС с выпускными устройствами при отсутствии автоматического тросоруба мгновенного действия не разрешаются.

1381. При полетах в горной местности необходимо придерживаться склонов, освещенных солнцем и находящихся с наветренной стороны.

Не допускается выполнять:

1) полеты по производству съемки у вершин гор на подветренных склонах при турбулентности;

2) полеты против солнца в равнинной и холмистой местности на истинных высотах менее 100 м (330 футов) а в горной – менее 200 м (660 футов) при высоте солнца над горизонтом менее 15 градусов и курсовом угле менее 30 градусов;

3) полеты в замкнутых долинах и горных ущельях, ширина которых на заданной высоте меньше трех радиусов разворота при угле крена 20 градусов для ВС данного типа.

Сноска. Пункт 1381 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).

1382. Аэросъемочные полеты выполняются в целях геологического картирования, дистанционного зондирования Земли и контроля за состоянием окружающей среды по определенным маршрутам в заданных районах.

При выполнении аэросъемочных полетов используются малые, средние и большие высоты с выдерживанием постоянной высоты по барометрическому высотомеру.

Протяженность съемочных маршрутов, высота полета, величина расстояния между маршрутами и другие параметры полета задаются заказчиком.

1383. Аэровизуальные полеты выполняются в целях визуального обследования объектов и наблюдения за обстановкой на местности (патрулирование ЛЭП, линий связи, газо и нефтепроводов, рек, каналов, автомагистралей, ледовая разведка, разведка запасов рыбы и зверя, инвентаризация и (или) отстрел диких животных).

Аэровизуальные полеты выполняются, с наблюдателем заказчика на борту ВС, прошедшим подготовку по обеспечению техники безопасности и безопасности полетов в части его касающейся.

1384. В случаях выполнения аэровизуальных полетов без наблюдателя заказчика на борту летный экипаж состоит не менее чем из двух членов летного экипажа.

1385. Член летного экипажа, выполняющий активное пилотирование, не производит аэровизуальное наблюдение.

1386. Аэровизуальные полеты выполняются днем по ПВП:

1) в равнинной и холмистой местности – при видимости не менее 2000 м и ВНГО не менее 150 м (500 фут);

2) в горной местности (до 2000 м (6550 фут)) – при видимости не менее 5000 м и ВНГО не менее 400 м (1300 фут);

3) в горной местности (выше 2000 м (6550 фут)) – при видимости не менее 8000 м и ВНГО не менее 400 м (1300 фут).

1387. При выполнении аэровизуальных полетов снижение ВС для детального наблюдения объектов разрешается выполнять до высоты не менее 10 м над

препятствиями, а при осмотре высоковольтных линий электропередач – до высоты не менее 20 м над опорами.

1388. Ледовая разведка выполняется на ВС с двумя и более двигателями на истинных высотах полета не менее 100 м (330 фут).

В целях уточнения ледовой обстановки допускается снижение ВС до 50 м (170 фут) над препятствиями.

1389. При невозможности передачи на корабль карты ледовой обстановки или иного документа по бортовой фототелеграфной аппаратуре разрешается сбрасывать их с вымпелом. При этом высота полета над корабельными мачтами должна быть не менее 25 м (80 фут).

1390. Полеты над местом скопления рыбы или морского зверя разрешается выполнять на высоте не менее 100 м (330 фут), если нет других ограничений.

Параграф 4. Авиационные работы по охране и защите лесного фонда

1391. Полеты на авиационных работах по охране и защите лесного фонда производятся в целях:

1) проведения предупредительных работ по охране и защите лесов и особо охраняемых природных территорий от пожаров, вредителей леса и лесонарушений;

2) авиационной охраны (патрулирования) лесов от пожаров и тушения их с применением авиации;

3) выявления и предотвращения нарушений законодательства в области растительного и животного мира и особо охраняемых природных территорий;

4) проведения наблюдения за санитарным состоянием лесов;

5) взаимодействия авиационной и наземной службы по охране лесов;

6) осуществления аэровизуального лесопатологического обследования;

7) осуществления экспедиционных и лесопатологических обследований.

1392. Полеты на авиационных работах по охране и защите лесного фонда выполняются по ПВП и в заданных районах.

При обнаружении пожаров разрешается по просьбе наблюдателя заказчика выполнять посадки на вертолетах на площадки, подобранные с воздуха, с информацией органа ОВД (в контролируемом воздушном пространстве).

1393. Снижение над низовыми пожарами разрешается по кромке пожара до высоты над верхушками деревьев не менее 200 м (650 фут) на самолетах и 100 м (330 фут) на вертолетах.

1394. Полеты над очагами верховых пожаров и задымленных районах при видимости менее установленной для полетов по ПВП не допускаются.

1395. Сброс вымпела в пунктах приема донесений производится с высоты над препятствиями не менее:

1) в равнинной местности и горных долинах шириной более 1500 м – 50 м (170 фут) ;

2) в горной местности – 100 м (330 фут).

1396. При сбрасывании вымпелов не допускается:

1) производить заходы и развороты вверх по склону;

2) приближение при сильной турбулентности к крутым склонам гор на расстояние менее 300 м;

3) производить сброс вымпела лично КВС;

4) выполнять эволюции над пунктом приема донесений в целях привлечения внимания на высоте ниже безопасной.

1397. Полеты по активному тушению пожаров с использованием сливных устройств, искусственного вызывания осадков, применением парашютов, спусковых приспособлений, а также сброса грузов и доставки взрывчатых веществ производятся в соответствии с РЛЭ ВС.

Параграф 5. Строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные работы

1398. К полетам на строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работах относятся:

1) монтаж и демонтаж строительных конструкций, ЛЭП, трубопроводов и тому подобное;

2) перевозка грузов на внешней подвеске;

3) проведение погрузочно-разгрузочных операций;

4) другие виды работ, связанные с висением и перемещением вертолета.

Полеты в целях выполнения строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работ производятся в соответствии с требованиями РЛЭ или эквивалентного ему документа.

Для выполнения строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работ в конкретных условиях разрабатывается инструкция по выполнению строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работ допускается ее разработка лицом командно-летного состава эксплуатанта, допущенным к данному виду работ.

1399. Производство строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных операций, перемещение грузов на внешней подвеске вертолетов не допускается, если заказчик:

1) не обеспечил соблюдение технологии подготовки грузов к транспортировке и соблюдение правил по технике безопасности;

2) не назначил представителя для руководства работами.

1400. Перед выполнением строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работ допускается производить контрольный облет и висение над монтажной (

разгрузочной) площадкой для определения наивыгоднейших направлений подхода и условий работы с соблюдением требований РЛЭ и технологии работы летного экипажа вертолета данного типа.

1401. Для определения наиболее целесообразного способа выполнения строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работ организуются и производятся тренировочные полеты в специально отведенном месте в условиях, максимально приближенных к реальным по данному виду работ.

1402. Для взаимодействия летного экипажа с бригадой рабочих (монтажников) применяются радиосвязь и установленная КВС визуальная сигнализация.

1403. Полеты на строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работах выполняются по ПВП при ВНГО не менее 150 м (500 фут) и видимости не менее 2000 м.

1404. Если прогноз погоды не соответствует минимуму для выполнения строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работ, должностным лицам командно-летного состава разрешают КВС принимать самостоятельное решение (с указанием в задании на полет) на полеты при выполнении в комплексе следующих условий:

1) в качестве КВС налет по выполнению авиационных работ составляет не менее 500 часов;

2) фактическая видимость – не менее 2000 м;

3) ВНГО – 200 м (650 фут) и более.

1405. При производстве строительно-монтажных работ и погрузочно-разгрузочных операций в радиусе не более 5 км от посадочной площадки разрешается выполнять полеты с АНЗ по усмотрению КВС, но не менее чем на 20 минут полета.

Параграф 6. Полеты для оказания экстренной медицинской и (или) гуманитарной помощи населению при стихийных бедствиях, выполнения поисково-спасательных, аварийно-спасательных работ и особо важные полеты

Сноска. Заголовок параграфа 6 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).

1406. Полеты для оказания экстренной медицинской и (или) гуманитарной помощи населению при стихийных бедствиях, выполнения поисково-спасательных, аварийно-спасательных работ и особо важные полеты выполняются на ВС с максимальной скоростью полета не более 260 км/час (140 узлов):

1) в равнинной и холмистой местности – днем и ночью;

2) в горной местности – не ранее восхода солнца и заканчивать не позднее захода солнца.

Сноска. Пункт 1406 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).

1407. Полеты по ПВП для оказания экстренной медицинской и (или) гуманитарной помощи населению при стихийных бедствиях, выполнения поисково-спасательных, аварийно-спасательных работ, тренировочных и особо важных полетов выполняются на воздушных судах, оборудованных радиостанциями, работающими в ВЧ и ОВЧ диапазоне либо спутниковой электросвязью, и сертифицированных для полетов по ППП при метеорологических условиях, указанных в Приложении 6 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 1407 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1407-1. Воздушные суда, оборудованные радиостанциями, работающими в ВЧ и ОВЧ - диапазоне либо спутниковой электросвязью, и не допущенные для полетов по ППП, полеты для оказания экстренной медицинской и (или) гуманитарной помощи населению при стихийных бедствиях, выполнения поисково-спасательных, аварийно-спасательных работ и особо важных полетов выполняют при метеорологических условиях согласно приложению 14 к настоящим Правилам.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1407-1 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); в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1407-2. в неконтролируемом воздушном пространстве, полеты по ПВП с целью оказания экстренной медицинской и (или) гуманитарной помощи населению при стихийных бедствиях, выполнения поисково-спасательных, аварийно-спасательных работ и особо важных полетов выполняются, с предоставлением полетно-информационного обслуживания по запросу.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1407-2 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).

1408. Полеты для оказания экстренной медицинской и (или) гуманитарной помощи населению при стихийных бедствиях, выполнения поисково-спасательных, аварийно-спасательных работ и особо важных полетов ночью выполняются на аэродромы (вертодромы), имеющие светотехническое оборудование, и посадочные площадки, оборудованные световыми ориентирами с обязательной световой

маркировкой рабочей площади или посадочные площадки, имеющие световое обозначение (костры, жаровни и тому подобное).

Если посадка ВС производится днем на площадку, подобранную с воздуха, вылет с нее разрешается ночью в случае, если КВС обеспечил подготовку площадки для безопасного взлета ночью с оборудованием светового обозначения курса взлета.

Сноска. Пункт 1408 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).

1409. При полетах с целью оказания экстренной медицинской и (или) гуманитарной помощи населению при стихийных бедствиях, выполнения поисково-спасательных, аварийно-спасательных работ и особо важных полетов вылет ВС разрешается выполнять по ориентировочным прогнозам без данных о фактическом состоянии погоды на маршруте и в пункте посадки.

Сноска. Пункт 1409 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).

1410. Для полетов по ПВП с целью оказания медицинской и (или) гуманитарной помощи населению при стихийных бедствиях, выполнения поисково-спасательных, аварийно-спасательных работ и особо важных полетов допускаются специально подготовленные пилоты.

Сноска. Пункт 1410 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).

1411. В отдельных случаях, связанных со спасанием жизни людей, допускается выполнение полетов с целью оказания экстренной медицинской и (или) гуманитарной помощи населению при стихийных бедствиях, выполнения поисково-спасательных, аварийно-спасательных работ и особо важных полетов с последующим оформлением документации.

Сноска. Пункт 1411 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).

1412. Полеты санитарной авиации выполняются по ПВП, СПВП и ППП при условиях, указанных в настоящих Правилах.

При этом КВС имеет опыт полетов в данном районе, допуск к полетам по ППП, а при выполнении полетов санитарной авиации для оказания экстренной медицинской помощи ночью – допуск к СПВП.

При этом учитывается и подготовленность всего летного экипажа для выполнения данного задания на полет.

1413. 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).

1414. Обслуживание ВС, выполняющих полеты с целью оказания экстренной медицинской и (или) гуманитарной помощи населению при стихийных бедствиях, выполнения поисково-спасательных, аварийно-спасательных работ и особо важных полетов во всех аэропортах (аэродромах) гражданской авиации производится в первую очередь.

Сноска. Пункт 1414 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).

1415. В случае вынужденной посадки экипаж ВС организует доставку больных или медицинского груза в ближайший медицинский пункт и при возможности обеспечивает подготовку места для посадки другого ВС.

1415-1. разрешается выполнять полеты для оказания экстренной медицинской и (или) гуманитарной помощи населению при стихийных бедствиях, выполнения поисково-спасательных, аварийно-спасательных работ и особо важных полетов ночью над облаками при их количестве не более двух октантов, в этом случае расстояние по вертикали от ВС до верхней границы облаков должно быть не менее 300 м (1000 футов) и расстояния по горизонтали до облаков не менее 1500 м.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1415-1 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).

1415-2. при организации полетов для оказания экстренной медицинской и (или) гуманитарной помощи населению при стихийных бедствиях, выполнения поисково-спасательных, аварийно-спасательных работ и особо важных полетов маршрут выбирается через ориентиры, легко опознаваемые в условиях ограниченной видимости с тем, чтобы обеспечивался обход искусственных препятствий на удалении, позволяющем не включать их в расчет безопасной высоты.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1415-2 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).

1415-3. при ухудшении метеоусловий до значений ниже, указанных в пунктах 1407 и 1407-1 настоящих Правил, КВС выполняет возврат на аэродром вылета или переходит на полет по ППП (по согласованию с органом ОВД при полете в

контролируемом воздушном пространстве), или производит посадку на ближайшем аэродроме. В случае попадания ВС в условия, исключающие визуальный полет, КВС руководствуется пунктами 436 и 437 настоящих Правил.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1415-3 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).

Параграф 7. Полеты с морских судов и морских буровых установок

1416. При выполнении полетов с морских судов КВС – вертолета, имеющий самостоятельный налет на вертолетах не менее 2000 часов и соответствующее разрешение, записанное в задании на полет, принимает решение и выполняет полет по фактической погоде при следующих условиях:

1) видимость не менее 5000 м и ВНГО на 100 м (330 фут) выше минимума для данного вида работ;

2) в прогнозе погоды не предусматривается усиление скорости ветра более допустимой для данного вида работ и ограничений РЛЭ для данного типа ВС. При этом экипаж вертолета в течение всего полета следит за изменением погоды и в случае ее ухудшения ниже указанных значений прекращает выполнение задания.

1417. Полеты вертолета с морского судна разрешаются на удалении, обеспечивающем устойчивую двустороннюю радиосвязь и контроль по направлению с использованием РТС, установленных на морском судне.

1418. Полеты на морские буровые установки (далее - МБУ) выполняются по маршрутам на вертолетах с двумя двигателями. Полеты на МБУ, установленные на удалении более 30 км от береговой черты и не оборудованные РТС, не допускаются.

1419. При двух и более МБУ в районе с радиусом 2 км и менее полеты организуются таким образом, чтобы в этом радиусе находился один вертолет.

1420. Экипаж вертолета в период предполетной подготовки обеспечивается сведениями о фактической погоде, параметрах качки морского судна, состоянии морской поверхности по маршруту и в районе МБУ.

1421. Полеты с (на) морских (е) судов (а) и МБУ выполняются по ПВП при условиях погоды:

1) днем: видимость не менее 2000 м и ВНГО не менее 150 м (500 фут);

2) ночью: видимость не менее 5000 м и ВНГО не менее 300 м (1000 футов) на вертодромы и/или МБУ, оборудованные светотехническими средствами.

Сноска. Пункт 1421 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 8. Авиационные экспериментальные и научно-исследовательские работы

1422. Полеты по проведению экспериментальных и научно-исследовательских работ осуществляются эксплуатантами по договорам и в соответствии с утвержденной сторонами программой полетов (полета).

1423. Полеты по проведению экспериментальных и научно-исследовательских работ выполняются днем и ночью по ПВП и ППП.

Минимумы при выполнении полетов по проведению экспериментальных и научно-исследовательских работ устанавливаются в соответствии с программой летных испытаний.

К данному виду работ допускаются наиболее подготовленные летные экипажи.

1424. Полеты по проведению экспериментальных и научно-исследовательских работ выполняются, если технология и правила выполнения полетов не противоречат требованиям настоящих Правил, РЛЭ или эквивалентного ему документа и законодательства Республики Казахстан в области использования воздушного пространства и деятельности гражданской авиации.

Параграф 9. Полеты по десантированию и выброске парашютистов

1425. Полеты по десантированию и выброске парашютистов выполняются с целью выполнения производственных, тренировочных прыжков и спортивных мероприятий.

1426. Полеты на выполнение производственных прыжков разрешается выполнять при истинной высоте полета ВС не ниже минимальной высоты использования парашютной системы в соответствии с инструкцией по ее эксплуатации.

1427. На ВС, предназначенном для парашютных прыжков, устанавливается ограждение на наружной ручке входной двери и обтекатель на зарядном штуцере амортизатора левой стойки. Прыжки с парашютом выполняются как одиночные, так и групповые.

1428. Не допускается производить выброску спасателей-парашютистов на вырубки, гари, ветровалы, болота (кроме пересохших), усохшие насаждения, а также в случаях возможного попадания их на высоковольтную линию.

1429. Снижение самолета для тщательного осмотра площадки приземления парашютистов разрешается до безопасной высоты.

1430. Выброска спасателей-парашютистов на площадки, расположенные ближе 500 м от рек и водоемов, разрешается только в тех случаях, когда невозможно подобрать более удаленной от реки или водоема площадки. 1431. Производственные прыжки с парашютами "круглой формы" выполняются при скорости ветра у земли в месте приземления не более 8 м/сек, а с парашютами типа "крыло" при скорости ветра, превышающем максимальную горизонтальную скорость по тактико-техническим характеристикам основного парашюта парашютной системы не более чем на 5 м/сек.

1432. Решение на десантирование парашютно-десантной группы парашютным способом принимает старший группы по согласованию с КВС и руководителем поисково-спасательных работ.

Параграф 10. Производственные прыжки с парашютом на лес в специальном защитном снаряжении

1433. Прыжки с парашютом на лес могут выполняться при силе ветра над верхней кромкой леса, в месте приземления не более 10 м/сек.

Выброску парашютистов на лес разрешается производить только в тех случаях, когда выброска на имеющиеся в районе бедствия площадки не обеспечивает своевременного прибытия спасателей-парашютистов на место бедствия для оказания помощи, и при невозможности провести беспарашютное десантирование спасателей-парашютистов.

1434. При осмотре участка леса с поисковых ВС обращается особое внимание на наличие сухостойных деревьев и крутизну склонов.

1435. Выброску спасателей-парашютистов на лес разрешается производить только группами не менее трех человек. Разрешается выбрасывать по одному парашютисту в каждом заходе ВС.

Параграф 11. Тренировочные прыжки с парашютом

1436. Тренировочные прыжки с парашютом разрешается проводить на аэродромах и на специально выбранных площадках, отвечающих требованиям безопасности приземления парашютистов и имеющих размеры:

при выполнении прыжков по программе первоначального обучения – не менее 600 х 600 м;

во всех других случаях – не менее 400 х 200 м.

Площадка приземления должна отвечать следующим требованиям:

находиться в стороне от воздушных трасс, по которым производятся полеты;

не иметь препятствий (если это не предусмотрено программой подготовки (тренировки));

иметь за пределами ее границ (не менее 250-300 м) зону безопасности, свободную от строений, железных дорог, линий электропередач, крупных водоемов и других, опасных для приземления препятствий;

иметь подъездные пути для автотранспорта.

1437. Прыжки с парашютом днем разрешается выполнять при скорости ветра у земли:

1) не более 5 м/сек – для начинающих парашютистов;

2) не более 10 м/сек – для лицензированных парашютистов;

3) для инструкторов-парашютистов 2 класса и выше – не более 15 м/сек с учетом тактико-технических данных основных и запасных парашютов.

1438. Прыжки с парашютом ночью, а также днем на мерзлый грунт и малоснежный покров разрешается выполнять при скорости ветра у земли:

1) не более 4 м/сек – для начинающих парашютистов;

2) не более 8 м/сек – для инструкторов-парашютистов и лицензированных парашютистов.

1439. Прыжки с парашютом на воду выполняются при волнении воды, не превышающем трех баллов и при скорости ветра у поверхности воды:

1) не более 8 м/сек – для начинающих парашютистов;

2) не более 10 м/сек – для опытных парашютистов и инструкторов-парашютистов.

1440. Минимальная высота прыжка без задержки раскрытия основного парашюта:

1) типа "крыло" – 1000 м (3300 фут);

2) круглой формы – 800 м (2650 фут).

1441. Минимальная высота раскрытия ранца основного парашюта, считая от уровня поверхности земли:

1) тандем – 1200 м (3950 фут);

2) начинающие парашютисты, выполняющие прыжки с задержкой раскрытия основного парашюта – 1100 м (3600 фут);

3) парашютисты, выполняющие прыжки с парашютами типа "крыло" – 1000 м (3300 фут);

4) парашютисты, выполняющие прыжки с парашютами круглой формы – 800 м (2650 фут).

Параграф 12. Поисковые и аварийно-спасательные работы

1442. Поисковые и аварийно-спасательные работы организуются в целях спасания пассажиров и экипажей ВС, терпящих или потерпевших бедствие.

1443. Порядок проведения поисковых и аварийно-спасательных работ осуществляются в соответствии с требованиями Правил по организации поисково-спасательного обеспечения полетов на территории Республики Казахстан и Правил аварийно-спасательного обеспечения полетов в аэропортах Республики Казахстан, утвержденных приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 325 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 12216).

Параграф 13. Летные проверки (облеты) наземных средств радиотехнического обеспечения полетов, авиационной радиосвязи и летные валидации схем захода на посадку.

Сноска. Наименование параграфа 13 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1444. Летные проверки средств радиотехнического обеспечения полетов, авиационной радиосвязи (далее - средств РТОП и связи) проводятся с целью подтверждения соответствия тактических характеристик требованиям нормативно-эксплуатационной документации и оценки пригодности к эксплуатации средств РТОП и связи.

Летные проверки средств РТОП и связи осуществляются в соответствии с требованиями Правил радиотехнического обеспечения полетов и авиационной радиосвязи в гражданской авиации.

1445. Летная валидация инструментальных схем захода на посадку, прилета и вылета из района аэродрома ВС, осуществляется по программам, согласованным с уполномоченной организацией.

Сноска. Пункт 1445 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

параграф 14. Транспортно-связные работы

Сноска. Наименование параграфа 14 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1446. Данный вид авиационных работ выполняется в целях обслуживания различных экспедиций, научных и хозяйственных организаций, использующих ВС для связи, транспортировки работников, груза и оборудования заказчика.

Транспортно-связные работы выполняются в соответствии с требованиями настоящих Правил к выполнению полетов по ПВП и ППП на воздушных трассах и маршрутах.

Сноска. Пункт 1446 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1447. Перевозку грузов на вертолетах разрешается осуществлять и с использованием внешней подвески.

Разгрузку разрешается осуществлять в полете методом сброса или в режиме висения вертолета, после посадки ВС.

1448. Сброс грузов производится с парашютами и без парашютов:

1) с парашютами – с высоты не менее 150 м (500 фут);

2) без парашюта:

в равнинной местности – с высоты не ниже 25 м (80 фут);

в холмистой местности – не ниже 50 м (170 фут);

в горной местности – не ниже 100 м (330 фут).

1449. Полеты на вертолетах с грузом на внешней подвеске выполняются по ПВП с обходом населенных пунктов;

1) в равнинной и холмистой местности:

днем и в сумерках – при видимости не менее 2000 м и ВНГО не ниже 200 м (650 фут);

ночью – при видимости не менее 4000 м и ВНГО не ниже 450 м (1500 фут);

2) в горной местности – днем при ВНГО не ниже 400 м (1300 фут) при видимости не менее:

5000 м в горной местности с относительным превышением рельефа до 2000 м;

8000 м в горной местности с относительным превышением рельефа свыше 2000 м.

1450. Груз, транспортируемый на внешней подвеске, сбрасывается аварийно в следующих случаях:

1) на висении, если использована максимальная мощность двигателя (двигателей), а вертолет самопроизвольно снижается;

2) при потере летным экипажем визуального контакта с землей в условиях снежного (пыльного) вихря;

3) при касании грузом земли или препятствия в момент разгона или торможения вертолета;

4) при раскачке груза, угрожающей безопасности полета;

5) при вынужденной посадке, когда приземление с грузом невозможно;

6) при отказе двигателя (двигателей);

7) в случаях по обоснованному решению КВС вертолета.

Глава 19. Специальные утверждения

Параграф 1. Утверждение к полетам в районах полетов или по маршрутам, где установлены соответствующие навигационные спецификации, основанные на характеристиках (PBN)

1451. Утверждение ВС к полетам в воздушных пространствах государств или районах, где установлены навигационные спецификации, основанные на характеристиках (далее - PBN) осуществляется уполномоченной организацией в соответствии с положениями приложений 19 и 20 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 1451 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

1452. Допуск ВС к полетам в воздушных пространствах государств или районах, где установлены соответствующие PBN записывается в эксплуатационные спецификации сертификата эксплуатанта.

Параграф 2. Утверждение к полетам в воздушном пространстве, где предусмотрены технические требования к минимальным навигационным характеристикам (MNPS)

1453. Полеты в воздушном пространстве, где предусмотрены технические требования к минимальным навигационным характеристикам (далее - воздушное пространство MNPS), могут выполняться только при наличии соответствующих разрешений уполномоченной организации в соответствие с положениями приложения 22 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 1453 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

1454. ВС, выполняющие полеты в воздушном пространстве MNPS, оборудуются:

двумя исправными системами дальней навигации (далее - LRNS). В качестве LRNS может быть одна из следующих систем:

1) одна инерциальная навигационная система (INS);

2) одна спутниковая навигационная система (GNSS); или

3) одна комплексная навигационная система, использующая в качестве датчиков одну или более инерциальных систем (IRS) или любую другую систему, соответствующую требованиям MNPS.

Параграф 3. Утверждение к полетам в воздушном пространстве в условиях сокращенного минимума вертикального эшелонирования 300 м (1000 фут) между эшелонами 290 (8850 м) и 410 (12500 м) включительно (RVSM)

1455. Допуск к полетам ВС в воздушном пространстве применения сокращенного минимума вертикального эшелонирования (далее - RVSM) осуществляется уполномоченной организацией в соответствии с положениями приложений 17 и 18 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 1455 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

1456. Для выполнения полетов в определенных частях воздушного пространства, где на основании регионального аэронавигационного соглашения между ЭП 290 и 410 включительно применяется сокращенный минимум вертикального эшелонирования (RVSM) в 300 м (1000 фут):

самолет оснащается оборудованием, которое может обеспечить:

индикацию в кабине экипажа эшелона полета, на котором выполняется полет;

выдерживание в автоматическом режиме выбранного эшелона полета;

предупреждение членов экипажа о наличии отклонения от выбранного эшелона полета. Пороговое значение отклонения при выдаче предупреждения не превышает ±90 м (300 фут);

автоматическое представление данных о барометрической абсолютной высоте;

уполномоченная организация выдает специальное утверждение на выполнение полетов в условиях RVSM.

Сноска. Пункт 1456 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 4. Допуск эксплуатантов к производству полетов продолжительностью более 60 минут до запасного аэродрома на маршруте (EDTO)

1457. Полеты EDTO применяются на тех маршрутах, которые имеют точки, время полета от которых до запасного аэродрома на маршруте превышает 60 минут.

1458. Допуск к полетам EDTO осуществляется уполномоченной организацией в соответствии с положениями приложений 10 и 11 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 1458 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

Параграф 5. Допуск эксплуатантов к перевозке опасных грузов

1459. Эксплуатанты, не допущенные к перевозке опасных грузов:

создают учебные программы по опасным грузам, отвечающие требованиям нормативных правовых актов в сфере гражданской авиации Республики Казахстан. Подробное описание этих программ включается в РПП;

устанавливают политику и процедуры в области опасных грузов в РПП.

Указанные мероприятия позволяют персоналу эксплуатанта:

определить и отказать в принятии незаявленных опасных грузов, включая COMAT, классифицированных как опасные грузы;

сообщать уполномоченной организации и государства, в котором это произошло, информацию о любых:

случаях обнаружения в грузе или почте незаявленных опасных грузов;

происшествиях и инцидентах с опасными грузами.

Сноска. Пункт 1459 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1460. Уполномоченная организация утверждает перевозку опасных грузов и обеспечивает, чтобы эксплуатант, перевозящий опасные грузы в качестве груза:

создавал учебные программы по опасным грузам, отвечающие требованиям нормативных правовых актов в сфере гражданской авиации Республики Казахстан. Подробное описание учебных программ по опасным грузам включается в РПП;

устанавливал политику и процедуры в области опасных грузов в РПП.

Указанные мероприятия позволяют персоналу эксплуатанта:

определить и отказать в принятии незаявленных или неверно заявленных опасных грузов, включая COMAT, классифицированных как опасные грузы;

предоставлять уполномоченной организации и государства, в котором это произошло, информацию о любых:

случаях обнаружения в грузе или почте незаявленных или неверно заявленных опасных грузов;

происшествиях и инцидентах с опасными грузами;

предоставлять соответствующим уполномоченным органам государства эксплуатанта и государства отправления информацию о любых случаях обнаружения перевозки опасных грузов, когда:

груз не был погружен, отделен, разделен или закреплен в соответствии с положениями главы 2 части 7 Технических инструкций (Док 9284 ИКАО);

информация об опасных грузах не была предоставлена КВС;

принимать, обрабатывать, хранить, перевозить, осуществлять погрузочно-разгрузочные работы с опасными грузами в качестве груза на борту ВС, включая COMAT, классифицированные как опасные грузы;

предоставлять КВС точную и удобочитаемую информацию в письменном или печатном виде, касающуюся опасных грузов, которые надлежит перевозить в качестве груза.

Сноска. Пункт 1460 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1461. Эксплуатант обеспечивает предоставление информации всему персоналу, включая персонал третьих сторон, участвующему в процессе приемки, обработки, погрузки и разгрузки груза, об эксплуатационном утверждении и ограничениях эксплуатанта в отношении перевозки грузов.

1462. Вышеуказанные положения по перевозке опасных грузов распространяются на эксплуатантов, выполняющих внутренние коммерческие авиатранспортные перевозки.

Глава 20. Утверждение к полетам в условиях ограниченной видимости (LVO)

Параграф 1. Общие положения

1463. Эксплуатант выполняет полеты LVO, когда такие полеты утверждены уполномоченной организацией.

К полетам LVO относятся:

1) взлеты в условиях ограниченной видимости (LVTO);

2) полеты ниже стандартной CAT I (LTS CAT I);

3) полеты по CAT II;

4) полеты кроме стандартной CAT II (OTS CAT II);

5) стандарт CAT III;

6) заходы на посадку, использующие EVS, для которых эксплуатационный кредит применяется для уменьшения RVR по минимуму не более чем на одну треть опубликованных RVR.

Сноска. Пункт 1463 с изменением, внесенным приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

1463-1. Уполномоченная организация выдает специальное утверждение на заходы на посадку по приборам в условиях низкой видимости, которые выполняются только тогда, когда предоставляется информация о дальности видимости на ВПП (RVR).

Сноска. Правила дополнены пунктом 1463-1 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1464. Для того, чтобы получить разрешение от уполномоченной организации на полеты LVO, эксплуатант демонстрирует требования указанные ниже.

Сноска. Пункт 1464 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

1465. Эксплуатант выполняет полеты LTS CAT I если:

1) каждое ВС сертифицировано для полетов по CAT II;

2) автоматический заход на посадку в сочетании с автоматической посадкой одобрен для полетов по CAT IIIA;

3) использование утвержденной системы посадки с использованием HUDLS, по меньшей мере, на 45 м (150 фут) выше порога ВПП.

1466. Эксплуатант выполняет полеты по CAT II, OTS CAT II или CAT III, если:

1) каждое ВС, на котором предполагается выполнять такие заходы, сертифицировано для захода на посадку с DH менее 60 м (200 фут), или без DH, и оборудованы в соответствии с действующими требованиями к летной годности;

2) установлена система регистрации (записи) автоматических заходов и/или посадок, производится их расшифровка и анализ с целью отслеживания безопасности выполнения таких полетов;

3) эксплуатант имеет разрешение уполномоченной организации на выполнение таких полетов (заходов на посадку);

4) DH определяется с помощью радиовысотомера;

5) экипаж состоит, по меньшей мере, из двух пилотов;

6) все высоты оповещения ниже 60 м (200 фут) выше порогового значения высоты аэродрома определяются радиовысотомером.

Сноска. Пункт 1466 с изменением, внесенным приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

1467. Эксплуатант выполняет заход на посадку с использованием EVS, если:

1) EVS сертифицирована для захода на посадку и сочетает в себе инфракрасный датчик изображения и полетной информации на HUD;

2) для полетов с RVR ниже 550 м, экипаж состоит, по меньшей мере, из двух пилотов;

3) для заходов на посадку по CAT I, естественный визуальный контакт с ориентирами на ВПП достигается, по меньшей мере, на 30 м (100 фут) выше порога ВПП.

1468. Для схемы захода на посадку с APV и NPA выполнении техники CDFA, естественный визуальный контакт с ориентирами ВПП достигается, по меньшей мере, на 60 м (200 фут) выше порога превышения аэродрома и следующих требований:

1) заход на посадку с использованием одобренного режима наведения вертикальной траектории полета;

2) участок захода на посадку от FAF до порога ВПП является прямой, а разница между конечным курсом захода на посадку и осевой линии ВПП не превышает 2 градусов;

3) опубликованный конечный заход на посадку не больше, чем 3,7 градуса;

4) не превышены максимальные компоненты бокового ветра, установленные при сертификации EVS.

Параграф 2. Требования к аэродромам (вертодромам)

1469. Эксплуатант не использует аэродром (вертодром) для LVO ниже видимости 800 м за исключением случаев:

1) аэродром одобрен для таких полетов со стороны уполномоченной организации;

2) установлены процедуры полетов при LVP.

Сноска. Пункт 1469 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1470. Эксплуатант не выполняет заходы на посадку по CAT II/III, если аэродром (вертодром) не допущен (не сертифицирован) к таким полетам уполномоченной организацией, в котором он зарегистрирован.

Сноска. Пункт 1470 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1471. Эксплуатант убеждается, что на аэродроме (вертодроме) установлены и введены в действие процедуры полетов LVP.

1472. Если эксплуатант выбирает аэродром, где термин LVP не используется, то эксплуатант убеждается, что на аэродроме существуют эквивалентные процедуры, которые соответствуют требованиям LVP. Такое положение указывается в РПП эксплуатанта или руководстве по процедурам, включая руководящие указания для летного экипажа о том, как определить эквивалентность LVP.

Параграф 3. Требования к оборудованию ВС при полетах в условиях ограниченной видимости

1473. Эксплуатант включает в РПП MEL, который пригоден к эксплуатации для выполнения взлета при LVTO, заходов на посадку и посадок по CAT II, OTS CAT II или CAT III в соответствии с РЛЭ, либо другим одобренным документом.

1474. КВС проверяет, что статус ВС, оборудования и систем соответствует предстоящим видам полетов при ограниченной видимости, при этом используется РЛЭ ВС и РПП эксплуатанта, где содержатся соответствующие инструкции.

Параграф 4. Демонстрация эксплуатантом работоспособности бортовых систем при полетах в условиях ограниченной видимости

1475. Целью эксплуатационной демонстрации является определение или подтверждение использования и эффективности применяемых систем управления полетом ВС, в том числе HUDLS.

1476. Для получения допуска к полетам по CAT II, OTS CAT II или CAT III эксплуатант демонстрирует уполномоченной организации работоспособность бортовых систем ВС (с предоставлением доказательной документации).

Сноска. Пункт 1476 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

1477. Должно быть выполнено, по меньшей мере, 30 автоматических заходов на посадку и посадок по CAT II, OTS CAT II или CAT III для каждого типа ВС, если запрашиваемая DH – 15 м (50 фут) или выше, или 100 автоматических заходов на посадку и посадок по CAT III для каждого типа ВС – если запрашиваемая DH менее 15 м (50 фут).

1478. Если эксплуатант имеет различные варианты (модификации) одного и того же типа ВС, использующего те же основные системы управления полетом и системы индикации, или различные основные системы управления полетом и системы индикации на одном и том же типе ВС, он демонстрирует, что все они соответствуют основным критериям характеристик бортовых систем.

1479. Если число неудачных автоматических заходов на посадку и посадок превышает 5% от общей суммы (неудовлетворительные посадки, отключение систем),

программа оценки увеличивается на 10 автоматических заходов на посадку и посадок, пока общий процент отказов не будет менее 5%.

1480. Требуемый уровень успешности полетов по CAT II, OTS CAT II или CAT III соответствует требованиям, установленным уполномоченной организацией.

Заход на посадку считается успешным, если:

1) применяются критерии успешности заходов на посадку в условиях ограниченной видимости;

2) нет отказов бортовых систем, обеспечивающих заход на посадку.

Сноска. Пункт 1480 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 5. Эксплуатационная оценка новых для эксплуатанта типов ВС

1481. Эксплуатант при вводе в эксплуатацию новых типов ВС обеспечивает выполнение требований следующих требований:

1) система автоматической посадки соответствует заявленным характеристикам и надежность работы в условиях эксплуатации;

2) на каждом типе ВС, в соответствии с требованиями уполномоченной организации, выполняется определенное количество посадок в обычных условиях эксплуатации и/или при тренировках с использованием автоматических систем посадки и пробега.

Сноска. Пункт 1481 с изменением, внесенным приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

1482. Полеты проводятся с использованием ILS по CAT II, OTS CAT II или CAT III или проводятся с использованием других посадочных систем, при условии сбора достаточного количества данных для определения причин неудовлетворительной работы систем автоматической посадки (далее - САП).

1483. В тех случаях, когда эксплуатант приобретает новые типы ВС, которые уже допущены к полетам по CAT II и/или CAT III, уполномоченная организация допускает сокращение программы эксплуатационной оценки указанных ВС.

Сноска. Пункт 1483 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

Параграф 6. Непрерывный контроль. Сбор данных о работоспособности бортовых систем

1484. После получения разрешения на начало полетов в условиях ограниченной видимости, эти полеты постоянно отслеживаются эксплуатантом для определения

каких-либо отклонений в работе систем управления полетом прежде, чем они станут опасными, для этого используются доклады членов летных экипажей.

1485. В течение 12 месяцев собирается и обрабатывается следующая информация:

1) общее количество заходов на посадку и посадок (по типам ВС, независимо от метеоусловий) с включением бортового оборудования, используемого при заходах по CAT II и CAT III, как в рейсовых условиях, так и при тренировочных полетах;

2) доклады летных экипажей о не успешных заходах на посадку и/или автоматических посадках по следующим причинам:

отказы бортовых систем;

неустойчивая работа наземных средств;

уходы на второй круг по указанию диспетчера;

другие причины.

1486. Эксплуатант устанавливает порядок контроля рабочих параметров автоматических посадочных систем на каждом ВС.

Параграф 7. Условия получения эксплуатантом разрешения на полеты по CAT II или CAT III

1487. Эксплуатант без опыта полетов по CAT II, OTS CAT II или CAT III получает разрешение на полеты по CAT II, OTS CAT II или CAT III, если имеет, шестимесячный опыт полетов по CAT I на данном типе ВС.

Сноска. Пункт 1487 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1488. Повышенный минимум выражается в повышении видимости на ВПП и/или ограничений по применению минимума "БЕЗ ВПР" и подбирается так, чтобы в последующем не требовалось вводить какие-либо изменения в летные процедуры.

1489. Эксплуатант, имеющий опыт полетов по CAT II или CAT III получает в уполномоченной организации разрешение на сокращение переходного этапа.

Сноска. Пункт 1489 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

1490. Эксплуатант, по согласованию с заводом – изготовителем, разрабатывает инструкции по техническому обслуживанию бортового оборудования автоматического управления полетом и включает их в программу технического обслуживания ВС, предварительно получив на это разрешение уполномоченной организации.

Сноска. Пункт 1490 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

Параграф 8. Подготовка членов летного экипажа и их квалификация

1491. Эксплуатант обеспечивает, чтобы до выполнения полетов в условиях ограниченной видимости (LVO):

каждый член летного экипажа:

прошел подготовку и проверку, в соответствие с требованиями РПП эксплуатанта, в том числе подготовку на тренажере (FSTD), для выполнения полетов в предельных значениях RVR/VIS и ВПР (DH) специфичные для эксплуатации и типа ВС;

квалифицировался в соответствии со стандартами, установленными в РПП.

1492. Подготовка и проверка членов летного экипажа проводится в соответствии с подробным учебным планом.

1493. Эксплуатант не выполняет взлеты при дальности видимости на ВПП менее 150 м (категория самолетов A, B и C) или менее 200 м (категория самолетов D) без специального разрешения уполномоченной организации.

Сноска. Пункт 1493 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

Параграф 9. Тренажерная и/или летная подготовка

1494. В тренажерную и (или) летную подготовку к полетам в условиях ограниченной видимости эксплуатант включает:

1) проверку работоспособности оборудования на земле и в полете;

2) правильность применения минимума в зависимости от статуса установленного наземного оборудования;

3) анализ работы автоматических систем захода и систем автоматической посадки по случаям отказов и отклонений в работе данных систем;

4) действия при отказах и различных неисправностях двигателей, электрических систем, гидравлики или автоматических управляющих систем;

5) полеты с допустимыми отказами оборудования и использование минимального перечня оборудования (MEL);

6) применение эксплуатационных ограничений указанных в сертификате (удостоверении о годности к полетам) летной годности ВС;

7) определение отклонений ВС относительно ВПП на ВПР (DH) визуально и по приборам и принятие решения о продолжении захода и посадке;

8) порядок действий в случаях, какой либо неисправности по достижении и ниже предупредительной высоты (Alert Height) выставляемой задатчиком радиовысотомера.

1495. Эксплуатант обеспечивает, чтобы каждый член летного экипажа изучил технологию работы и прошел тренировку в составе экипажа. Для данного вида тренировки максимально используется тренажер.

Параграф 10. Требования к тренировке в условиях ограниченной видимости (LVP, CAT II/ III) для летного состава при переподготовке на другие типы или варианты ВС

1496. Эксплуатант обеспечивает, чтобы члены летного экипажа, имеющие допуск к выполнению полетов в условиях ограниченной видимости (LVP, CAT II, OTS CAT II или CAT III) при переходе на другой тип ВС прошли тренировку по сокращенной программе.

1497. Эксплуатант обеспечивает, чтобы все члены экипажа проходили рейсовую тренировку под контролем:

1) для CAT II минимум 3 (три) посадки с отключением автопилота в режиме ручного пилотирования;

2) четыре посадки с касанием при использовании HUDLS, включая одну посадку, соответственно две с использованием HUDLS с касанием – при переподготовке с процедурой не требующем летной тренировки (zero flight time);

3) для CAT III, минимум 2 (две) автоматические посадки, или 1 (одну) автоматическую посадку в случае прохождения тренировки на тренажере, не требующем летной тренировки.

Для CAT III – четыре захода на посадку с касанием при использовании HUDLS.

1498. До начала выполнения полетов по CATII/III (для КВС и пилотов которым передано управление ВС) необходимым условие – наличие первоначального опыта на данном типе ВС 50 (пятидесяти) часов или 20 (двадцати) посадок, включая полеты под контролем.

1499. Для членов летного экипажа, ранее не выполнявших полеты по данному минимуму, по достижении налета 100 (ста) часов или 40 (сорока) посадок на данном типе ВС, включая рейсовую тренировку под контролем, добавляется 100 м к опубликованному минимуму по CAT II, OTS CAT II или CAT III по RVR.

Параграф 11. Взлет в условиях RVR на ВПП менее чем 150 (200) м

1500. Эксплуатант обеспечивает, чтобы до разрешения на выполнение взлета в условиях RVR менее чем 150/200 м (ниже 200 м для самолетов категории D), была выполнена следующая подготовка с использованием тренажерного устройства имитации полета (FSTD):

1) нормальный взлет в условиях минимальной разрешенной RVR;

2) взлет в условиях минимальной разрешенной RVR с отказом двигателя в диапазоне скоростей V1….V2 или на ближайшей к данному диапазону скорости исходя из условий безопасности;

3) взлет в условиях минимальной разрешенной RVR с отказом до скорости V1 и прекращением взлета.

1500-1. Для взлета в условиях низкой видимости уполномоченная организация выдает специальное утверждение в отношении минимальной RVR для взлета.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1500-1 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1501. Эксплуатант проверяет, что член летного экипажа до получения допуска к взлету в условиях RVR менее 150 м (менее 200 м для самолетов категории D) выполнил необходимую проверку. В качестве проверки засчитывается успешное завершение подготовки на тренажере и/или летной тренировки при переподготовке на другой тип ВС.

Параграф 12. Полеты в условиях ограниченной видимости

1502. В период срока действия квалификационной проверки выполняется не менее 2 (двух) заходов на тренажере (FSTD), а с использованием для посадки HUDLS и/или EVS соответственно не менее 4 (четырех). Один из вышеуказанных заходов выполняется с посадкой при самой наименьшей одобренной уполномоченной организацией RVR.

Один заход на тренажере (FSTD) или два захода с использованием HUDLS и/или EVS могут быть заменены заходами и посадкой на ВС с использованием утвержденных процедур CAT II и CAT III.

Один из этих заходов выполняется с уходом на второй круг в ходе выполнения квалификационной проверки.

Если эксплуатант имеет допуск к выполнению взлета при RVR менее чем 150 м, при выполнении квалификационных проверок в установленный период выполняется один взлет при LVTO, при условии минимальной разрешенной RVR.

Сноска. Пункт 1502 с изменением, внесенным приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

1503. Для поддержания профессиональных навыков, проверки и тренировки по CAT III, эксплуатант использует тренажер.

1504. При отсутствии тренажера для данного ВС, уполномоченная организация принимает решение о разрешении проведения периодической тренировки и проверки на допуск к полетам по CAT II и взлету в условиях LVTO на ВС.

Сноска. Пункт 1504 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

1505. Продление допуска к полетам в условиях LVTO и CAT II, OTS CAT II или CAT III осуществляется при выполнении периодической проверки и тренировки в соответствии с положениями настоящего параграфа.

Параграф 13. Выполнение полетов в условиях ограниченной видимости

1506. Эксплуатант устанавливает процедуры по выполнению взлета при ограниченной видимости (LVTO), заходов на посадку и посадок по CAT II, OTS CAT II или CAT III. Эти процедуры включаются в РПП эксплуатанта и содержат обязанности членов летного экипажа при рулении, взлете, заходе на посадку, выравнивании, посадке, пробеге после посадки и уходе на второй круг.

1507. Полеты при ограниченной видимости включают следующие операции:

1) взлет в штурвальном режиме (с использованием или без использования электронной системы наведения);

2) заход на посадку в автоматическом режиме до ВПР и ниже, выравнивание, посадка и пробег в штурвальном режиме;

3) заход на посадку в автоматическом режиме, автоматическое выравнивание и посадка, управление на пробеге в штурвальном режиме;

4) заход на посадку, выравнивание, посадка и пробег после посадки в автоматическом режиме, когда опубликованный минимум по RVR менее 400 м.

Параграф 14. Процедуры при выполнении взлета, захода на посадку и их выполнению в условиях ограниченной видимости

1508. Эксплуатант определяет обязанности членов летного экипажа при выполнении взлета, захода на посадку, выравнивании, пробеге и уходе на второй круг в РПП. Особое внимание уделяется в определении функциональных обязанностей членов летного экипажа при переходе от ПМУ к ВМУ, в условиях ухудшения видимости или отказа оборудования ВС. Также обращается внимание на распределение обязанностей в экипаже с тем, чтобы нагрузка на пилота, принимающего решение о производстве посадки или уходе на второй круг, была оптимальной.

1509. Эксплуатант устанавливает процедуры и инструкции, которые будут использоваться для выполнения полетов в условиях LVO. Эти процедуры и инструкции включаются в РПП или руководство по процедурам и содержат обязанности членов летного экипажа во время руления, взлета, захода на посадку, пожара, посадки, пробега и ухода на второй круг, в зависимости от обстоятельств.

Глава 21. Процедуры построения аэродромных схем, применяемых при выполнении захода на посадку и вылета из района аэродрома ВС, с использованием радионавигационного оборудования

Параграф 1. Построение аэродромных схем

1510. Аэродромные схемы подлежат публикации в AIP Республики Казахстан в соответствии с положениями Правил обеспечения АНИ в ГА.

1511. Процесс построения аэродромных схем заключается в получении данных, построении и их публикации.

1512. Процесс построения схем захода на посадку начинается с внесения и проверки исходных данных, и завершается наземной (или) лҰтной валидацией с составлением документации для утверждения и публикации.

Сноска. Пункт 1512 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1513. Уполномоченная организация распределяет между организациями гражданской авиации Республики Казахстан и своими структурными подразделениями подготовку исходных данных в соответствии с положениями Правил обеспечения АНИ в ГА.

Сноска. Пункт 1513 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

Параграф 2. Обозначения стандартных маршрутов вылета (SID), прибытия (STAR) и относящихся к ним аэродромным схемам

1514. Каждому маршруту присваивается отдельный индекс.

1515. Индекс стандартного маршрута вылета или прибытия (по приборам или визуального захода на посадку) состоит из:

1) основного указателя;

2) указателя статуса;

3) указателя маршрута.

1516. Основным указателем является пятибуквенное кодовое название основной точки 5LNC, в которой заканчивается стандартный маршрут вылета или начинается стандартный маршрут прибытия.

1517. Указателем статуса является число от 1 до 9.

Указателем маршрута является одна буква латинского алфавита. Буквы "I" и "O" не используются.

Параграф 3. Обозначения маршрутов ОВД

1518. Контролируемые, консультативные и неконтролируемые маршруты ОВД, за исключением стандартных маршрутов прибытия и вылета, состоят из основного индекса и дополняемого:

1) одним префиксом (приставкой).

2) одной дополнительной буквой.

1519. Основному магистральному маршруту на всем его протяжении присваивается один и тот же индекс независимо от пересекаемых узловых диспетчерских районов, государств или регионов.

1520. В случае если два или несколько магистральных маршрутов имеют общий участок, этот участок обозначается каждым из индексов соответствующих маршрутов, за исключением тех случаев, когда это создает трудности при обеспечении ОВД, в последнем случае при согласии всех заинтересованных сторон присваивается только один индекс

1521. Присваиваемый одному маршруту основной индекс не присваивается какому-либо другому маршруту.

Параграф 4. Обозначение основных точек при использовании воздушного пространства

1522. Основные точки устанавливаются для определения маршрута и (или) в зависимости от потребностей органов ОВД в информации относительно выполнения полета ВС.

1523. Основные точки обозначаются индексами.

1524. Используемые кодированные индексы не должны дублироваться в пределах 1100 км (600 м. миль) от местонахождения соответствующего радионавигационного средства.

1525. В случае если основную точку требуется установить в месте, не обозначенном по местонахождению радионавигационного средства, эта основная точка обозначается отдельным пятибуквенным (5LNC) удобно произносимым кодовым названием, служащим в этом случае одновременно названием и кодированным индексом основной точки, к которым относятся:

1) контрольная точка начального этапа захода на посадку (IAF);

2) контрольная точка промежуточного этапа захода на посадку (IF);

3) контрольная точка схемы ожидания;

4) контрольная точка на маршруте (пути) (WPT).

Параграф 5. Документация, касающаяся построения аэродромных схем

1526. Документация, составляемая дизайнерами аэронавигационных процедур, включает:

1) документацию, необходимую для опубликования в AIP Республики Казахстан, в соответствии с Правилами обеспечения АНИ в гражданской авиации;

2) существенные препятствия для каждого участка схемы;

3) оценка инфраструктуры аэродромной схемы;

4) ограничения воздушного пространства (запретные зоны, опасные зоны, зоны ограничения полетов);

5) изменения либо поправки к существующим аэродромным схемам, основание для внесения таких изменений либо поправок;

6) любые отклонения от стандартов построения аэродромных схем, основания для таких отклонений и подробная информация о мерах, гарантирующих дальнейшее безопасное производство полетов;

7) любые другие потенциальные аспекты, связанные с обеспечением безопасности полетов по данной аэродромной схеме для апробации аэродромной схемы на земле и в полете;

8) итоговый протокол разработки аэродромной схемы, который формируется по результатам автоматизированного проектирования аэродромной схемы и подписывается дизайнером аэронавигационных процедур и проверяющим.

1527. Документация хранится в бумажном и электронном виде для возможной реконструкции аэродромной схемы в будущем в случае авиационных инцидентов и происшествий, а также для периодического пересмотра (не реже чем раз в 5 лет) и обновления в течение срока эксплуатационного использования аэродромной схемы.

Сноска. Пункт 1527 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

Параграф 6. Автоматизированное проектирование

1528. Разработка схем вылета, прибытия и захода на посадку по приборам, а также маршрутов ОВД осуществляется поставщиком АНО в соответствии с критериями пролета препятствий (в том числе, ширина зоны учета препятствий), указанными в документе "Производство полетов воздушных судов (Doc 8168 OPS/611). Том II Построение схем визуальных полетов и полетов по приборам". При разработке указанных схем поставщик АНО использует автоматизированные средства, программное обеспечение которых обеспечивает применение критериев пролета препятствий (в том числе, ширина зоны учета препятствий), указанных в документе ИКАО "Производство полетов воздушных судов (Doc 8168 OPS/611). Том II Построение схем визуальных полетов и полетов по приборам". При построении схем в соответствии с критериями PANS-OPS предполагаются обычные условия производства полетов. Эксплуатант ВС обязан обеспечивать запасные схемы для нештатных и аварийных ситуаций.

Сноска. Пункт 1528 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).

1529. Применение автоматизированных средств построения аэродромных схем дизайнером аэронавигационных процедур осуществляются только после его обучения по работе с программным обеспечением автоматизированного средства, организацией, являющейся разработчиком используемого программного обеспечения.

Параграф 7. Обеспечение качества аэродромных схем

1530. Обеспечение качества разработки аэродромных схем начинается с момента получения исходных данных и заканчивается последующим опубликованием.

1530-1. Новые аэродромные схемы (схемы полетов по приборам, которые ранее не применялись на соответствующем аэродроме) не публикуются в сборнике аэронавигационной информации Республики Казахстан без согласования с уполномоченной организацией в области гражданской авиации.

Сноска. Правила дополнены пунктом 1530-1 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1531. Обеспечение качества разработки аэродромных схем достигается:

1) подготовкой специалистов по разработке аэронавигационных процедур;

2) точностью, разрешением и целостностью исходных данных, включая применения на каждом этапе проектирования аэродромных схем электронных носителей или средств, обеспечивающих сохранение целостности данных;

3) применением автоматизированных средств построения аэродромных схем;

4) внедрением системы управления качеством в службу УАИ;

5) наземной и (или) лҰтной валидацией схем захода на посадку на предмет обеспечения безопасности их эксплуатации;

6) проверками уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации применяемых процедур.

Сноска. Пункт 1531 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 8. Обеспечение безопасности аэродромных схем

1532. Каждый разрабатываемый проект аэродромной схемы подвергается анализу для обеспечения ее безопасности.

1533. Анализ обеспечения безопасности аэродромных схем включает:

1) подтверждение правильности выбора и применения службой УАИ методов проектирования аэродромной схемы, предусмотренных документом ИКАО " Производство полетов ВС" (Doc 8168 OPS/611 (PANS-OPS) том II "Построение схем визуальных полетов и полетов по приборам"), при этом их анализ включает этапы построения аэродромных схем и обеспечения их качества разработки;

2) согласование с заинтересованными организациями гражданской авиации проекта аэродромной схемы.

Параграф 9. Апробация аэродромных схем на земле и в полете

1534. Апробация аэродромных схем на земле и в полете является необходимым этапом обеспечения качества в процессе построения аэродромной схемы.

1535. Целью апробации является проверка всех данных о препятствиях и навигационной информации, оценки возможности выполнения аэродромной схемы.

1536. Апробация включает в себя апробацию на земле и/или апробацию в полете.

1537. Апробация в полете не проводится при внесении незначительных изменений и дополнений в ранее утвержденную аэродромную схему.

1538. Апробация на земле заключается в анализе всего пакета документации по построению аэродромной схемы полета по приборам пилотом инспектором, имеющим опыт построения аэродромных схем и соответствующие знания вопросов апробации в полете.

1539. Цель апробации на земле заключается в выявлении ошибок в процедурах разработанной аэродромной схемы, ее документации и оценке на земле элементов, которые будут оцениваться в процессе апробации в полете. В ходе апробации на земле определяется необходимость апробации в полете в отношении изменений и поправок к ранее опубликованным аэродромным схемам.

1540. Облет разработанных аэродромных схем осуществляется по программам, согласованным с уполномоченной организацией, с оформлением акта летной проверки по форме приложения 23 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 1540 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

Глава 22. Полеты беспилотных летательных аппаратов

Сноска. Глава 22 исключена приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Приложение 1
к Правилам производства полетов
в гражданской авиации
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).

Форма

Бортовой журнал гражданского ВС (для ВС российского производства)

Примерное содержание бортового журнала гражданского ВС (для ВС производства дальнего зарубежья)

Бортовой журнал гражданского ВС (для ВС выполняющих авиационные работы)

Тип ВС: _____ ,

Бортовой государственный регистрационный номер ВС: _____ ,
Серийный (заводской) номер ВС: _____
Наименование эксплуатанта или данные о владельце ВС: _____
Масса конструкции ВС: _____ кг
САХ (центровка) ВС: _____ %
Содержание разделов бортового журнала гражданского воздушного судна

№ п/п	Наименование	Страница
I.	Инструкция о порядке приема-передачи воздушного судна в базовых, промежуточных и конечных аэропортах гражданской авиации	5
II.	Перечень систем, по которым дается оценка их работоспособности в полете членам экипажа	7
III.	Индивидуальные особенности воздушного судна, двигателей и систем	10
IV.	Замена агрегатов или деталей в аэропортах посадки за рейс	13
V.	Сведения о задержках рейсов по техническим причинам в внебазовых аэропортах	17
VI.	Сведения об отказах и неисправностях, выявленных в полете	19
VII.	Опись бортового имущества воздушного судна	99
VIII.	Передача самолета и бортового имущества согласно описи и остаток горюче-смазочных материалов (ГСМ)	106
IX.	Проверка журнала инженерным и руководящим составом	125

I. Перечень систем, по которым дается оценка их работоспособности в полете членами экипажа:

1. Двигатель и его агрегаты.
2. Воздушный (несущий и рулевой) винт и управление им.
3. Топливная система и ее агрегаты.
4. Масляная система и ее агрегаты
5. Воздушная система и ее агрегаты.
6. Гидравлическая и гидроазотная системы и их агрегаты.
7. Шасси (в том числе и колеса).
8. Высотная система и ее агрегаты.

9. Управление рулями, элеронами, триммерами, закрылками и силовой установкой, тормозным парашютом, стопорением и т.д. и их агрегаты.

10. Система водоснабжения и санузлов и их агрегаты.

11. Противообледенительная, противопожарная, кислородная системы и их агрегаты.

12. Оборудование слепой посадки и полуавтоматического захода на посадку (оценка работы дается после каждой посадки).

13. Радиосвязное оборудование.

14. Навигационное оборудование.

15. Радиолокационное оборудование.

16. Приборное оборудование.

17. Электрооборудование.

18. Бытовое оборудование.

19. Система внешней подвески грузом и управление.

20. Управление "шаг – газ".

21. Управление муфтой включения трансмиссии.

22. Трансмиссия.

23. Бортовая установка системы запуска двигателей.

24. Бортовые самописцы (остаток пленки в часах полета).

Примечание: Если по указанным системам в полете появляются неисправности, экипаж осуществляет доклад органу ОВД, а в случае окончания связи с ним, краткое сообщение о замеченных неисправностях и их характере проявления для обеспечения оперативного устранения неисправностей при кратковременной стоянке – командно-диспетчерскому пункту аэродрома посадки. После посадки экипаж осуществляет запись обо всех обнаруженных неисправностях в бортжурнал с указанием характера неисправности и параметров, необходимых для оценки и устранения неисправности.

II. Индивидуальные особенности воздушного судна, двигателей и систем

III. Замена агрегатов или деталей в аэропортах посадки за рейс

№ п/п	Аэропорт	Дата	Наименование агрегата или деталей	№ снятого агрегата	№ установленного агрегата	Причина замены агрегатов	Фамилия, подпись

IV. Сведения о задержках рейсов по техническим причинам во внебазовых аэропортах

Аэропорт	Дата	Время задержки	Краткое описание технической причины,	Фамилия и подпись	Принятые меры, фамилия и подпись

				вызвавшей задержку рейса	члена экипажа	ответственного лица ИАС
		Время вылета по расписанию	Время фактического вылета			

V. Сведения об отказах и неисправностях, выявленных в полете

Аэропорт	Дата	Отказы и неисправности, выявленные во время полета	Фамилия и подпись члена экипажа	Причина и метод устранения отказа, неисправности, № карты-наряда и отметка о составлении карточки учета отказов	Фамилия и подпись (начальник смены

VI. Опись бортового имущества воздушного судна

Наименование имущества	Количество	Изменения в количестве имущества и причина	Дата	Подпись ведущего инженера

VII. Передача воздушного судна и бортового имущества согласно описи и остаток ГСМ

Аэропорт смены экипажа	Фамилия командира воздушного судна	Дата	Сдал		Принял		в кг		Примечание
			должность , фамилия	подпись	должность , фамилия	подпись			

VIII. Проверка журнала инженерным и руководящим составом

№ п/п	Дата (число, месяц, год)	Должность, фамилия	Содержание

IX. Инструкция о порядке приема-передачи воздушного судна в базовых, промежуточных и конечных аэропортах гражданской авиации

А. Порядок приема-передачи воздушного судна

1. Для контроля технического состояния и оформления приема передачи ВС вводится "Бортовой журнал приема-передачи воздушного судна". При выполнении полета бортовой журнал должен находиться на борту ВС.

2. Прием-передачу ВС непосредственно от экипажа экипажу производить в случаях, когда время стоянки воздушного судна менее четырех часов. При стоянке ВС более четырех часов ВС сдается прилетевшим экипажем в инженерно-авиационную службу (далее - ИАС) аэропорта (эксплуатанта) на обслуживание и сохранность, которое после окончания обслуживания передается экипажу, назначенному в полет.

3. Начальник (инженер) смены назначает из числа технического состава должностное лицо для приема-передачи ВС и контролирует его работу.

Должностное лицо, назначенное для приема-передачи ВС, встречает его по прибытию, указывает КВС место стоянки, докладывает о прибытии ВС начальнику смены или сменному инженеру, проверяет состояние ВС внутри и снаружи и принимает от экипажа ВС остаток ГСМ и имущество по описи раздела VII, удостоверяя приемку своей подписью в разделе VIII бортового журнала.

4. Бортинженер (бортмеханик), а если его нет в составе экипажа - второй пилот или пилот:

1) записывает в разделах V-VI "Бортового журнала приема-передачи ВС" все сведения о выявленных отказах и неисправностях в полете и задержках рейсов по техническим причинам во внебазовых аэропортах, если отказов и неисправностей не обнаружено, то в журнале делается запись "Замечаний по работе авиационной техники нет";

2) сдает должностному лицу ИАС ВС и принадлежащие ему остаток ГСМ, съемное бортовое имущество по описи бортжурнала и удостоверяет сдачу своей подписью;

3) лично докладывает начальнику смены (сменному инженеру) о техническом состоянии ВС.

5. По окончании технического обслуживания ВС начальник (инженер) смены расписывается в разделе VI журнала об устранении отказов и неисправностей, обнаруженных в предыдущем полете с указанием причины неисправности, метода устранения, № карты - наряда и отметки о составлении карточки учета отказов. Сведения из раздела V "о задержках рейсов по техническим причинам сообщаются начальнику цеха или лицу, его заменяющему, для принятия необходимых мер".

6. Не допускается прием/передача ВС между экипажем и ИАС с невыполненными регламентными работами, с не устраненными неисправностями, в неукомплектованном и неподготовленном к полету состоянии.

7. Прием/передача ВС между экипажами производится в следующем порядке:

1) Член экипажа, сдающий ВС, записывает в "Бортовом журнале приема-передачи ВС" все дефекты, выявленные в полете, и сдает принимающему члену другого экипажа воздушное судно, оборудование, имущество (по описи) и остаток ГСМ.

Сообщает ему все особенности в работе материальной части, а также выявленные дефекты и недостатки, удостоверяет своей подписью в бортовом журнале ВС передачу воздушного судна.

2) Член экипажа, принимающий ВС, проверяет его состояние, укомплектованность, остаток ГСМ, полноту и правильность записей в бортовом журнале и другой документации ВС и удостоверяет приемку ВС подписью в этом журнале.

8. С момента окончания приема или передачи ВС ответственность за состояние и сохранность переданного ВС несет сторона, принявшая воздушное судно.

Б. Порядок ведения "Бортового журнала в части приема-передачи воздушного судна"

9. Журнал ведется бортмехаником (пилотом, вторым пилотом), а если его нет в составе экипажа, то вторым пилотом, ответственными за правильность записей.

10. Заполнение титульного листа, а также заполнение и уточнение раздела VII " Опись бортового имущества" производится ведущим инженером технического отдела ИАС.

11. В разделе "Индивидуальные особенности воздушного судна, двигателей и систем" записи производятся также ведущим инженером ИАС. В разделе записываются : данные по проверке электрообогреваемых носков крыла и хвостового оперения, воздушных винтов по потребляемым токам, вариант самописца и другие особенности данного ВС и его систем.

12. В разделе "Замена агрегатов и деталей в аэропортах посадки за рейс" бортмеханик (пилот, второй пилот), а где нет в составе экипажа – второй пилот (пилот) производит записи обо всех заменах агрегатов и деталей, произведенных в аэропортах посадки, с указанием номеров агрегатов, установленных на воздушном судне.

13. В разделе VI "Сведения об отказах и неисправностях, выявленных в полете" бортмеханик (пилот, второй пилот), а где его нет – второй пилот (пилот) подробно и технически грамотно записывает все отказы и неисправности материальной части, выявленные в полете. В этом же разделе записывается остаток пленки самописца в часах полета.

14. В разделе VI "Сведения об отказах и неисправностях, выявленных в полете" начальник (инженер) смены четко указывает причину дефекта, метод устранения и номер карты-наряда.

15. В разделе VIII "Передача воздушного судна и бортового имущества согласно описи и остаток ГСМ" в графах "подпись" сдающий и принимающий записывает лично (разборчиво) свои фамилии и подписываются.

16. Контроль ведения журнала осуществляет ведущий инженер ИАС, который отмечает в разделе IX результаты проведенной им проверки. Правильность ведения журнала также проверяется должностными лицами, указанными в Правилах технической эксплуатации и ремонта гражданских воздушных судов Республики Казахстан при проверках технического состояния воздушного судна.

В. Порядок ведения справки о работе материальной части в полете

17. Бланк справки выдается экипажу вместе с заданием на полет и после окончания полета сдается экипажем в ИАС.

18. Справки заполняются бортмехаником, а если его нет в составе экипажа, то вторым пилотом или пилотом, ответственными за правильное внесение записей.

19. Справка является основным документом для заполнения формуляров двигателей и воздушного судна по обработке их ресурса.

Приложение 2
к Правилам производства полетов
в гражданской авиации
Республики Казахстан

Сроки хранения информации, используемой при подготовке и выполнении полета

Сноска. Приложение 2 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

Эксплуатант обеспечивает хранение следующей документации и информации в приемлемой форме, доступной для уполномоченной организации в сфере гражданской авиации в течение сроков, указанных в нижеприведенных таблицах.

Таблица 1

Информация, используемая при подготовке и выполнении полета

Задание на полет	3 года
Эксплуатационный план полета	3 месяца
Бортовой журнал	24 месяца со дня последней записи
NOTAM/AIS, данные брифингов, если они издаются эксплуатантом	3 месяца
Данные о массе и центровке самолета	3 месяца
Данные о специальных грузах, включая опасные грузы	3 месяца
Документ перевозки опасных грузов;	3 месяца
Контрольный лист приемки опасных грузов (если он представляет собой форму, которую требуется заполнить);	3 месяца
Уведомление о специальных грузах, включая письменную информацию командиру ВС об опасных грузах	3 месяца

Таблица 2

Доклады (отчетность)

Наблюдения в процессе полета согласно или любое происшествие, требующие, по мнению КВС, регистрации	3 месяца
Доклады о превышении полетного времени или о сокращении времени отдыха экипажа	3 месяца

Таблица 3

Данные летного экипажа

Свидетельства членов летного экипажа	В течение всего времени работы у данного эксплуатанта
Сведения о стартовом времени, времени полета, времени отдыха	15 месяцев
Данные о тренировках и проверках по правилам ведения связи	3 года
Данные о подготовке КВС самолетов и их проверках	3 года
Данные о регулярных тренировках и проверках	3 года
Данные о тренировках и проверках в полете на любом пилотском кресле	3 года
Данные о предшествующем опыте выполнения полетов	15 месяцев
Данные о знании аэродромов и маршрутов	3 года
Данные о квалификации и тренировкам по CAT II и CAT III	3 года
Данные о подготовке к перевозке опасных грузов	3 года

Таблица 4

Данные кабинного экипажа

Данные о полетном и рабочем времени, времени отдыха членов кабинного экипажа	15 месяцев
Данные о первоначальной подготовке и проверке	В течение всего времени работы у данного эксплуатанта
Данные о периодических и вывозных (восстановительных после перерыва) полетах и проверках	12 месяцев по окончании работы у данного эксплуатанта
Данные о подготовке к перевозке опасных грузов	3 года

Таблица 5

Данные для персонала эксплуатанта, не членов экипажа

Данные о подготовке/квалификации персонала, программа подготовки, которая предусмотрена требованиями уполномоченной организации и данные о проверках квалификации	Записи двух последних проверок

Таблица 6

Прочие учетные данные

Сведения о полученных дозах космической и солнечной радиации при полетах на высотах более 15000 м (49000 фут),	12 месяцев по окончании работы у данного эксплуатанта
Записи системы качества	5 лет

Приложение 3
к Правилам производства полетов

в гражданской авиации
Республики Казахстан

Классификация ВС в зависимости от максимальной (сертифицированной) взлетной массы и оснащенности оборудованием

Классификация	Обозначение	Максимальная взлетная масса (кг)	
		Самолеты	Вертолеты
Тяжелые	I класс	свыше 136000	свыше 10000
Средние	II класс	от 5700 до 136000	от 3180 до10000
Легкие	III класс	от 2250 до 5700	от 2250 до3180
	IV класс	от 750 до 2250	от 750 до 2250
Сверхлегкие	V класс	менее 750	менее 750

Приложение 4
к Правилам производства
полетов
в гражданской авиации
Республики Казахстан

Сноска. Приложение 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).

Классификация аэродромов по сложности

1. Аэродромы классифицируются по категориям сложности "А", "В" и "С".

2. Аэродромы категории "А":

1) имеют одобренные (опубликованные) процедуры захода на посадку по приборам;

2) как минимум, одна ВПП не имеет ограничений по процедурам взлета и посадки;

3) опубликованные минимумы визуального маневрирования при заходе на посадку (полет по кругу) по НГО не выше 300 м (1000 футов) над уровнем аэродрома;

4) аэродром допущен к полетам в ночное время.

3. Аэродромы категории "В" не отвечают требованиям аэродромов категории "А" или дополнительно имеют:

1) нестандартные средства захода на посадку и/или зоны подхода;

2) сложные местные погодные условия и/или;

3) сложные условия для пилотирования или ограничения взлетно-посадочных характеристик и/или;

4) любые другие важные сведения, включая препятствия, расположение аэродрома, светотехническое оборудование и так далее.

4. Аэродромы категории "С" и аэродромы, расположенные в горной местности, не отвечают требованиям аэродромов категории "В" и требуют дополнительной специальной подготовки.

5. В зависимости от степени сложности аэродрома применяются следующие методы подготовки:

1) для аэродромов категории "А" предварительная подготовка (брифинг);

2) для аэродромов категории "В":

предварительная подготовка (брифинг) с контролем готовности; или самостоятельная подготовка посредством программируемых инструкций относительно аэродромов категории "В" и контроль готовности;

Результаты предварительной подготовки (брифинга) регистрируются записью. Запись выполняется после завершения предварительной подготовки (брифинга) до вылета на аэродром категории "В", который будет являться в качестве пункта назначения или запасного аэродромов;

3) для аэродромов категории "С" и аэродромов, расположенных в горной местности , проводится:

предварительная подготовка (брифинг);

выполнение полета на аэродром в качестве члена летного экипажа под контролем инструктора или в качестве "обзервера" (наблюдателя) в кабине членов экипажа; или проводится облет схем и района аэродрома на комплексном тренажере, сертифицированном для этих целей.

Результаты предварительной подготовки (брифинга), полета на аэродром в качестве члена летного экипажа под контролем инструктора или наблюдателя, или облет схем и района аэродрома на комплексном тренажере регистрируются соответствующей записью.

Перечень аэродромов, отнесенных к категории В, С или аэродромов, расположенных в горной местности, вносится в РПП эксплуатанта.

6. Пилот и (или) штурман допускаются к полетам на аэродромы категории "С" и аэродромы, расположенные в горной местности после прохождения процедур, указанных в пункте 5 настоящего Приложения.

7. Срок действия маршрутной и аэродромной квалификации - 12 календарных месяцев от даты получения квалификации или даты выполнения полета по данному маршруту или на аэродром.

При перерыве в полетах по маршруту, в установленном районе или аэродроме более чем 12 месяцев пилот и (или) штурман допускаются к полетам после прохождения процедур, указанных в пунктах 5 и 6 настоящего Приложения.

Эксплуатант ведет учет уровня квалификации пилота, а также учет того, каким образом этот уровень квалификации был достигнут.

Приложение 5
к Правилам производства
полетов
в гражданской авиации
Республики Казахстан

Минимальные безопасные истинные высоты полетов по ППП и ПВП

Сноска. Приложение 5 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

В диспетчерской зоне, в зоне аэродромного движения или в схеме движения		
Скорость полета (приборная), км/час (узлы)	Безопасная высота полета (истинная), м (футы)	
	по ППП	по ПВП
260 (140) и менее	300 (1000)	100 (330)
Более 260 (140)	300 (1000)	200 (660)
В воздушном пространстве района аэродрома и диспетчерского района а) в равнинной, холмистой местности и над водным пространством:		
260 (140) и менее: Ночью	300 (1000) 300 (1000)	100(330)
от 261-463 (140 – 250)	300 (1000)	200 (600)
более 463 (250)	300 (1000)	-
б) в горной местности (высота до 2000м)		
463 (250) и менее	600 (2000)	300 (1000)
более 463 (250)	600 (2000)	-
в) в горной местности (2000м и более)		
463 (250) и менее	600 (2000)	600 (2000)
более 463 (250)	600 (2000)	-
В воздушном пространстве класса "G" в равнинной, холмистой местности и над водным пространством		
260 (140) и менее: ночью	300 (1000)	100(330)
от 261-463 (140 – 250)	300 (1000)	200 (600)
в горной местности (высота до 2000м)		
463 (250) и менее	600 (2000)	300 (1000)
в горной местности (2000м и более)		
463 (250) и менее	600 (2000)	600 (2000) Скачать

Примечание

1. Полоса учета превышения рельефа местности и искусственных препятствий на нем, при расчете эксплуатантом ВС минимальных абсолютных высот полета в диспетчерской зоне, в зоне аэродромного движения или в схеме движения устанавливается при полете по ППП - по 5 морских миль (9.25 километра), а по ПВП - по 2 морские мили (3,7 километра) в обе стороны от оси маршрута.

В неконтролируемом воздушном пространстве при полете по ПВП днем и ночью полоса учета превышения рельефа местности - по 2 морские мили (3,7 километра) в обе стороны от оси маршрута.

Указанные значения истинных безопасных высот соблюдаются до начала выхода на промежуточный участок захода на посадку при заходе на посадку по приборам или до

начала входа в зону визуального маневрирования разворота при визуальном заходе на посадку.

2. Эксплуатанту разрешается устанавливать минимальные абсолютные высоты полета на тех маршрутах, на которых государством, над территорией которого выполняется полет, или государством, отвечающим за обеспечение полетов, были установлены минимальные абсолютные высоты полета, при условии, что они будут не меньше тех, которые были установлены этим государством, кроме случаев, когда на это имеется специальное разрешение.

3. КВС отвечает за обеспечение запасов высоты над препятствиями, за исключением полета по ППП, выполняемого в режиме векторения.

Приложение 6
к Правилам производства
полетов
в гражданской авиации
Республики Казахстан

Минимальные запасы высот над препятствием и метеорологические условия для полета по СПВП

Сноска. Приложение 6 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).

Таблица 1

Местность		Минимальный запас высоты над препятствием, м.,ф		Высота нижней границы облаков над наивысшей точкой рельефа, м,ф.		Видимость, м.	
		днем	ночью	Днем	ночью	днем	ночью
Полеты в целях оказания экстренной медицинской и (или) гуманитарной помощи населению при стихийных бедствиях, выполнения поисково-спасательных, аварийно-спасательных работ и особо важных полетов и тренировочные полеты							
Равнинная и холмистая (водная поверхность)	вертолет	100 (330)	250 (850)	150 (500)	300 (1000)	1000	4000
	самолет	100 (330)	250 (850)	150 (500)	300 (1000)	1500	4000
Горная местность	Вертолет Самолет	300 (1000)	-	400 (1350)	-	2000	-

1. Полоса учета превышения рельефа местности и искусственных препятствий при расчете эксплуатантом ВС минимальных абсолютных высот полета в диспетчерской

зоне вне схемы вылета (захода на посадку) устанавливается: днем – по 3 морские мили (5,5 километра), ночью – по 5 морских миль (9,25 километра) в обе стороны от оси маршрута.

2. При полете по схеме вылета (захода на посадку) полоса учета препятствий устанавливается в соответствии с процедурами учета препятствий при построении схем вылета (захода на посадку).

3. При полетах вне маршрутов и по маршрутам ОВД ширина полосы учета превышения рельефа местности и искусственных препятствий при расчете эксплуатантом ВС минимальных абсолютных высот полета: днем – в пределах ширины маршрута ОВД, ночью – по 13 морских миль (24,1 километра) в обе стороны от оси маршрута ОВД.

4. При полетах днем в равнинной или холмистой местности при фактической и прогнозируемой ВНГО ниже 200 метров (660 футов) и видимости 2000 метров и более для ВС с приборной скоростью полета не более 260 км/час (140 узлов) высота искусственных препятствий не учитывается.

5. Максимальная скорость полета не более 260 км/час (140 узлов).

6. Полет выполнять на скоростях в условиях преобладающей видимости, на которых можно своевременно обнаружить другие воздушные суда или какие-либо препятствия, чтобы избежать столкновения с ними (см. таблица 2).

Таблица 2

Видимость, м	Скорость, км/час (kts)	
1000	93 (50)	
1500	185 (100)	
2000	220 (120)	

Приложение 7
к Правилам производства
полетов
в гражданской авиации
Республики Казахстан

Методы определения минимальных абсолютных высот полета по маршруту

Сноска. Приложение 7 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Методы определения минимальных абсолютных высот полета по маршруту.

Эксплуатант определяет минимальные абсолютные высоты полета по маршрутам, используя положения настоящего Приложения.

Запас высоты над препятствиями учитывается согласно приложениям 5, 14 к настоящим Правилам.

1. Минимальные абсолютные высоты полета по маршрутам ОВД определяются эксплуатантом по формуле:

Нбез. абс = Н без.ист. + Нрел. - D Ht

где: Н без.ист. - установленное значение истинной безопасной высоты полета, м (футы) согласно приложениям 5, 14 к настоящим Правилам;

Н рел. – абсолютная высота наивысшей точки рельефа местности с учетом высоты искусственных препятствий на ней в пределах установленной ширины полосы, м (футы);

D Ht – методическая температурная поправка высотомера, определяемая по формуле:

$$\Delta Ht = \frac{t - 15 \text{ град.}}{300} \text{ x } H \text{ испр.}$$

где: Н испр. = Н без.ист. + Н рел.;

t - минимальная температура по маршруту (участку) полета.

Рассчитанные минимальные безопасные абсолютные высоты корректируются на температуру в том случае, когда температура окружающего воздуха на поверхности гораздо ниже, чем температура, предусматриваемая стандартной атмосферой.

При выполнении полетов на эшелонах с высотомером, установленным на 1013,2 гПа, минимальная безопасная абсолютная высота корректируется на отклонения давления в тех случаях, когда значение давления меньше стандартной атмосферы (1013 гПа).

Соответствующая поправка составляет 10 м (30 фут) на каждый гПа ниже 1013 гПа.

Нбез.1013,2 = Н без.ист. + Нрел. - D Ht + (1013,2 – Р прив.мин.) х 8,25

где Р прив.мин. – минимальное атмосферное давление по маршруту (участку) полета, приведенное к уровню моря, мм. рт. ст. (гПа);

Ширина учета препятствий устанавливается по 18.5 км (10.2 м.миль) в каждую сторону от линии заданного пути (ЛЗП), подразделяется на основную и буферную зоны и является постоянной до определенного расстояния между наземными маяками.

Ширина основной зоны сохраняет постоянное значение 9,3 км (5,0 м. мили) с каждой стороны номинальной линии пути. Буферная зона также имеет постоянную ширину 9,3 км (5,0 м. мили) с каждой стороны основной зоны.

Для маяков VOR зона учета препятствий остается постоянной до расстояния между ними менее 184.5 км

Для маяков NDB зона учета препятствий остается постоянной до расстояния между ними менее 120 км

Для маяков VOR и NDB зона учета препятствий остается постоянной до расстояния между ними менее 152 км

Если расстояние между маяками более, чем:

1) 92,3 км (49,8 м. мили) для VOR и

2) 60 км (32 м. мили) для NDB, зона расходится по соответствующим средству линиям угловых допусков, указанных в таблице ниже:

Таблица. Расширение основной и буферной зоны

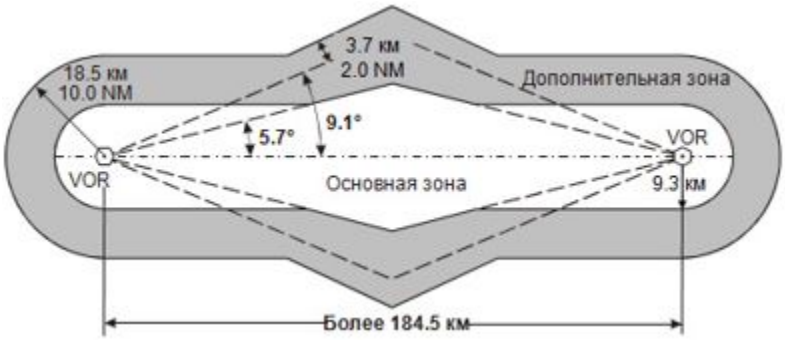
Расширение основной зоны	Расширение буферной зоны

VOR 5,7° (10%)	9,1° (15,86%)
NDB 7,95° (14%)	13,0° (23%)

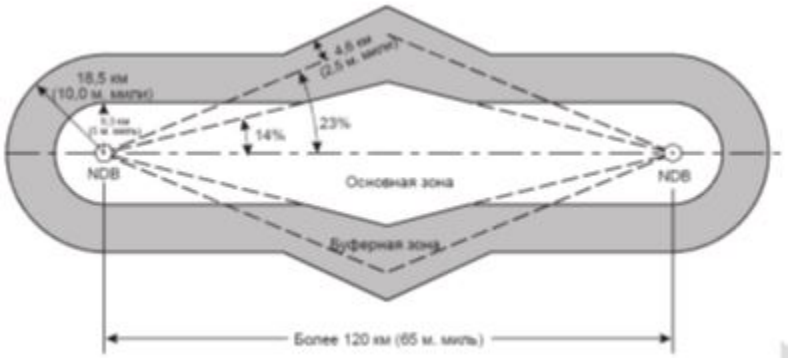
Ширина основной зоны увеличивается на угол расхождения. Буферная зона определяется углом расхождения плюс дополнительная фиксированная ширина с наружной стороны буферной зоны, параллельная ее краю.

Эта ширина составляет:

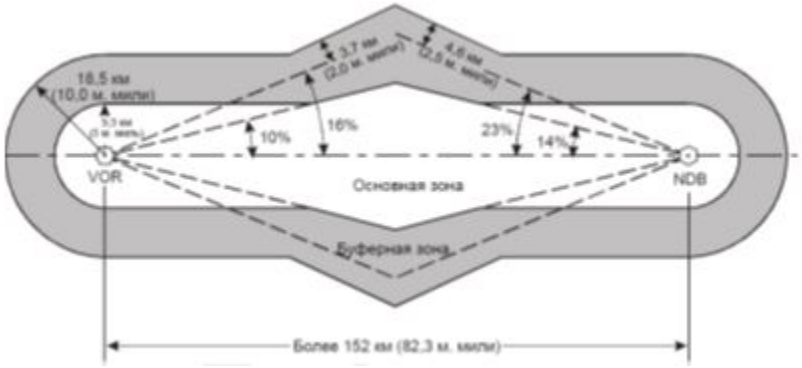
1) для маяков VOR - 3,7 км (2 м. мили)



2) для NDB - 4,6 км (2,5 м. мили).



3) для маяков VOR и NDB – со стороны VOR - 3,7 км (2 м. мили), со стороны NDB - 4,6 км (2,5 м. мили).



2. Расчет безопасной высоты полета по маршруту (району авиационных работ) ниже нижнего эшелона производится по формуле:

H без. = H без.ист. + H рел. - D Ht

где: H без.ист. – установленное значение истинной безопасной высоты полета, м (футы);

Нрел. – абсолютная высота наивысшей точки рельефа местности с учетом естественных препятствий на этапе маршрута полета, м (футы);

Высота искусственных препятствий учитывается в H рел. При скорости полета более 260 км/час, а в горной местности - во всех случаях независимо от скорости полета в пределах установленной ширины полосы, м;

D Ht – методическая температурная поправка высотомера, определяемая по формуле:

$$\Delta Ht = \frac{t - 15 \text{ град.}}{300} \text{ x } H \text{ испр.}$$

где: Ниспр. = Нбез.ист. + Нрел., а to – фактическая температура воздуха у земли в точке минимального давления, град. Цельсия.

3. Требования к коррекции по температуре

Для аэродрома посадки минимальные безопасные абсолютные высоты корректируются в том случае, когда температура окружающего воздуха на поверхности гораздо ниже, чем температура, предусматриваемая стандартной атмосферой. Минимальные абсолютные высоты векторения корректируются поставщиком аэронавигационного обслуживания по температуре с применением методики, дающей допустимую погрешность высотомера ± 90 метров. В таких условиях приближенная поправка заключается в увеличении относительной высоты на 4% на каждые 10°C ниже стандартной температуры при измерении температуры в месте установки высотомера. Это является безопасным для всех абсолютных высот места установки высотомера при температурах выше –15°C.

Для низких температур следует определять более точные поправки из таблицы 1. Эти таблицы рассчитаны для аэродрома на уровне моря. В этой связи они дают консервативные значения для более высоких аэродромов. Расчет значений поправок для конкретного аэродрома или места установки высотомера или для отсутствующих в таблицах значений "Поправки на конкретные условия".

Значения, которые должен добавить пилот к минимальным опубликованным относительным/абсолютным высотам (м)

Таблица 1

Температура	Высота над превышением места установки высотомера (м)													

н а аэродроме (°C)	60	90	120	150	180	210	240	270	300	450	600	900	1200	1500
0	5	5	10	10	10	15	15	15	20	25	35	50	70	85
-10	10	10	15	15	25	20	25	30	30	45	60	90	120	150
-20	10	15	20	25	25	30	35	40	45	65	85	130	170	215
-30	15	20	25	30	35	40	45	55	60	85	115	170	230	285
-40	15	25	30	40	45	50	60	65	75	110	145	220	290	365
-50	20	30	40	45	55	65	75	80	90	135	180	270	360	450

Значения, которые должен добавить пилот к минимальным опубликованным относительным/абсолютным высотам (фут)

Температура на аэродроме (°C)	Высота над превышением места установки высотомера (фут)													
	200	300	400	500	600	700	800	900	1000	1500	2000	3000	4000	5000
0	20	20	30	30	40	40	50	50	60	90	120	170	230	280
-10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	150	200	290	390	490
-20	30	50	60	70	90	100	120	130	140	210	280	420	570	710
-30	40	60	80	100	120	140	150	170	190	280	380	570	760	950
-40	50	80	100	120	150	170	190	220	240	360	480	720	970	1210
-50	60	90	120	150	180	210	240	270	300	450	590	890	1190	1500

Поправки на конкретные условия

Таблица 1 рассчитана в предположении линейного изменения температуры по высоте. Она основана на приведенном ниже уравнении, которое может использоваться при соответствующих значениях t0, H, L0 и Hss для расчета температурных поправок в конкретных условиях. Это уравнение дает результаты, которые отличаются в пределах 5% от точной поправки для мест установки высотомеров вплоть до 3000 м (10 000 фут) и при минимальных высотах до 1500 м (5000 фут) относительно этого места.

$$\text{Поправка} = H \times \left(\frac{15 - t_0}{273 + t_0 - 0{,}5 \times L_0 \times (H + H_{SS})} \right)$$

где H – минимальная высота относительно места установки высотомера (местом установки обычно является аэродром, если не указано иное);

t0 = T aerodrome + L0 × H aerodrome – температура на аэродроме (или в указанном пункте, предоставляющем данные о температуре), приведенная к уровню моря;

L0 = 0,0065°C на м или 0,00198°C на фут;

Hss – превышение места установки высотомера;

T aerodrome – температура на аэродроме (или в указанном пункте, предоставляющем данные о температуре);

H aerodrome – превышение аэродрома (или указанного пункта, предоставляющего данные о температуре).

Приложение 8
к Правилам производства
полетов гражданской авиации
Республики Казахстан

Определение эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС

Глава 1. Эксплуатационные минимумы аэродромов

Параграф 1. Общие положения

1. Определение эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС осуществляется в соответствии с требованиями Международных стандартов Приложения 6 к Конвенции ИКАО "Эксплуатация ВС части I "Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты", части III "Международный коммерческий воздушный транспорт. Вертолеты" с учетом требований Руководства по всепогодным полетам (Doc 9365-AN/910 ИКАО), Правил производства полетов воздушных судов (Doc 8168 OPS/611 ИКАО).

Сноска. Пункт 1 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

2. Каждый эксплуатант ВС (далее - эксплуатант) устанавливает эксплуатационные минимумы для каждого используемого для полетов аэродрома и утверждает методы определения таких минимумов в уполномоченной организации.

Такие минимумы не ниже минимумов, установленных для таких аэродромов государством, в котором они расположены, за исключением тех случаев, когда на это специально получено согласие этого государства.

Сноска. Пункт 2 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

3. Значения эксплуатационных минимумов аэродрома для конкретного полета выбираются таким образом, чтобы совокупность информации, полученной с помощью внешних источников и бортовых приборов и оборудования, обеспечивала возможность пилотирования ВС по необходимой траектории полета.

При определении значений эксплуатационных минимумов аэродрома учитываются многие факторы, которые разделены на три основные группы:

1) наземные элементы системы, а также конструкция, техническое обслуживание и эксплуатация наземного оборудования;

2) характеристики ВС и его оборудования; и

3) правила эксплуатанта, подготовка и опыт летного экипажа.

4. ЛТХ ВС непосредственно влияют на воздушное пространство и видимость, которые необходимы для выполнения различных маневров, связанных с управлением заходом на посадку по приборам. Наиболее важным элементом ЛТХ является скорость.

Критерием, учитываемым при классификации самолетов по категориям, является приборная скорость пересечения порога ВПП (далее - Vat), в 1,3 раза превышающая скорость сваливания (далее - Vso) или в 1,23 раза превышающая скорость сваливания (далее - Vs1g) в посадочной конфигурации при максимальной сертифицированной посадочной массе. Если имеются оба значения скорости Vso и Vs1g, в качестве Vat используется более высокое значение:

Категория A – менее 169 км/час (91 уз) IAS;

Категория B – 169 км/час (91 уз) или больше, но менее 224 км/час (121 уз) IAS;

Категория C – 224 км/час (121 уз) или больше, но менее 261 км/час (141 уз) IAS;

Категория D – 261 км/час (141 уз) или больше, но менее 307 км/час (166 уз) IAS;

Категория E – 307 км/час (166 уз) или больше, но менее 391 км/час (211 уз) IAS;

5. При определении эксплуатационных минимумов аэродрома учитываются следующие этапы полета:

1) движение по земле от места стоянки ВС до места старта, а также от места завершения послепосадочного пробега до стоянки ВС;

2) взлет и начальный этап набора высоты;

3) конечный этап захода на посадку, посадка и пробег.

6. При определении эксплуатационных минимумов аэродрома для захода на посадку и посадки учитываются следующие конкретные факторы:

1) точность, с которой ВС пилотируется по планируемой траектории захода на посадку с использованием приборов и оборудования, установленных на борту, и за счет наведения, обеспечиваемого навигационными средствами;

2) характеристики ВС (например, габариты, скорость, характеристики ухода на второй круг) и наземный элемент системы (например, препятствия в зонах захода на посадку или ухода на второй круг, наличие визуальных и не визуальных средств);

3) квалификация летного экипажа в вопросах пилотирования ВС;

4) применяемая техника пилотирования: выполняется ли заключительный этап захода на посадку с непрерывным снижением на конечном участке (CDFA) или используется техника ступенчатого снижения;

5) объем внешней визуальной информации, необходимой пилоту для управления ВС;

6) взаимосвязь всех этих факторов при демонстрации удовлетворительных характеристик всей системы.

7. При определении посадочной дистанции решающим фактором является наличие системы управления при выводе на курс. При отсутствии системы управления при выводе на курс - минимальной дальностью видимости на ВПП, достаточной для управления ВС при снижении скорости на этапе посадки, считается видимость 125 метров. В случаях применения системы управления при выводе на курс, обеспечивающей необходимую точность и целостность информации на аэродромах оборудованных ILS по категории III, классифицируемых по оборудованию ILS как III/E /3 или III/E/4, применяется минимум дальности видимости на ВПП, равный 75 метров. Эта минимальная величина основана на минимальных визуальных требованиях к рулению ВС по ВПП. Движения на земле от ВПП до здания терминала требуют наличия в аэропорту дополнительной инфраструктуры для обеспечения полетов при видимости ниже 150 метров.

Классификация оборудования ILS по категориям и понижение категории приведена в таблице 24 приложения 9 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 7 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

8. Техника пилотирования при заходе на посадку с непрерывным снижением на конечном участке (далее - CDFA) рекомендуется в целях уменьшения риска столкновения с землей исправного ВС (далее - CFIT). Если техника пилотирования CDFA не применяется, например, при ступенчатом заходе на посадку, возникает необходимость в увеличении значения VIS/RVR. Если в критической точке заход на посадку не устойчив, пилоту требуется дополнительное время для выполнения маневра в вертикальной плоскости. При выполнении захода на посадку без применения техники пилотирования CDFA значения VIS/RVR увеличиваются на 200 м для ВС категорий A и B и на 400 м для ВС категорий C и D, чтобы обеспечить визуальный переход к этапу посадки.

Параграф 2. Минимумы для взлета

9. Минимумы для взлета выражаются в предельных значениях RVR или VIS. Если существует конкретная необходимость видеть и избегать препятствия при вылете, взлетные минимумы включают предельные значения ВНГО. Если пролет таких препятствий выполнен за счет таких альтернативных схем как использование градиентов набора высоты или установленных траекторий вылета, минимальные значения ВНГО не оговариваются. Взлетные минимумы учитывают такие факторы, как рельеф местности и пролет препятствий, управляемость и летные характеристики ВС,

наличие визуальных средств, характеристики ВПП, наличие навигационных средств и средств наведения, нештатные ситуации, например отказ двигателя, и неблагоприятные метеорологические условия, такие как загрязнение ВПП или ветер.

10. Минимумы для взлета, приведены в таблице 1 приложения 9 к настоящим Правилам.

Использование этих минимумов основано на следующих факторах:

1) летные характеристики и приборное оборудование кабины экипажа, типичные для многодвигательного газотурбинного ВС;

2) комплексные программы квалификации экипажа, предусматривающие использование установленных минимумов;

3) комплексные программы летной годности, с любым необходимым действующим оборудованием (MEL);

4) наличие установленных средств для обеспечения соответствующих минимумов, включая программы, обеспечивающие необходимый уровень надежности и целостности;

5) наличие органов ОВД для обеспечения эшелонирования ВС и своевременное и точное предоставление метеорологической информации, NOTAM и другой информации, касающейся безопасности полетов;

6) стандартные конфигурации ВПП и аэропорта, высота пролета препятствий, прилегающая территория и другие типовые характеристики основных средств, обслуживающих регулярные международные полеты;

7) обычные условия ограниченной видимости (например туман, осадки, дымка, составляющие ветра), которые не требуют особого внимания;

8) наличие альтернативных планов действий на случай аварийных ситуаций.

11. Эксплуатационные минимумы аэродрома устанавливаются на искусственных ВПП в соответствии с требованиями настоящей главы.

Определение эксплуатационных минимумов аэродрома для взлета с грунтовых ВПП приведено в параграфе 3 настоящего приложения.

Эксплуатационные минимумы для взлета применимы при наличии запасного аэродрома, который выбирается с фактической и прогнозируемой ко времени прилета погодой не ниже минимума для посадки, а время полета (расстояние) от аэродрома вылета определяется в соответствии с РЛЭ, но во всех случаях не превышает:

одного часа для самолетов с двумя двигателями;

двух часов для самолетов с тремя и большим количеством двигателей;

для самолетов, выполняющих полеты с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO) – в пределах утвержденного уполномоченной организацией максимального времени ухода на запасной аэродром с учетом фактической взлетной массы.

При отсутствии запасного аэродрома решение на вылет принимается при метеоусловиях на аэродроме вылета не ниже минимума для посадки на нем.

Сноска. Пункт 11 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

12. Минимум для взлета подбирается с условием обеспечения достаточной видимости для визуальной ориентации при управлении ВС на ВПП в случаях:

1) прерванного взлета при неблагоприятных обстоятельствах;

2) продолженного взлета после выхода из строя критического двигателя.

13. Необходимая RVR/VIS.

Для многодвигательных самолетов, летные характеристики которых позволяют в случае отказа критического двигателя в любой момент взлета как прекращение взлета с полной остановкой в пределах отведенного для прерванного взлета участка аэродрома, так и продолжение взлета с набором высоты 450 м (1500 фут) и с соблюдением критериев безопасного пролета препятствий в зоне взлета. Минимумы для взлета, определяемые эксплуатантом выражаются в дальности видимости на ВПП (RVR) или пересчитанной метеорологической видимости (CMR) приведены в таблицах 1 и 2 приложения 9 к настоящим Правилам.

14. Для многодвигательных ВС, характеристики которых не отвечают положениям пункта 15 настоящего приложения, в случае выхода из строя критического двигателя на взлете при появлении необходимости в экстренной посадке, а также необходимости визуального обхода препятствия в зоне взлета. Такие ВС эксплуатируется со следующими нижеуказанными минимальными требованиями для взлета при условии, что они соответствуют применимому критерию высоты пролета препятствий, допуская выход из строя двигателя на определенной высоте. В этих случаях минимумы для взлета, установленные эксплуатантом основываются на высоте, с которой может быть построен безопасный профиль взлета при одном неработающем двигателе (OEI). Минимальная дальность видимости на ВПП не ниже значений, указанных выше в таблицах 1 и 2 или указанных значений в таблице 3 настоящего приложения 9 к настоящим Правилам.

15. Если информация о RVR или VIS отсутствует, КВС не начинает взлет до тех пор, пока он не сможет определить, что фактические метеоусловия соответствуют минимумам для взлета.

Параграф 3. Эксплуатационные минимумы аэродрома для взлета с грунтовых ВПП

16. Эксплуатационные минимумы аэродрома для взлета с грунтовых ВПП (далее - ГВПП) со светотехническим оборудованием или маркировкой равны соответствующим эксплуатационным минимумам для взлета с искусственных ВПП.

17. При отсутствии маркировки и светотехнического оборудования ГВПП эксплуатационные минимумы аэродрома для взлета устанавливаются равными эксплуатационным минимумам для посадки.

18. В случаях, когда минимум для посадки по видимости превышает 2000 м, минимум для взлета может устанавливаться по видимости равным 2000 м.

Параграф 4. Возможности снижения эксплуатационного минимума аэродрома для взлета

19. Эксплуатанту разрешается уменьшить минимум для взлета до 125 м по RVR (ВС категории A, B и C) или до 150 м (ВС категория D), в случаях, если:

1) действуют процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP);

2) осевые огни ВПП высокой интенсивности установлены с интервалом не более 15 м, и посадочные огни высокой интенсивности установлены с интервалом 60 м или меньше. Огни должны быть включены;

3) члены летного экипажа прошли достаточную подготовку на летном тренажере.

4) из кабины ВС в точке начала разбега визуально просматривается участок протяженностью 90 м.

5) необходимые значения RVR получены во всех трех точках измерения.

6) боковая составляющая ветра для взлета с учетом кода состояния на ВПП не превышает ограничений, указанных в РЛЭ данного типа ВС;

7) наличие на ВПП воды, слякоти, сухого или мокрого снега, льда не превышает значений, указанных в РЛЭ данного типа ВС;

8) имеется запасной аэродром для аэродрома взлета.

Сноска. Пункт 19 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

20. Эксплуатанту разрешается уменьшить минимум для взлета до RVR менее 125 м (ВС категории A, B и C), или менее 150 м (ВС категории D), но не менее 75 м, при условии, если:

1) ВС оборудовано утвержденной системой по боковому отклонению;

2) одобрена система индикации на лобовом стекле HUD/HUDLS для осуществления взлета;

3) соответствуют эквивалентные средства защиты и оборудования ВПП по CAT III.

Параграф 5. Заходы на посадку по CAT I, с APV и по неточным системам (Non-precision Approach)

21. Заход на посадку по CAT I – заход на посадку по приборам и посадка с использование системы ILS, MLS, GLS (GNSS/GBAS) или посадочного радиолокатора (PAR) с ВПР (DH) не менее чем 60 м (200 фут) и с RVR не менее чем 550 м.

22. Заход на посадку по неточным системам захода на посадку (NPA) – заход на посадку по приборам, используя любое из средств обслуживания, описанных в таблице 4 приложения 9 к настоящим Правилам (Системные минимумы), с MDH или DH не менее чем 75 м (250 фут) и RVR/CMV не меньше чем 750 м.

23. Заход на посадку с вертикальным наведением (APV) – заход на посадку по приборам с использованием бокового и вертикального наведения, не отвечающим положениям, установленным для точных заходов на посадку и посадок, с DH не менее чем 75 м (250 фут) и дальности видимости на ВПП не менее чем 600 м.

24. ВПР (DH). Эксплуатант гарантирует, что ВПР, используемая для захода на посадку не ниже чем:

1) минимальная высота, до которой средства захода на посадку могут использоваться без необходимых визуальных ориентиров; или

2) ОСН для категории ВС;

3) опубликована относительная ВПР (DH) схемы захода на посадку, если применимо;

4) 60 м (200 фут) для заходов на посадку по CAT I;

5) системные минимумы в таблице 4 приложения 9 к настоящим Правилам;

6) наименьшая относительная ВПР (DH), указанная в РЛЭ ВС (AFM) или эквивалентном документе, если заявлено, что выше.

25. Минимальная относительная высота снижения (MDH). Эксплуатант гарантирует , что МВС для захода на посадку не менее чем:

1) ОСН для категории ВС;

2) системные минимумы в таблице 4 приложения 9 к настоящим Правилам; или

3) МВС определена в РЛЭ (AFM) если заявлено, что выше.

26. Визуальная ориентация.

Пилот, не может продолжать заход ниже MDA/MDH, до тех пор, пока, отчетливо не увидит и не распознает один из следующих визуальных ориентиров планируемой ВПП посадки:

1) элементы системы огней приближения ВПП;

2) порог ВПП;

3) маркировка порога ВПП;

4) входные огни порога ВПП;

5) опознавательные огни порога ВПП;

6) огни визуальной индикации глиссады;

7) зону приземления или маркировку зоны приземления;

8) огни зоны приземления;

9) посадочные огни ВПП; или

10) другие визуальные ориентиры.

27. Самая низкая установленная DH для полетов по CAT I составляет 60 м (200 фут) , если эквивалентный уровень безопасности не достигнут за счет выполнения дополнительных схем или требований к производству полетов.

Параграф 6. Критерии для установления RVR/ пересчитанной метеорологической видимости (CMV)

28. Чтобы установить наименьшие допустимые значения RVR/CMV, детализированные в таблице 5 приложения 9 к настоящим Правилам, заход на посадку по приборам отвечает следующим требованиям к оборудованию и связанным с ним условиям:

1) заходы на посадку по приборам с определяемым вертикальным профилем до 4,5 градусов, включая 4,5 градусов для ВС категории A и B, или 3,77 градусов для ВС категории C и D, где имеется оборудование:

ILS/MLS/GLS/PAR, или заход на посадку с вертикальным наведением (APV), и где конечная посадочная прямая смещена не больше чем на 15 градусов для ВС категории A и B или не более чем на 5 градусов для ВС категории C и D;

2) заходы на посадку по приборам, с использованием техники CDFA с номинальным вертикальным профилем до 4,5 градусов, включая 4,5 градусов для ВС категории A и B, или 3,77 градусов для ВС категории C и D, где имеется оборудование – NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA или RNAV/LNAV, с участком конечного этапа захода на посадку равному 5,6 км (3NM), которые также отвечают следующим критериям:

конечная посадочная прямая смещена не больше чем на 15 градусов для ВС категории A и B или не больше чем на 5 градусов для ВС категории C и D, и точка начального этапа захода на посадку FAF или другая соответствующая точка Fix, установленная, где возможно начало снижения, или расстояние до точки начала разворота (далее - THR), которые применимы для FMS/RNAV или DME; и если точка ухода на второй круг (далее - MAPt) определена по времени, расстояние от FAF до THR равно или ≤ 8 морских миль;

3) заходы на посадку по приборам, где имеется оборудование NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA или RNAV/LNAV, не удовлетворяют критериям, указанным в подпункте 2) настоящего пункта, или с MDH ≥ 366 м (1200 фут).

29. Уход на второй круг после захода на посадку с использованием техники CDFA, выполняется, когда достигнута ВПР (высота) или точка MAPt, что наступит быстрее. Боковая часть процедуры ухода на второй круг проходит через MAPt, если на схеме захода на посадку не указано иначе.

Параграф 7. Определение минимума по RVR/CMV/VIS для CAT I, захода на посадку с вертикальным наведением (APV) и захода на посадку по неточным системам

30. Минимум RVR/CMV/VIS устанавливается по наибольшим значениям, полученным из таблицы 5 или таблицы 6 приложения 9 к настоящим Правилам, но не больше чем максимальные значение, указанные в таблице 7 настоящего приложения, где применимо.

31. Значения в таблице 6 приложения 9 к настоящим Правилам получены из следующей формулы:

требуемая RVR/VIS (м)

RVR/VIS (м) = [(DH/MDH (фут)×0,3048)/tana] – длина огней приближения (м).

где a – расчетный угол наклона глиссады, значение которого начинается с 3,00 градусов, увеличивается ступенчато по 0,10 градусов до угла наклона 3,77 градусов и затем остается постоянным.

32. Формула используется с фактической глиссадой захода на посадку и/или фактической длинной огней приближения для части ВПП.

33. Если заход на посадку с долей участка горизонтального полета равным или выше MDA/H, то к минимальным значениям RVR/CMV указанным в таблицах 5 и 6 приложения 9 к настоящим Правилам добавляется 200 м для самолетов категории A и B и 400 м для самолета категории C и D.

34. RVR меньше чем 750 м, как обозначено в таблице 5 приложения 9 к настоящим Правилам используется при условии:

1) для заходов на посадку по CAT I на ВПП с полной системой огней приближения (FALS), огнями зоны приземления ВПП (Runway Touchdown Zone Lights - RTZL) и огнями осевой линии ВПП (Centreline (RCLL) при условии, что DH не больше чем 60 м (200 фут); или

2) для заходов на посадку по CAT I на ВПП без RTZL и RCLL, когда используется одобренная система HUDLS, или эквивалентная одобренная система, или заход на посадку выполняется с использованием бортовых и наземных средств или директорный заход на посадку до DH равной или большей 60 м (200 фут).

ILS не должна быть принята как ограниченное средство; или

3) для заходов на посадку с вертикальным наведением (APV) на ВПП с FALS, RTZL и RCLL, когда используется одобренный индикатор индикации показаний приборов на ветровом стекле.

35. Разрешается принимать значения RVR ниже, чем приведенные в таблице 5 приложения 9 к настоящим Правилам, для гибридной посадочной системы управления (HUD/HUDLS), расположенной на уровне лобового стекла (HUDLS) и выполнение автоматической посадки.

36. Визуальные средства включают в себя стандартную маркировку ВПП для дневных условий и для заходов на посадку огни ВПП (посадочные огни, входные огни, ограничительные огни ВПП и в некоторых случаях также огни зоны приземления и/или огни осевой линии ВПП).

Приемлемые конфигурации огней приближения классифицированы и перечислены в таблице 7 приложения 9 к настоящим Правилам.

37. Одобряются те приемлемые значения RVR применимые к малой системе посадочных огней (BALS), используемых на ВПП, где огни приближения ограничены в длине менее 210 м из-за ландшафта или воды, но где имеется один световой горизонт.

38. Для ночных полетов или для любых полетов, где требуется огни приближения для ВПП, огни должны быть пригодны к эксплуатации, кроме как предусмотрено в таблице 8 приложения 9 к настоящим Правилам.

39. RVR меньше чем 800 м используется для заходов на посадку по CAT I, если предусмотрено понижение к применимой ВПР (DH) при одном из следующих условиях :

1) для подходящего автопилота, соединенного с системой ILS или MLS, или GLS не опубликовано ограничение;

2) одобрена система HUDLS, включая систему технического зрения с расширенными возможностями визуализации EVS, или эквивалентная одобренная система.

3) где огни зоны приземления (RTZL) и/или огни осевой линии (RCLL) не применяются, минимальная RVR/CMV не меньше чем 600 м;

4) RVR меньше чем 800 м, указанная в таблице 5 приложения 9 к настоящим Правилам, используется для заходов на посадку с вертикальным наведением (APV) на ВПП с полной системой огней приближения (FALS), огнями зоны приземления (RTZL) и огнями осевой линии (RCLL), когда используется одобренная система HUDLS, или одобренная эквивалентная система, или когда производится заход на посадку до ВПР (DH) равной, или больше чем 75 м (250 фут).

Параграф 8. Заходы на посадку ниже стандартной высоты полета по CAT I (LTS CAT I)

40. Заходы на посадку ниже стандартной высоты полета по CAT I (LTS CAT I) применяются при условии, что:

ВПР (DH) для захода на посадку ниже стандартной высоты полета по CAT I (LTS CAT I) не ниже, чем:

1) минимальная ВПР (DH), определена в AFM (если применимо);

2) минимальная высота, до которой при точном заходе на посадку, оборудование может использоваться без необходимых визуальных ориентиров;

3) опубликована ОСН для категории ВС;

4) относительная ВПР (DH), до которой летный экипаж имеет право снижаться в соответствие со своей квалификацией;

5) 60 м (200 фут).

41. Системы ILS/MLS, которые обеспечивают заходы на посадку ниже CAT I (LTSCATI) сертифицируются, как:

1) класс I/T/1 для заходов на посадку по минимуму 450 м по дальности видимости на ВПП (RVR);

2) класс II/D/2 для заходов на посадку меньше чем 450 м по дальности видимости на ВПП (RVR).

42. Для захода на посадку ниже стандартной высоты полета по CAT I (LTS CAT I) необходимы следующие визуальные средства:

1) стандартная дневная маркировка, огни подхода, огни ВПП, огни порога и конца ВПП;

2) для полетов с RVR менее 450 м дополнительно огни зоны приземления и (или) огни осевой линии ВПП.

43. Требуемые значения дальности видимости на ВПП RVR/CMV.

Наименьшие минимумы, которые используются эксплуатантом ниже стандартной высоты полета по CAT I, представлены в таблице 8 приложения 9 к настоящим Правилам.

44. Визуальные средства состоят из стандартной дневной маркировки ВПП, огней приближения, посадочных огней ВПП, входных огней ВПП, ограничительных огней ВПП, и для выполнения полетов при RVR менее 450 м, включают огни зоны приземления и/или огни осевой линии.

45. Пилот не продолжает заход на посадку ниже относительной ВПР (DH), пока не установит и поддерживает визуальный контакт, включающий участок из трех последовательных огней центрального ряда огней приближения, или огней зоны приземления, или огней осевой линии ВПП, или посадочных огней, или комбинации этих огней.

Параграф 9. Точный заход на посадку и нестандартные полеты по CAT II

46. Системы ILS/MLS, которые обеспечивают заходы на посадку по CAT II или нестандартные полеты по CAT II (LTS CAT II) сертифицируются как класс II/D/2.

Одиночные средства обслуживания системы ILS приемлемы только, если обеспечивается уровень двух характеристик.

47. ВПР (DH) для CAT II и нестандартных полетов по CAT II (LTS CAT II) не ниже, чем:

1) минимальная ВПР (DH), определенная в AFM (если установлена);

2) минимальная высота, до которой при точном заходе на посадку, оборудование может использоваться без необходимых визуальных ориентиров;

3) опубликована ОСН для категории ВС;

4) относительная ВПР (DH), до которой летный экипаж имеет право снижаться в соответствие со своей квалификацией;

5) 30 м (100 фут).

48. Следующие визуальные средства необходимы:

1) стандартная дневная маркировка ВПП, огни подхода, огни ВПП, огни порога и конца ВПП;

2) для полетов с RVR менее 450 м дополнительно огни зоны приземления и (или) огни осевой линии ВПП.

3) для полетов с RVR 400 м или менее дополнительно осевые огни ВПП;

4) минимальная дальность видимости на ВПП (RVR) приведенная:

для CAT II – в таблице 9 приложения 9 к настоящим Правилам;

для нестандартных полетов по CAT II (LTS CAT II) – в таблице 10 приложения 9 к настоящим Правилам;

Для нестандартных полетов по CAT II (LTS CAT II) обследуется рельеф местности перед порогом ВПП.

49. Необходимая дальность видимости на ВПП. Самые низкие минимумы, которые используются эксплуатантом при заходе на посадку для нестандартных полетов по CAT II приведены в таблице 10 приложения 9 к настоящим Правилам.

Параграф 10. Точный заход на посадку по CAT III

50. Если относительная ВПР (DH) по CAT III и RVR не попадают в эти категории, RVR определит, по какой категории необходимо производить заход на посадку.

51. ВПР (DH) не ниже, чем:

1) минимальная ВПР(DH), определенная в AFM (если установлена);

2) минимальная высота, до которой при точном заходе на посадку, оборудование может использоваться без необходимых визуальных ориентиров;

3) относительная ВПР (DH), до которой летный экипаж имеет право снижаться в соответствие со своей квалификацией.

52. Условия, при которых выполняются полеты с установленной ВПР (DH):

1) минимальная ВПР (DH), определенная в AFM (если установлена);

2) оборудование захода на посадку и оборудование аэродрома поддерживает выполнение полетов без ВПР (DH);

3) квалификация летного экипажа позволяет выполнять полеты без ВПР (DH).

53. Условия, при которых выполняются полеты без установленной ВПР.

Заходы на посадку без ВПР выполняются только если:

1) заход на посадку без ВПР предусмотрен РЛЭ (AFM);

2) средства захода на посадку и аэродромные средства могут поддерживать заходы на посадку без ВПР;

3) эксплуатант имеет разрешение от уполномоченной организации для захода на посадку по CAT III без ВПР.

Сноска. Пункт 53 с изменением, внесенным приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

54. Наименьшие минимумы, которые используются эксплуатантом для захода на посадку по CAT III, приведены в таблице 11 приложения 9 к настоящим Правилам.

Параграф 11. Система технического зрения с расширенными возможностями визуализации (EVS). Усовершенствованные системы видения

55. Пилот, использующий расширенную систему визуализации, сертифицированную для целей и используемой в соответствии с процедурами и ограничениями одобренного РЛЭ (AFM), может:

1) уменьшить RVR/CMV, указанную в колонке 1 до значений, указанных в колонке 2 таблицы 12 приложения 9 к настоящим Правилам, для заходов на посадку по CAT I, заходов с вертикальным наведением (APV) и неточных заходов на посадку (NPA) с использование техники CDFA;

2) при заходе на посадку по CAT I:

продолжить заход на посадку ниже ВПР (DH) до 30 м (100 фут) над превышением порога ВПП, при условии, что визуальный контакт с ориентирами отображен и идентифицирован на картинке EVS;

продолжить заход на посадку ниже 30 м (100 фут) над превышением порога ВПП при условии, что при визуальном контакте ориентиры отчетливо видны и идентифицированы пилотом без опоры на EVS.

3) при заходах на посадку с вертикальным наведением (APV) и неточных заходах на посадку (NPA) с использование техники CDFA:

продолжать заход на посадку ниже DH/MDH до 60 м (200 фут) над превышением порога ВПП при условии, что визуальный контакт с ориентирами отображен и идентифицирован на картинке EVS;

продолжать заход на посадку ниже 30 м (100 фут) над превышением порога ВПП при условии, что при визуальном контакте ориентиры отчетливо видны, и идентифицированы пилотом без опоры на EVS.

56. Наименьшие минимумы, которые используются эксплуатантом для захода на посадку с использованием усовершенствованной системы визуализации EVS, приведены в таблице 12 приложения 9 к настоящим Правилам.

Параграф 12. Влияние отказов или понижения работоспособности оборудования на посадочные минимумы

57. Эти положения предназначены для использования, как перед полетом, так и в полете.

Если отказы или понижение работоспособности наземных средств происходят ниже высоты 300 м (1000 фут) заход на посадку продолжается по усмотрению КВС.

Если отказ или понижение работоспособности наземных средств происходят выше высоты 300 м (1000 фут), их влияние на заход на посадку рассматривается, как описано в таблицах 13 и 14 приложения 9 к настоящим Правилам, и от захода на посадку, возможно, придется отказаться.

58. Условия, опубликованные в таблицах 13 и 14 приложения 9 к настоящим Правилам:

1) многочисленное количество отказавших огней ВПП/FATO недопустимо;

2) отсутствие огней приближения и огней ВПП/FATO рассматривается отдельно;

3) выполнение заходов на посадку по CAT II и CAT III, при комбинации отказа огней ВПП и оборудования для определения RVR не разрешается;

4) отказы отличные от отказов ILS и MLS влияют только на RVR, но не на ВПР (DH).

59. Для полетов с одним пилотом, эксплуатант рассчитывает минимальную RVR/ VIS для всех заходов на посадку в соответствии с настоящим разделом.

Параграф 13. Полет по кругу

60. MDH для полета по кругу устанавливается выше:

1) опубликованной ОСН для категории ВС;

2) минимальной высоты полета по кругу, указанной в таблице 15 приложения 9 к настоящим Правилам;

3) DH/MDH предыдущей процедуры захода на посадку по приборам.

61. MDA для полета по кругу рассчитывается путем увеличения на опубликованное превышение аэродрома до MDH, как определено в пункте 62 настоящего приложения.

62. Минимальная видимость для полета по кругу выше:

1) видимости для полета по кругу для категории ВС, если она опубликована;

2) минимальной видимости, указанной в таблице 15 приложения 9 к настоящим Правилам.

Параграф 14. Визуальный заход

63. Эксплуатант не использует RVR менее 800 м для визуального захода на посадку .

Параграф 15. Пересчет докладываемой метеорологической видимости в RVR/CMV

64. Эксплуатант гарантирует, что перевод RVR в CMV не используется для расчета минимумов взлета, для расчета другого требуемого минимума для RVR меньше, чем 800 м, или в случае, если имеются сообщенные данные по дальности видимости на ВПП.

Если сообщается, что RVR выше максимального значения, определенного эксплуатантом аэродрома, например, "Дальность видимости на ВПП более 1500 м", это не считается сообщенными значениями.

65. При преобразовании данных о VIS в RVR при всех других обстоятельствах, отличных от обстоятельств, эксплуатант гарантирует, что будет использоваться таблица 16 приложения 9 к настоящим Правилам.

66. Эксплуатант обеспечивает, чтобы перевод VIS в RVR/CMV не использовался для взлета, для расчетов любых других требуемых минимумов RVR менее чем 800 м (1 /2 статутная миля) или, если имеются сообщаемые данные о RVR.

67. В любых других обстоятельствах, отличающихся от указанных выше, при переводе VIS в RVR эксплуатант обеспечивает, чтобы использовалась таблица 15 приложения 9 к настоящим Правилам.

Глава 2. Особенности определения эксплуатационных минимумов вертодромов для взлета и посадки

68. Эксплуатант устанавливает минимумы для эксплуатируемых типов вертолетов для тех вертодромов (аэродромов), на которые предполагает выполнение полетов.

69. Метод определения минимумов согласовывается с уполномоченной организацией. Минимумы устанавливаются не ниже минимумов, установленных уполномоченным органом государства, на территории которого расположен вертодром, за исключением специальных разрешений этого государства в каждом конкретном случае.

Разрешается производить расчет по утвержденному методу минимума для незапланированного запасного аэродрома в полете.

Сноска. Пункт 69 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

70. При определении минимумов вертодрома (аэродрома) для любого конкретного взлета/посадки эксплуатант учитывает следующие факторы:

1) тип и летные характеристики вертолета;

2) состав летного экипажа, его подготовку и опыт полетов;

3) размеры и характеристики используемых ВПП;

4) соответствие и характеристики визуальных и не визуальных наземных средств;

5) бортовое оборудование вертолета, используемое для целей навигации и/или управления полетом при взлете, заходе на посадку, выравнивании, висении, посадке, пробеге и уходе на второй круг;

6) препятствия в зонах захода на посадку, ухода на второй круг и набора высоты при вылете, требующих необходимых разрешений и выполнения нештатных процедур;

7) абсолютные/относительные высоты пролета препятствий для процедур захода по ППП;

8) средства определения и процедуру предоставления информации о метеоусловиях на аэродроме.

Параграф 1. Эксплуатационные минимумы вертодрома для взлета

71. Минимумы для взлета, установленные эксплуатантом, выражаются в значениях VIS или RVR с учетом характеристик вертодрома взлета и конкретного типа вертолета (его оборудования). В случае необходимости визуального обхода препятствий после взлета и/или вынужденной посадки после взлета выполняются дополнительные условия для взлета – ВНГО.

72. Минимум для взлета устанавливается с учетом обеспечения возможности управления вертолетом, как в случае прерванного взлета в неблагоприятных обстоятельствах, так и в случае продолженного взлета при отказе критического двигателя.

73. При выполнении полетов ночью устанавливается наземное светосигнальное оборудование для освещения зоны FATO/ВПП и препятствий.

74. Для выполнения полетов вертолетов с ЛТХ класса 1, эксплуатант устанавливает значение RVR и VIS соответственно как минимумы для взлета согласно таблице 17 приложения 9 к настоящим Правилам.

75. Экипаж вертолета убеждается, что траектория взлета свободна от препятствий.

76. При выполнении полетов вертолетов с ЛТХ класса 2 с сухопутных вертодромов, экипаж вертолета действует в соответствии с минимумом RVR/VIS для взлета 800 м и не входит в облачность во время взлета до достижения маневренности вертолетов с ЛТХ Класса 1.

77. При выполнении полетов вертолетов с ЛТХ класса 2 с морских вертодромов, экипаж вертолета действует в соответствии с минимумами не ниже, чем минимумы для вертолетов класса 1, и не входит в облачность во время маневра взлета до достижения маневренности вертолетов с ЛТХ класса 1.

78. VIS в RVR, не используется для расчета минимумов для взлета.

Параграф 2. Определение эксплуатационных минимумов вертодрома для неточного заход на посадку

79. Эксплуатант обеспечивает, чтобы минимум системы для неточного захода, которая основывается на использовании ILS без формирования глиссады (только LLZ),

VOR, NDB, SPA, VDF, ARA и GNSS был не ниже значений МВС (MDH), указанных в таблице 19 приложения 9 к настоящим Правилам.

80. Эксплуатант обеспечивает, чтобы MDH для неточных заходов на посадку был не ниже:

1) значения минимальной высоты пролета препятствий (OCH/OCL) для данной категории вертолета; или

2) значения минимума системы неточного захода.

Расчет OCH/OCL производится в соответствии с положениями Doc 8168-OPS/611 ИКАО "Производство полетов ВС".

81. Пилот не продолжает заход на посадку ниже MDA/MDH, если отчетливо не увидит и не распознает один из следующих визуальных ориентиров зоны FATO/ВПП:

1) элементы (часть) системы огней подхода;

2) порог ВПП;

3) маркировку порога ВПП;

4) огни порога ВПП;

5) входные огни порога ВПП;

6) огни визуальной глиссады;

7) зону приземления или маркировку зоны приземления;

8) огни зоны приземления (световой ковер);

9) боковые огни зоны FATO/ВПП;

10) другие визуальные ориентиры, признанные таковыми уполномоченной организацией.

Сноска. Пункт 81 с изменением, внесенным приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

82. Для выполнения неточных заходов на посадку вертолетами с ЛТХ класса 1 или 2, применяются минимумы, указанные в таблице 20 приложения 9 к настоящим Правилам.

Минимумы, указанные в таблице 20 приложения 9 к настоящим Правилам, применяются при условиях:

1) СТО – полное, включает в себя маркировку FATO/ВПП, систему огней подхода высокой/средней интенсивности типа ОВИ, ALSF, MALS длиной 720 м и более, боковые огни FATO/ВПП, входные огни зоны FATO/ВПП и огни конца FATO/ВПП, огни должны быть включены;

2) СТО – среднее, включает в себя маркировку FATO/ВПП, систему огней подхода высокой/средней интенсивности типа ОВИ, ALSF, MALS длиной 420-719 м, боковые огни FATO/ВПП, входные огни FATO/ВПП и огни конца FATO/ВПП, огни должны быть включены;

3) основное СТО включает в себя маркировку FATO/ВПП, систему огней подхода высокой/средней интенсивности типа ОВИ, ALSF, MALS длиной менее 420 м, систему огней подхода малой интенсивности любой длинны, боковые огни FATO/ВПП, входные огни FATO/ВПП и огни конца FATO/ВПП. Огни должны быть включены;

4) СТО – отсутствие или наличие системы огней приближения или наличие системы огней приближения протяженностью менее 210 м включает в себя маркировку FATO/ВПП, огни порога, боковые огни и огни конца FATO/ВПП или только маркировку (без огней) FATO/ВПП;

5) таблица применяется при угле наклона глиссады (далее - УНГ) не более 4 градусов. Больший УНГ требует наличие огней визуальной глиссады (PAPI или VASI) и условий их видимости при нахождении на МВС;

6) приведенные выше цифры означают переданную диспетчером видимость на ВПП или метеорологическую видимость, пересчитанную в видимость на ВПП в соответствии с параграфом 18 настоящей главы;

7) значения МВС, используемые в таблице 20 приложения 9 к настоящим Правилам , не подлежат округлению в целях использования как вертикального элемента минимума до ближайших 3 м (10 фут) в целях определения значений видимости на ВПП.

83. Если точка ухода на второй круг находится в пределах 926 м от посадочного порога, разрешается использовать минимумы захода для полных СТО, независимо от длины, имеющейся системы посадочных огней. Тем не менее, требуется наличие боковых огней FATO/ВПП, входных огней порога ВПП, концевых огней ВПП и маркировки FATO/ВПП.

84. Для ночных полетов устанавливается наземное светосигнальное оборудование для освещения зоны FATO/ВПП и любых препятствий.

85. Для таких полетов минимум по видимости на ВПП составляет 800 м или соответствует минимумам, указанным в таблице 20 приложения 9 к настоящим Правилам, при этом выбирается большее из значений.

Параграф 3. Определение эксплуатационных минимумов вертодрома для точного захода на посадку по CAT I

86. CAT I – точный заход на посадку по приборам и посадка с использованием инструментальных систем посадки ILS, MLS, точных посадочных радиолокаторов (далее - PAR). ВПР при этом должна быть не ниже 60 м (200 фут) и видимость на ВПП не менее 500 м.

87. Эксплуатант обеспечивает, чтобы при заходе на посадку по CAT I установленная ВПР была не ниже:

1) ВПР, ограниченной РЛЭ вертолета для такого захода, если она определена в РЛЭ ;

2) минимальной высоты, до которой используется точная посадочная система без требуемого визуального контакта;

3) значения OCH/OCL для данной категории вертолета;

4) 60 м (200 фут).

88. Пилот не продолжает заход на посадку по CAT I ниже ВПР, определенной, в соответствии с пунктом 87 настоящего приложения, если не установлен надежный визуальный контакт, как минимум, с одним из визуальных средств ВПП:

1) элементами (частью) системы огней подхода;

2) порогом ВПП;

3) маркировкой порога ВПП;

4) огнями порога ВПП;

5) входными огнями порога ВПП;

6) огнями визуальной глиссады;

7) зоной приземления или маркировкой зоны приземления;

8) огнями зоны приземления;

9) боковыми огнями зоны FATO/ВПП.

89. Для заходов на посадку и посадки по CAT I вертолетами с ЛТХ класса 1 и 2 применяются минимумы, указанные в таблице 21 приложения 9 к настоящим Правилам .

Минимумы, указанные в таблице 21приложения 9 к настоящим Правилам применяются:

1) СТО – полное, включает в себя маркировку FATO/ВПП, систему огней подхода высокой/средней интенсивности длиной 720 м и более, боковые огни FATO/ВПП, входные огни FATO/ВПП и огни конца FATO/ВПП, огни должны быть включены;

2) СТО – среднее, включает в себя маркировку FATO/ВПП, систему огней подхода высокой/средней интенсивности длиной 420-719 м, боковые огни FATO/ВПП, входные огни FATO/ВПП и огни конца FATO/ВПП. Огни должны быть включены;

3) СТО – основное, включает в себя маркировку FATO/ВПП, систему огней подхода высокой/средней интенсивности длиной менее 420 м, систему огней подхода малой интенсивности любой длинны, боковые огни FATO/ВПП, входные огни FATO/ ВПП и огни конца FATO/ВПП. Огни должны быть включены;

4) СТО – отсутствует, включает в себя маркировку FATO/ВПП, огни порога, боковые огни и огни конца FATO/ВПП или только маркировку (без огней) FATO/ВПП;

5) приведенные выше цифры означают переданную диспетчером видимость на ВПП или метеорологическую видимость, пересчитанную в видимость на ВПП в соответствии с таблицей 6 приложения 9 к настоящим Правилам;

90. Таблица применяется для УНГ не более 4 градусов.

91. Включенные в таблицу 21 приложения 9 к настоящим Правилам значения ВПР – это изначально рассчитанные значения, не подлежащие округлению до ближайших 3

м (10 фут) в целях определения значений видимости на ВПП и использования как вертикального элемента минимума.

92. Для ночных полетов должно иметься наземное светосигнальное оборудование для освещения зоны FATO/ВПП и препятствий, если не имеется другого соглашения с уполномоченной организацией.

Сноска. Пункт 92 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

93. Для выполнения полетов одним пилотом эксплуатант должен рассчитывать минимум по видимости на ВПП для всех вариантов захода в соответствии с настоящим приложением. При этом минимум по видимости на ВПП устанавливается не менее 800 м, за исключением случаев использования автопилота, связанного с ILS или MLS, в этом случае применяются обычные минимумы по видимости на ВПП.

ВПР должна быть не менее чем значение 1,25, умноженное на минимальную высоту использования автопилота.

Параграф 4. Определение эксплуатационных минимумов аэродрома для точного захода на посадку на сухопутных вертодромах по CAT II

94. Точный заход на посадку по CAT II – это точный заход на посадку по приборам и посадка с использованием инструментальных систем ILS или MLS с условием:

1) ВПР ниже 60 м (200 фут), но не менее 30 м (100 фут);

2) RVR не менее 300 м.

95. Эксплуатант обеспечивает, чтобы при заходе на посадку по CAT II установленная ВПР не ниже:

1) ВПР, ограниченной РЛЭ вертолета для такого захода, если она определена в РЛЭ ;

2) минимальной высоты, до которой используется точная посадочная система без требуемого визуального контакта;

3) значения минимальной OCH/OCL для данной категории вертолета;

4) ВПР, до которой летный экипаж допущен выполнять полет; или

5) 30 м (100 фут).

96. Пилот не продолжает заход на посадку ниже ВПР, определенной в соответствии с пунктом 95 настоящего приложения, если не установлен визуальный контакт, как минимум, с тремя последовательными огнями подхода на осевой линии, или с огнями зоны приземления, или с огнями осевой линии FATO/ВПП, или боковыми огнями FATO/ВПП, или их комбинации, при условии, что такой контакт устойчиво сохраняется. Этот визуальный контакт включает продольные элементы наземной системы, а также поперечные огни подхода или огни порога ВПП или световое обозначение зоны приземления.

97. Для точных заходов на посадку и посадок по CAT II вертолетами с ЛТХ класса 1 эксплуатант устанавливает эксплуатационные минимумы в соответствии с положениями таблицы 22 приложения 9 к настоящим Правилам.

Предполагается использование автоматического режима полета/захода на посадку до высоты не менее 80% от соответствующей ВПР. Это требование может повлиять на значение ВПР в сторону ее увеличения, если есть ограничения по минимальной высоте использования автоматических режимов захода на посадку.

Параграф 5. "Посадка с круга" на сухопутном вертодроме (аэродроме)

98. Посадка с круга – термин, используемый для обозначения визуального этапа захода на посадку по приборам, когда ВС приводится в положение для посадки в зоне FATO/ВПП, которая расположена так, что не подходит для захода на посадку с прямой.

99. Для посадки с круга устанавливается МВС не менее 76 м (250 фут) и метеорологическая видимость не менее 800 м.

При визуальном маневрировании (посадке с круга) предписанной траекторией, установленные минимумы по видимости и МВС не ниже вышеуказанных значений.

100. Эксплуатант обеспечивает, чтобы визуальный заход на посадку не выполнялся, если видимость на ВПП менее 800 м.

Параграф 6. Пересчет сообщенной метеорологической видимости в видимость на ВПП

101. Эксплуатант не применяет процедуры пересчета видимости в видимость на ВПП при расчетах минимума для взлета и минимума точных заходов на посадку по CAT II и CAT III или когда значение видимости на ВПП получено от органа ОВД.

102. Во всех остальных случаях, не предусмотренных пунктом 101 настоящего приложения, эксплуатант обеспечивает, чтобы пересчет VIS в RVR производился в соответствии с таблицей 23 приложения 9 к настоящим Правилам.

Параграф 7. Классификация ILS и вспомогательные операции

103. Классификация ILS приведена в таблице 24 приложения 9 к настоящим Правилам.

104. Одиночные средства обслуживания ILS приемлемы, если обеспечивается уровень двух характеристик.

Параграф 8. Заход на посадку по бортовому радиолокатору (ARA) для полетов над водным пространством

105. Эксплуатант не должен выполнять заход на посадку по бортовому радиолокатору, если он не имеет разрешения уполномоченной организации.

Сноска. Пункт 105 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

106. Заход на посадку по бортовому радиолокатору разрешается только на плавучие буровые платформы или на корабли на ходу при наличии более одного члена экипажа.

107. Экипаж вертолета не должен выполнять заход на посадку по бортовому радиолокатору, если радиолокатор не может обеспечить наведение по курсу для обеспечения запаса высоты при пролете препятствий.

108. Перед конечным этапом захода на посадку, экипаж вертолета убеждается, что на экране радиолокатора имеется свободная траектория для конечного участка захода на посадку и ухода на второй круг.

Если боковое расстояние по отношению, к какому либо препятствию составляет менее 1852 м (1,0 м. миль), экипаж вертолета:

1) выполняет заход на соседнюю к заданному объекту площадку и затем продолжает полет визуально к объекту назначения;

2) заходит на посадку с другого направления, применяя посадку с круга.

109. Экипаж вертолета убеждается, что ВНГО позволяет выполнить безопасную посадку.

110. Не исключая минимумов, установленных в пунктах 111 и 112 настоящего приложения, MDH не должна составлять менее 15 м (50 фут) над превышением вертолетной площадки.

111. МВС определяется по радиовысотомеру. Для захода на посадку по бортовому радиолокатору она составляет не менее:

1) 60 м (200 фут) днем;

2) 91 м (300 фут) ночью.

112. МВС для захода на посадку с использованием маневра посадки с круга должна составлять не менее:

1) 91 м (300 фут) днем;

2) 152 м (500 фут) ночью.

113. MDA может применяться только в случае неисправности радиовысотомера. Минимальная абсолютная высота снижения – это минимальное значение MDH + 60 м (200 фут) и должна исходить из показаний градуированного барометра в QNH вертодрома назначения или нижнего прогнозируемого уровня QNH по данному региону.

114. Дальность принятия решения.

Дальность принятия решения должна составлять не менее 1390 м (0,75 nm), если эксплуатант не продемонстрировал уполномоченной организации, что может применяться меньшая дальность принятия решения при допустимом уровне безопасности.

Сноска. Пункт 114 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

115. Визуальный контакт.

Пилот не должен продолжать заход на посадку за пределами дальности принятия решения или ниже MDH/MDA, если он не установил визуальный контакт с пунктом назначения.

116. Выполнение полетов одним пилотом MDH/MDA для выполнения одним пилотом заходов на посадку по бортовому радиолокатору должна на 30 м (100 фут) превышать значение высоты, рассчитываемой согласно пунктам 111 и 112 настоящего приложения. Дальность принятия решения должна составлять не менее 1852 м (1,0 nm).

117. Процедура захода на посадку ARA вертолета имеет пять отдельных сегментов.

Ими являются, подход (далее - Approach segment), начальный (далее - Initial Approach segment), промежуточный (далее - Intermediate Approach segment), конечный сегменты (далее - Final Approach segment) и сегмент ухода на второй круг (далее - Missed Approach segment).

Примеры процедур захода на посадку ARA, приведены на рисунках 1 – 5 приложения 9 к настоящим Правилам.

Приложение 9
к Правилам производства
полетов
в гражданской авиации
Республики Казахстан

Таблицы и схемы для определения эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС

Сноска. Приложение 9 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

Таблица 1

Минимумы для взлета - самолеты (не допущенные к полетам в условиях ограниченной видимости (LVTO) (RVR/VIS)

Оборудование	RVR/VIS м (1)
Адекватные визуальные ориентиры (2) (только днем)	500
День: посадочные огни ВПП или маркировка осевой линии ВПП. Ночь: посадочные огни ВПП и ограничительные огни конца ВПП или осевые огни ВПП и ограничительные огни конца ВПП	400
1. Сообщаемые RVR/VIS значения, которые представляются в начальной части разбега (TDZ), могут оцениваться пилотом.	

2. Адекватные визуальные ориентиры означают, что пилот способен постоянно определять поверхность ограничения препятствий в зоне взлета и выдерживать путевую управляемость.

Таблица 2

Минимумы для взлета RVR/VIS – самолеты, допущенные к полетам в условиях ограниченной видимости (LVTO)

Оборудование	RVR/VIS (1)
Днем: Посадочные огни ВПП и маркировка осевой линии ВПП (2) Ночью: Посадочные огни ВПП и ограничительные огни конца ВПП или огни осевой линии ВПП и ограничительные огни конца ВПП (2)	300 м
Посадочные огни ВПП иогни осевойлинии ВПП	200 м
Посадочные огни ВПП и огни осевой линии ВПП и соответствующая информация об RVR (2)	TDZ 150 м MID 150 м Конец ВПП 150 м
Посадочные огни ВПП и огни осевой линии ВПП высокой интенсивности (с интервалом 15 м или менее) и соответствующая информация об RVR (3)	TDZ 125 м MID 125 м Конец ВПП 125 м
Огни приближения ВПП и огни осевой линии ВПП высокой интенсивности (с интервалом 15 м или менее), утвержденная система бокового контроля и соответствующая информация об RVR (3) ии одобренно системой индикации на лобовом стекле HUD/HUDLS для взлета	TDZ 75 м MID 75 м Дальний конец ВПП 75 м
1. TDZ RVR/VIS могут оцениваться пилотом. 2. Для выполнения полетов в ночное время должны функционировать посадочные огни ВПП или огни осевой линии ВПП и ограничительные огни ВПП. 3. Необходимое значение RVR получено для всех соответствующих точек RVR.	

Таблица 3

Допустимая высота над ВПП при отказе двигателя в зависимости от RVR/VIS

Допустимая высота над ВПП при отказе двигателя (OEI)	RVR/ CMV (2)
15 м (50 фут)	400 (200 м - с допуском LVTO)
15-30 м (51-100 фут)	400 (300 м - с допуском LVTO)
30-45 м (101-150 фут)	400 м
45-60 м (151-200 фут)	500 м
60-90 м (201-300 фут)	1000 м
> 90 м (>300 фут)1	1500 м
1. Видимость 1500 м также применяется в случае, если невозможно построить безопасный профиль продолжения взлета. 2. Сообщенные показатели дальности RVR/VIS, в зоне приземления заменяются оценкой видимости пилота.	

Таблица 4

Системные минимумы в зависимости от средств

Заход на посадку по приборам	Самая низкая DH/MDH
Категория ILS/MLS/GLS	60 м (200 фут)1
GNSS/SBAS (LPV)	60 м (200 фут)
GNSS (LNAV)	75 м (250 фут)
GNSS/Baro-VNAV (LNAV/ VNAV)	75 м (250 фут)
Локатор (LOC) с или без DME	75 м (250 фут)
Заход на посадку по обзорному радиолокатору (SRA) (заканчивающийся на расстоянии ½ м. мили)	75 м (250 фут)
SRA (заканчивающийся на расстоянии 1 м. мили)	90 м (300 фут)
SRA (заканчивающийся на расстоянии 2 м. мили или более)	105 м (350 фут)
RNAV без установленного вертикального наведения	90 м (300 фут)
VOR	90 м (300 фут)
VOR/DME	75 м (250 фут)
NDB	105 м (350 фут)
NDB/DME	90 м (300 фут)
NDB (2 маяка)	90 м (300 фут)
VDF	105 м (350 фут)

Таблица 5

Значения RVR/CMV. Относительная ВПР (DH). Минимальная относительная высота снижения (MDH) (смотрите таблицу 11)

DH или MDH			Класс системы светотехнического оборудования			
			FALS	IALS	BALS	NALS
метры /футы			Метры			
60/200	-	64/210	550	750	1000	1200
65/211	-	67/220	550	800	1000	1200
68/221	-	70/230	550	800	1000	1200
71/231	-	73/240	550	800	1000	1200
74/241	-	76/250	550	800	1000	1300
77/251	-	79/260	600	800	1000	1300
80/261	-	86/280	600	900	1100	1300
87/281	-	91/300	650	900	1200	1400
92/301	-	98/320	700	1000	1200	1400
98/321	-	104/340	800	1100	1300	1500
104/341	-	110/360	900	1200	1400	1600
110/361	-	116/380	1000	1300	1500	1700
116/381	-	122/400	1100	1400	1600	1800
123/401	-	128/420	1200	1500	1700	1900
129/421	-	134/440	1300	1600	1800	2000

135/441	-	140/460	1400	1700	1900	2100
141/461	-	146/480	1500	1800	2000	2200
147/481	-	152/500	1500	1800	2100	2300
153/501	-	158/520	1600	1900	2100	2400
159/521	-	165/540	1700	2000	2200	2400
165/541	-	171/560	1800	2100	2300	2500
171/561	-	176/580	1900	2200	2400	2600
177/581	-	183/600	2000	2300	2500	2700
183/601	-	189/620	2100	2400	2600	2800
190/621	-	195/640	2200	2500	2700	2900
196/641	-	201/660	2300	2600	2800	3000
202/661	-	207/680	2400	2700	2900	3100
208/681	-	213/700	2500	2800	3000	3200
214/701	-	219/720	2600	2900	3100	3300
220/721	-	226/740	2700	3000	3200	3400
226/741	-	232/760	2700	3000	3300	3500
232/761	-	244/800	2900	3200	3400	3600
244/801	-	259/850	3100	3400	3600	3800
259/851	-	274/900	3300	3600	3800	4000
275/901	-	290/950	3600	3900	4100	4300
290/951	-	305/1000	3800	4100	4300	4500
305/1001	-	335/1100	4100	4400	4600	4900
336/1101	-	366/1200	4600	4900	5000	5000
366/1201 и выше			5000	5000	5000	5000

Таблица 6

Минимальные и максимальные значения RVR/CMV (смотрите таблицу 11) для всех заходов на посадку по приборам уменьшающихся до CAT I (нижний и верхний лимит)

Оборудование/ условия	RVR/CMV (м)	Категории ВС			
		A	B	C	D
ILS, MLS, GLS, PAR и APV	Min	В соответствии с Таблицей 5			
	Max	1500	1500	2400	2400
NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, RNAV/LNAV с процедурами которые соответствуют критериям подпункта 2) пункта 28 Параграфа 6	Min	750	750	750	750
	Max	1500	1500		2400

Приложения 8 к настоящим Правилам				2400	
Для NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, RNAV/LNAV:	Min	1000	1000	1200	1200
не соответствуют критериям подпункта 2) пункта 28 Параграфа 6 Приложения 8 к настоящим Правилам, или DH или MDH равна или больше 366 метров (1200 футов)	Max	Соответственно таблице 5, если используется техника CDFA, в других случаях добавляется 200/400 м к значениям указанным в таблице 5, но не превышающее значение 5000 м			

Таблица 7

Системы огней приближения

Класс системы светотехнического оборудования (OPS Class of Facility)	Длина, Конфигурация и интенсивность огней приближения (Length, configuration and intensity of approach lights)
Полная система огней приближения FALS (full approach light system)	ИКАО: Система огней приближения для точного захода на посадку по CAT I (огни высокой интенсивности HIALS 720 м и более) огни осевой линии с кодом дистанции, ряд огней осевой линии. (ICAO: Precision approach CAT I Lighting System (HIALS 720 m ≥) distance coded center line, Barrette center line).
Промежуточная система огней приближения IALS (intermediate approach light system)	ИКАО: Промежуточная система огней приближения (огни высокой интенсивности HIALS 420-719 м) одиночный источник, ряд огней осевой линии. (ICAO: Simple approach lighting system (HIALS 420-719 m) single source, Barrette).
Малая система огней приближения BALS (basic approach light system)	Отличная от других систем огней приближения (огни высокой/средней интенсивности HIALS, MIALS или система огней подхода ALS 210-419 м). Any other approach lighting System (HIALS, MIALS or ALS 210-419 m).
Отсутствие системы огней приближения NALS (no approach light system)	Отличная от других систем огней приближения (огни высокой/средней интенсивности HIALS, MIALS или система огней подхода ALS210 м) или полное отсутствие огней приближения.

	Any other approach lighting system (HIALS, MIALS or ALS 210 m) or no approach lights.

Таблица 8

Минимум дальности видимости на ВПП RVR/CMV ниже стандартной высоты полета по CAT I. Системные огни приближения

Минимум ниже стандартной высоты полета по CAT I						
DH метры/футы			Класс светового оборудования			
			FALS	IALS	BALS	NALS
			RVR/CMV (метры)			
60/200	-	64/210	400	500	600	750
65/211	-	67/220	450	550	650	800
68/221	-	70/230	500	600	700	900
71/231	-	73/240	500	650	750	1000
74/241	-	76/249	550	700	800	1100

Таблица 9

Минимумы, для захода на посадку по CAT II

Минимум CAT II		
DH	Заход в автоматическом режиме/ HUDLS ниже DH1	
	RVR ВС категории A и C	RVR ВС категории D
30-36 (100-120)	300 м	300/350 м (2)
37-42 (121-140)	400 м	400 м
43-59 (141 - 199)	450 м	450 м
1. Ссылка на "Заход в автоматическом режиме ниже относительной ВПР (DH)/Одобренная система HUDLS" в этой таблице использована AFCS или HUDLS понижающая до 80% DH. 2. 300 м могут быть использованы для ВС категории D, производящих автоматическую посадку.		

Таблица 10

Минимум RVR для нестандартных полетов по CAT II. Система огней приближения

	Автоматическая посадка или одобренная система HUDLS, используемая до зоны приземления				
	Класс оборудования светосистемы				
	FALS		IALS	BALS	NALS
	CATA-C	CATD	CATA-D	CATA-D	CATA-D
DH, м (футы)	RVR, м				
30-36 (100-120)	350	400	450	600	700
37-42 (121-140)	400	450	500	600	700
43-49 (141-160)	400	500	500	600	750
49-59 (161-199)	400	500	550	650	750

Таблица 11

RVR для захода на посадку по CAT III. ВПР (DH) и контроль пробега дистанции/система управления

Минимум CAT III			
Категория	ВПР (DH) (1), м (футы)	Контроль пробега дистанции/система управления	Дальность видимости на ВПП, м
IIIA	Менее 30 (100)	Не требуется	175 (200) (2)
IIIB	Менее 30 (100)	Одноотказная	150 (3)
IIIB	Менее 15 (50)	Одноотказная	125
IIIB	Менее 15 (50) или без ВПР	Активная при отказе (4)	75
1.Система управления полетом определяется по стандартам всепогодных полетов (AWO) с минимальной сертифицированной ВПР (DH). 2. 200м устанавливается для ВС, допущенных к полетам по III категории ИКАО с использованием одобренной системой HUDLS. 3. Для ВС, сертифицированных в соответствии со стандартами всепогодных полетов (AWO) или эквивалентными. 4. Активная при отказе (двухотказная) система может состоять из одноотказной гибридной посадочной системы.			

Таблица 12

Заход на посадку с использованием усовершенствованной системы визуализации EVS. Уменьшенная RVR/CMV. Нормальная RVR/CMV

Требуемая нормальная RVR/CMV, м	RVR/CMV для заходов на посадку с использованием EVS, м
550	350
600	400
650	450
700	450
750	500
800	550
900	600
1000	650
1100	750
1200	800
1300	900
1400	900
1500	1000
1600	1100
1700	1100
1800	1200
1900	1300
2000	1300

2100	1400
2200	1500
2300	1500
2400	1600
2500	1700
2600	1700
2700	1800
2800	1900
2900	1900
3000	2000
3100	2000
3200	2100
3300	2200
3400	2200
3500	2300
3600	2400
3700	2400
3800	2500
3900	2600
4000	2600
4100	2700
4200	2800
Требуемая нормальная RVR/CMV, м	RVR/CMV для заходов на посадку с использованием EVS, м
4300	2800
4400	2900
4500	3000
4600	3000
4700	3100
4800	3200
4900	3200
5000	3300

Таблица 13

Отказ или понижение работоспособности оборудования – влияние на посадочные минимумы (без допуска к полетам в условиях ограниченной видимости (LVO)

Отказ или понижение работоспособности оборудования	Влияние на посадочные минимумы	
	CAT I	APV, NPA
ILS/MLS резервный передатчик	Не влияет	
		APV – не применяется
		NPA с FAF;

Внешний маркер	Не влияет, если замен высотой проверки 300 м (1000 фут)	не влияет, если не используется как FAF
		Если FAF не определена, неточный заход на посадку не выполняется.
Средний маркер	Не влияет	Не влияет, если не используется как точка ухода на второй круг
Система оценки видимости на ВПП (RVR)	Не влияет	
Огни приближения	Минимум как при отсутствии оборудования(NALS)	
Огни приближения, за исключением последних 210 м	Минимум как для малой системы огней приближения BALS	
Огни приближения за исключением последних 420 м	Минимум как для промежуточной системы огней приближения IALS	
Работает резерв для огней приближения	Не влияет	
Огни ВПП, огни порога ВПП, и ограничительные огни конца ВПП	Днем – Минимум как при отсутствии оборудования Ночью - не разрешено	
Осевые огни ВПП	Не влияет, если flight director (F/D) , HUDLS или auto-land, иначе RVR 750 м	Не влияет
Расстояние между огнями осевой линии увеличено до 30 м	Не влияет	
Огни зоны приземления	Не влияет, если flight director (F/D) , HUDLS или auto-land, иначе RVR 750 м	Не влияет
Система огней рулежных дорожек	Не влияет	

Таблица 14

Отказ или понижение работоспособности оборудования, влияние на посадочные минимумы (допуск к полетам в условиях ограниченной видимости (LVO)

Отказ или понижение работоспособности оборудования	Влияние на посадочные минимумы			
	CAT IIIB (без DH)	CAT IIIB	CAT IIIA	CAT II
ILS/MLS резервный передатчик	Не разрешено	RVR 200 м	Не влияет	
Внешний маркер	Не влияет, если замена высотой проверки 300 м (1000 фут)			
Средний маркер	Не влияет			
Система оценки видимости на ВПП (RVR)	Одно значение RVR должно быть доступно на аэродроме	ВПП оборудуется двумя или более системами оценки видимости на ВПП (RVR). Допускается одна не рабочая система оценки видимости на ВПП (RVR)		
Огни приближения	Не влияет	Не разрешено для выполнения захода на посадку с DH> 15 м (50 фут		Не разрешено

Огни приближения, за исключением последних 210 м	Не влияет			Не разрешено
Огни приближения, за исключением последних 420 м	Не влияет			
Работает резерв для огней приближения	Не влияет			
Огни ВПП, огни порога ВПП, и ограничительные огни конца ВПП	Не разрешено		Днем – не влияет	Днем – не влияет
			Ночью – 550 м	Ночью – не разрешено
Осевые огни ВПП	Днем – RVR 200 м	Не разрешено	Днем – RVR 300 м	Днем – RVR 350 м
	Ночью – не разрешено		Ночью – RVR 400 м	Ночью – RVR 550 м (400 м с HUDLS или auto-land)
Отказ или понижение работоспособности оборудования	Влияние на посадочные минимумы			
	CAT IIIB (без DH)	CAT IIIB	CAT IIIA	CAT II
Расстояние между огнями осевой линии увеличено до 30 м	RVR 150м		Не влияет	
Огни зоны приземления	Не влияет	Днем – RVR 200м	Днем – RVR 300м	
		Ночью – 300 м	Ночью – RVR 550 м, 350 m с HUDLS или auto-land	
Система огней рулежных дорожек	Не влияет			

Таблица 15

Минимум видимости и MDH для полета по кругу в зависимости от категории ВС

	Категория ВС			
	A	B	C	D
MDH, м (футы)	120 (394)	152 (492)	183 (591)	210 (689)
Минимум метеорологической видимости, м	1500	1600	2400	3600

Таблица 16

Пересчет RVR/CMV

Системы огней при выполнении полетов	RVR/CMV = сообщенная метеорологическая видимость x	
	день	ночь
Огни приближения и огни ВПП высокой интенсивности	1.5	2.0

Любые другие огни, отличные от указанных выше	1.0	1.5
Отсутствие огней	1.0	Не применяется

Таблица 17

Минимумы для взлета (с допуском к полетам в условиях ограниченной видимости (LVTO) (RVR/VIS)

RVR/VIS для взлета	
Сухопутные вертодромы со схемой вылета по приборам	RVR/VIS
Нет огней ВПП и нет маркировки (только днем)	250м или дистанция прерванного взлета (большее из значений)
Маркировка отсутствует (ночью)	800м
Огни ВПП/FATO и есть маркировка осевой линии ВПП	200м
Огни ВПП/FATO, есть маркировка осевой линии ВПП, и соответствующая информация RVR	150м
Морская вертолетная площадка	
Полеты с двумя пилотами	250м (1*)
Полеты с одним пилотом	500м (1*)

Примечание 1*. Траектория полета после взлета и FATO свободны от препятствий.

Таблица 18

Минимумы для взлета. Аэродромы для полетов по приборам (без допуска к полетам в условиях ограниченной видимости (LVTO) (RVR/VIS)

RVR/ VIS	
Сухопутные вертодромы со схемой вылета по приборам	RVR / VIS
Нет огней ВПП и нет маркировки (только днем)	400 м или дистанция прерванного взлета (большее из значений)
Маркировка отсутствует (ночью)	800 м
Огни ВПП/FATO и есть маркировка осевой линии ВПП	400м
Огни ВПП/FATO, есть маркировка осевой линии ВПП, и соответствующая информация RVR	400м
Морская вертолетная площадка	
Полеты с двумя пилотами	400 м (1*)
Полеты с одним пилотом	500м (1*)

Примечание 1* Траектория полета после взлета свободна от препятствий

Таблица 19

Системные минимумы в зависимости от средств

Заход на посадку по приборам	Самая низкая DH/MDH

Категория ILS/MLS/GLS	60 м (200 фут)
GNSS/SBAS (LPV)	60 м (200 фут)
GNSS (LNAV)	75 м (250 фут)
GNSS/Baro-VNAV (LNAV/ VNAV)	75 м (250 фут)
Локатор (LOC) с или без DME	75 м (250 фут)
Заход на посадку по обзорному радиолокатору (SRA) (заканчивающийся на расстоянии 926 м)	75 м (250 фут)
SRA (заканчивающийся на расстоянии 1852 м)	90 м (300 фут)
SRA (заканчивающийся на расстоянии 3704 м или более)	105 м (350 фут)
RNAV без установленного вертикального наведения	90 м (300 фут)
VOR	90 м (300 фут)
VOR/DME	75 м (250 фут)
NDB	105 м (350 фут)
NDB/DME	90 м (300 фут)
NDB (2 маяка)	90 м (300 фут)
VDF	105 м (350 фут)
Бортовой радиолокатор (ARA) морская вертолетная площадка	90 м (300 фут)

Таблица 20

Минимумы для неточных заходов на посадку на сухопутных вертодромах (аэродромах)

Минимумы для неточных заходов на посадку на сухопутных вертодромах (аэродромах)				
МВС (MDH), м (фут)	СТО/видимость на ВПП, м			
	Полное	Среднее	Основное	Отсутствует
75-89 (250-299)	600	800	1000	1000
90-134 (300-449)	800	1000	1000	1000
135 (450) и выше	1000	1000	1000	1000

Таблица 21

Минимумы для точных заходов на посадку и посадок на сухопутных вертодромах (аэродромах) – CAT I

CAT I				
ВПР, м (фут)	СТО/видимость на ВПП, м			
	Полное	Среднее	Основное	Отсутствует
60 (200)	500	600	700	1000
61-76 (201-250)	550	650	750	1000
77-91 (251-300)	600	700	800	1000
92 (301) и выше	750	800	900	1000

Таблица 22

Минимумы для точных заходов на посадку и посадок на сухопутных вертодромах (аэродромах) – CAT II

ВПР, м	Использование автоматического режима ниже ВПР. Видимость на ВПП, м
30-36 (100-120)	300
37-42 (121-140)	400
43 (141) и выше	450

Таблица 23

Пересчет VIS в RVR

Светооборудование (СТО)	RVR = VIS* (умножить) на...	
	день	ночь
огни высокой интенсивности подхода и ВПП	1.5	2.0
любое другое оборудование	1.0	1.5
СТО отсутствует	1.0	не применяется

Таблица 24

Классификация ILS и вспомогательные операции

Временные изменения классификации ILS			Взаимосвязь классификации ILS со схемами полетов или опубликованными минимумами	
Категория Эксплуатационных Характеристик оборудования	Точки ILS, до которых структура КРМ соответствует структуре курса	Минимальный уровень целостности и непрерывности обслуживания	Самая низкая Эксплуатационная CAT	Минимальные значения RVR, если не одобрено иное (м) (где применимо)
I	A, B, C, T, D или E	1	I	TDZ: 550; середина: 125; конец: 75
II	T, D или E	1	I	TDZ: 550; середина: 125; конец: 75
	T	2	II	TDZ: 550; середина: 125; конец: 75
	D или E	2	II	TDZ: 300; середина: 125; конец: 75
	D	1	I	TDZ: 550; середина: 125; конец: 75
		2	II	TDZ: 300; середина: 125; конец: 75
		3	IIIA + DH	TDZ: 175; середина: 125; конец: 75
		4	IIIA без DH	
		3	IIIB + DH	TDZ: 75; середина: 125; конец: 75
		4	IIIB без DH	

III	E	1	I	TDZ: 550; середина: 125; конец: 75
		2	II	TDZ: 300; середина: 125; конец: 75
		3	IIIA + DH	TDZ: 175; середина: 125; конец: 75
		4	IIIA без DH	TDZ: 175; середина: 125; конец: 75
		3	IIIB + DH	TDZ: 75; середина: 75; конец: 75
		4	IIIB без DH	TDZ: 75; середина: 75; конец: 75

Примечание:

1. В случае снижения до уровня классификации II/T/2-4, производство полетов будет первоначально ограничено только CAT I. После оценки влияния отклонения сигнала курсового радиомаяка на системы автоматической посадки может потребоваться последующее повышение уровня до CAT II с соответствующей публикацией в документации маршрута, или может быть указана информация о том, что автоматические заходы на посадку не утверждены. При необходимости может потребоваться применение более высокого показателя RVR, чем при полетах по стандартной CAT II.

2. Минимальные значения RVR, указанные в таблице применяются для ВПП оборудованной полной системой огней приближения (FALS), огнями зоны приземления ВПП (Runway Touchdown Zone Lights - RTZL) и огнями осевой линии ВПП (Centreline (RCLL).

Рис 1. Процедура захода на посадку по бортовому радиолокатору (ARA) по кругу. Arcprocedure.

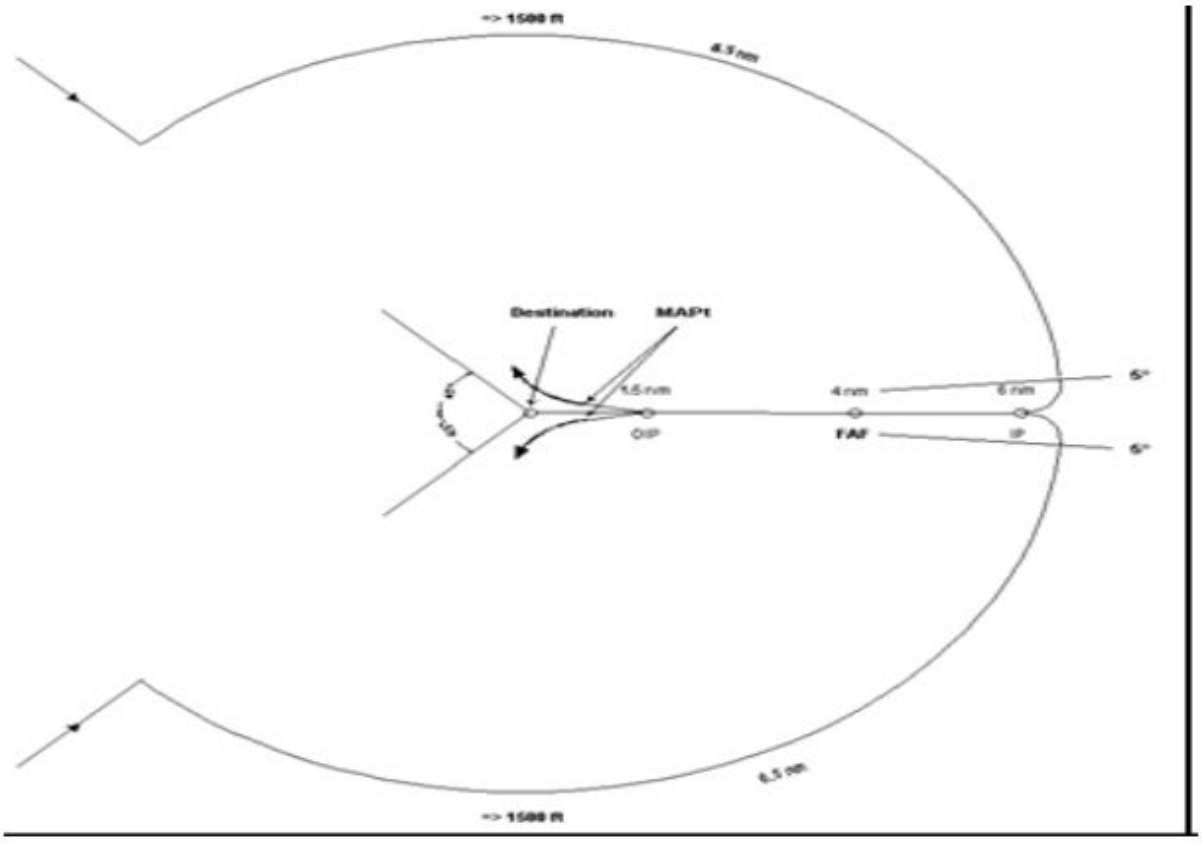


Рис 2. Процедура заход на посадку по бортовому радиолокатору (ARA)отворотом на расчетный угол или посадки с круга.

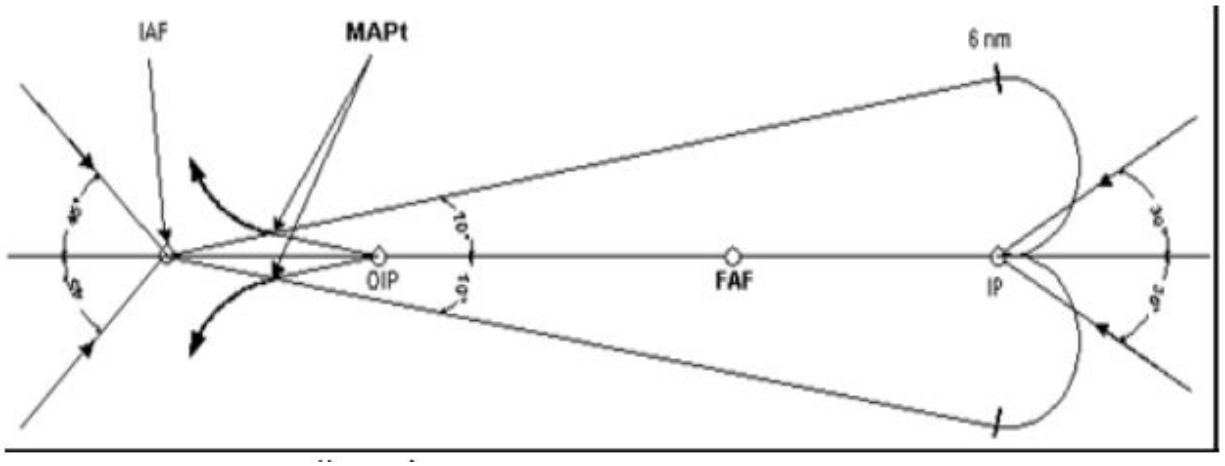


Рис 3. Вертикальный профиль захода на посадку

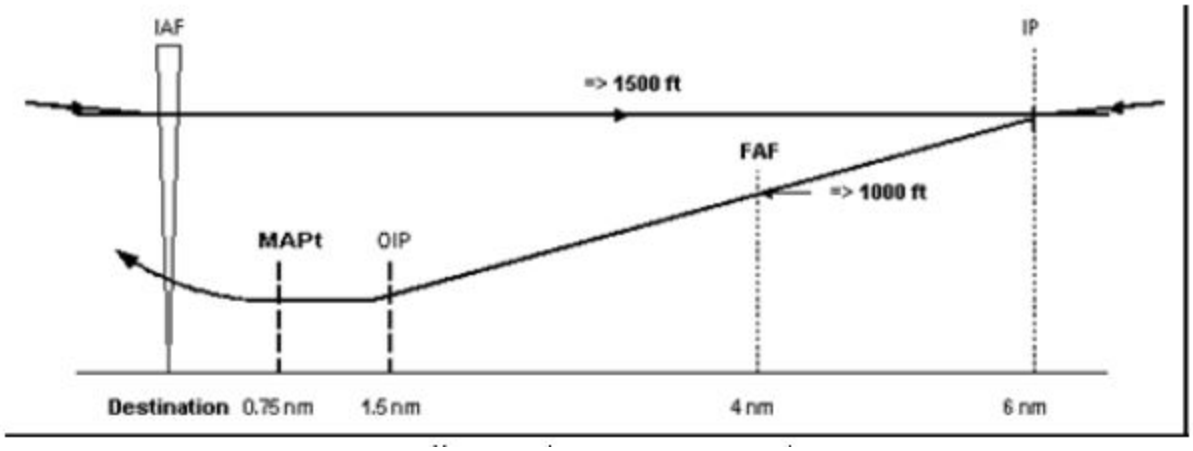


Рис 4. Зона ухода на второй круг (влево и вправо)
Figure 5: Missed approach area left & right

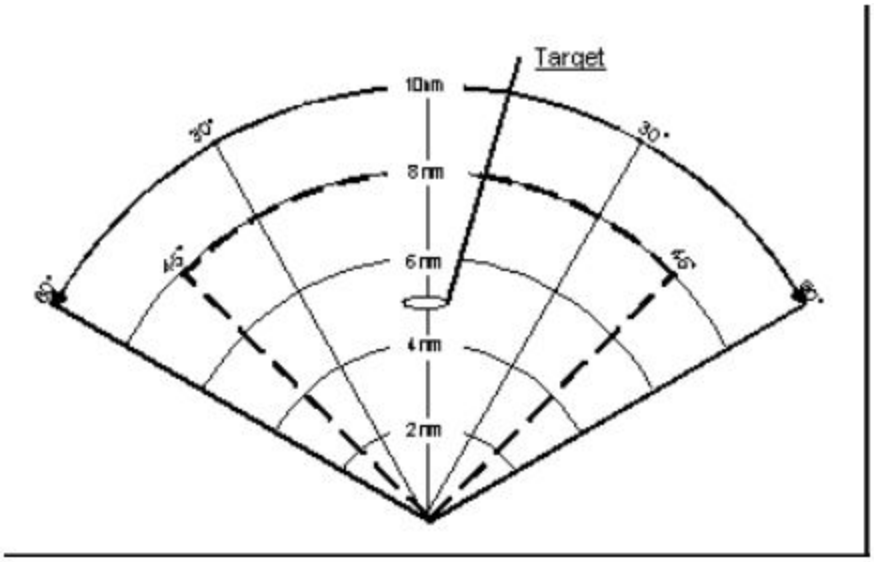
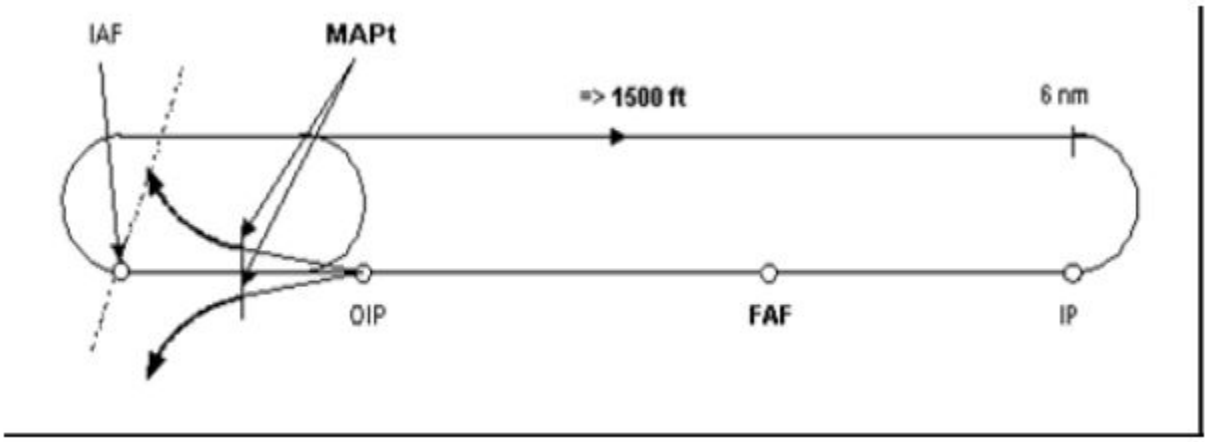


Рисунок 5: Holding pattern & race track procedure



Приложение 10

к Правилам производства
полетов гражданской авиации
Республики Казахстан

Положения по допуску эксплуатантов к производству полетов продолжительностью более 60 минут до запасного аэродрома на маршруте (EDTO)

Сноска. Приложение 10 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1. Полетом с увеличенным временем ухода на запасной аэродром считается полет со временем ухода на запасной аэродром, превышающим пороговое время.

Процедуры производства полетов самолетов с газотурбинными двигателями EDTO применяются на тех маршрутах, которые имеют точки, время полета от которых до запасного аэродрома на маршруте превышает 60 минут.

2. Полеты на самолетах с двумя газотурбинными двигателями, выполняющие коммерческие перевозки, выполняются таким образом, чтобы в любой точке маршрута в случае отказа одного двигателя продолжительность полета до запасного аэродрома в штиль на скорости, обеспечиваемой одним работающим двигателем, составила не более 60 минут.

Для самолетов с тремя и более газотурбинных двигателей, выполняющих коммерческие полеты, порогового времени не должно превышать более 180 минут.

3. Положения EDTO для самолетов с двумя газотурбинными двигателями не отличаются от предыдущих положений по производству полетов увеличенной дальности самолетами с двумя газотурбинными двигателями ETOPS. Поэтому при подготовке документов эксплуатанта для самолетов с двумя газотурбинными двигателями до внесения соответствующих изменений в РЛЭ, разрешено применять аббревиатуру ETOPS вместо EDTO.

4. Для получения разрешения на выполнение полетов EDTO эксплуатант представляет заявку по форме приложения 12 к настоящим Правилам, и доказательную документацию в уполномоченную организацию за 30 календарных дней до предполагаемого времени начала полетов с EDTO.

5. Доказательная документация для получения разрешения на выполнение полетов EDTO содержит:

1) дополнение к РПП эксплуатанта для полетов EDTO;

2) дополнения к Руководству эксплуатанта по регулированию ТО, Программе технического обслуживания и Программе контроля уровня надежности, касающиеся выполнения полетов EDTO;

3) сведения о приемлемых для производства полетов EDTO уровнях резервирования бортовых систем из AFM, FCOM и MEL;

4) сведения для утверждения типа (дизайна) EDTO включающие:

количество месяцев/лет опыта работы эксплуатанта с комбинацией "планер/ двигатель";

общее количество полетов, выполненное эксплуатантом с конкретной комбинацией "планер/двигатель";

количество часов и циклов с комбинацией "двигатель/планер";

количество выключений двигателей в полете для эксплуатанта;

частота внеплановой замены двигателей;

среднее время наработки на отказ для основных компонентов;

5) перечень маршрутов, на которых предполагается использовать полеты EDTO и перечень соответствующих запасных аэродромов;

6) программа подготовки членов экипажа и инженерно-технического персонала для допуска к полетам EDTO;

7) процедуры организации и методы осуществления полетно-диспетчерского руководства и полетно-диспетчерского обслуживания экипажей самолетов;

8) запрашиваемые скорости при всех исправных двигателях (далее - AEO) и с одним неработающим двигателем (далее - OEI) для утверждения уполномоченной организацией, которые будут использоваться для расчета порогового расстояния и максимального расстояния ухода на запасной аэродром, учитывая МСА и штилевые условия.

Для самолетов, имеющих более двух двигателей, скорость AEO, которая будет использоваться для расчета максимального расстояния ухода на запасной аэродром, может отличаться от скорости, используемой для определения временного порога 60 минут и EDTO.

Для самолетов, имеющих два двигателя скорость OEI, которая будет использоваться для расчета максимального расстояния ухода на запасной аэродром, не должна отличаться от скорости, используемой для определения запаса топлива при уходе на запасной аэродром с OEI. Эта скорость может отличаться от скорости, используемой для определения временного порога 60 минут и EDTO.

6. Уполномоченная организация рассматривает заявление в срок – 20 (двадцать) рабочих дней.

При выдаче разрешения эксплуатанту конкретного типа самолета, на выполнение полетов EDTO, уполномоченная организация устанавливает соответствующее пороговое время и максимальное время ухода на запасной аэродром с целью того, чтобы обеспечить:

1) выдачу конкретного эксплуатационного разрешения;

2) чтобы эксплуатант располагал предыдущим опытом и удовлетворительными показателями соблюдения правил и процедур и задействовал процессы, необходимые для успешного и надежного выполнения полетов с увеличенным временем ухода на

запасной аэродром, и продемонстрировал, что такие процессы применяются при выполнении таких полетов;

3) приемлемость применяемых эксплуатантом процедур на основе сертифицированных ЛТХ самолета и их адекватность для обеспечения продолжения безопасного полета в случае ухудшения характеристик самолетных систем;

4) соответствие программы подготовки экипажа эксплуатанта данному типу производства полетов;

5) чтобы сопутствующая выдаче разрешения документация охватывала все относящиеся к этому аспекты;

6) доказательства (в ходе сертификации самолета для полетов с EDTO), что полет может завершиться безопасной посадкой при ожидаемом ухудшении условий производства полетов, которые возникают в результате:

предельного значения ограничения времени полета для критически важных систем при полетах с EDTO, если таковые имеются, указанного (прямо или косвенно) в РЛЭ самолета;

каких-либо других условий, которые уполномоченная организация считает аналогичными для возникновения риска в области летной годности и ЛТХ.

6-1. Также, при подаче заявления на получение специального утверждения EDTO эксплуатант выполняет демонстрационные полеты.

При выполнении демонстрационных полетов эксплуатант демонстрирует способность выполнять стандартные, не стандартные и аварийные процедуры связанные с EDTO.

Демонстрационные полЎты для получения допуска EDTO могут выполняться как на воздушных судах, так и на авиационных тренажерах не ниже уровня "C" или "D" под наблюдением ответственных авиационных инспекторов уполномоченной организаций, в соответствии с требованиями, установленными законодательством в сфере гражданской авиации.

7. Уполномоченной организации разрешается на основе результатов конкретной оценки риска для безопасности полетов, проведенной эксплуатантом и продемонстрировавшей, каким образом будет выдерживаться эквивалентный уровень безопасности полетов, утверждать полеты, продолжительность которых превышает наименьшее время функционирования самой ограниченной по времени работы системы.

Конкретная оценка риска для безопасности полетов включает в себя следующее:

1) возможности эксплуатанта;

2) общую надежность самолета;

3) надежность каждой ограниченной по времени работы системы;

4) соответствующую информацию от изготовителя самолета;

5) конкретные меры по минимизации последствий.

8. Разрешение на выполнение полетов EDTO оформляется уполномоченной организацией в эксплуатационных спецификациях сертификата эксплуатанта, с указанием значения порогового и максимального времени ухода на запасной аэродром для конкретных типов самолетов.

9. Для планируемого запасного аэродрома по маршруту прогноз метеоусловий на период за 1 час до и 1 час после расчетного времени предполагаемой посадки на маршрутных запасных аэродромах соответствует следующим значениям:

для процедуры точного захода на посадку – разрешенная DH/DA плюс 60 м (200 фут).

10. При определении пригодности к посадке по приборам IAP, прогноз ветра с учетом порывов должны быть в пределах ограничения, установленных эксплуатантом и РЛЭ данного типа самолета, с учетом состояния ВПП (сухая, влажная или загрязненная), а также любые ограничения при понижении видимости.

11. Условные элементы прогноза погоды не рассматриваются, кроме вероятности PROB 40% или значений "TEMPO", касающихся условий применения эксплуатационных минимумов.

При отправлении в соответствии с положениями MEL, те ограничения MEL, которые затрагивают минимумы для захода на посадку по приборам, должны учитываться при определении для полетов EDTO минимумов запасных аэродромов.

12. При выполнении полетов по правилам NON-EDTO на запасном аэродроме для полета по маршруту фактические метеоусловия и прогноз погоды, или любая их комбинация в течение 1 часа до и 1 часа после расчетного времени прибытия на него будут равны или выше минимальных метеоусловий, установленных в таблице.

13. Значения метеоусловий на запасных аэродромах по маршруту, указанные в приложении 11 к настоящим Правилам, для заходов на посадку по CAT II/III не применяются, если это не одобрено уполномоченной организацией.

14. Одобрение основывается на следующих критериях:

1) самолет способен при отказе двигателя произвести посадку по CAT II/III;

2) эксплуатант получил одобрение для полетов по CAT II/III.

Уполномоченная организация может потребовать от эксплуатанта предоставления дополнительных данных (например, оценки безопасности или записи в процессе обслуживания), чтобы подтвердить такую заявку. Например, он должен показать, что определенный тип самолетов может поддерживать возможность безопасно произвести заход и посадку по CAT II/III, с имеющимися неисправностями в системах конструкции планера и (или) двигателя, связанных с неработающим двигателем, которые приводят к необходимости отклонения от маршрута на запасной аэродром.

Самолетные системы при отказе одного двигателя поддерживают способность захода на посадку и посадки по CAT II или CAT III, если требуется воспользоваться минимумами CAT II или CAT III на этапе планирования.

Приложение 11
к Правилам производства
полетов гражданской авиации
Республики Казахстан

Эксплуатационные минимумы, планируемые для производства полетов EDTO

Процедура захода на посадку	ВНГО (вертикальная видимость), м (фут)	RVR/VIS, м
Процедура точного захода на посадку	Разрешенная DH/DA плюс 60 (200)	RVR/VIS плюс 800
Неточный заход на посадку или заход с применением схемы полета по кругу	Разрешенная MDH/MDA плюс 120(400)	Разрешенная видимость плюс 1500

Примечание: указанные выше критерии для точных заходов на посадку применяются только для заходов на посадку по CAT I.

Приложение 12
к Правилам производства
полетов гражданской авиации
Республики Казахстан
Форма

Заявка на получение разрешения на выполнение полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO)

Прошу провести инспекционную проверку_____
(полное название заявителя)
с целью получения разрешения на выполнение полетов с EDTO
Адрес эксплуатанта:_____
Телефон:_____
Факс:_____
E-mail:_____
Сертификат эксплуатанта:_____
1. Планируемая дата начала полетов с EDTO: _____;
2. Регионы (маршруты) полетов заявляемых самолетов для выполнения полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO)_____
_____;

(Северная (Южная) Атлантика, Тихоокеанский регион, Полярные маршруты, Транссибирские маршруты, Регион Индийского океана, маршруты, где время полета до пригодного запасного аэродрома превышает 60 минут)

				Наработка каждого	Запрашиваемые величины порогового

Тип ВС, серия	Регистра-ционный номер	Тип установлен-ных двигателей	Наработка планера	двигателя самолета	времени/ максимального времени ухода на запасной аэродром

3. Заявитель обязуется предоставлять возможность уполномоченной организации в сфере гражданской авиации осуществлять контроль за организацией, обеспечением и выполнением полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO).

Сноска. Пункт 3 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

Руководитель _____

(должность / подпись / дата)

МП

Приложение 13
к Правилам производства
полетов гражданской авиации
Республики Казахстан

Сигналы, регулирующие движение ВС на земле

Сигналы, подаваемые сигнальщиком ВС, предназначены для подачи руками, которые могут быть освещены, если это необходимо для того, чтобы облегчить понимание сигналов пилотом, причем сигнальщик обращен лицом к ВС и находится:

для ВС с фиксированным крылом – перед законцовкой левого крыла в поле зрения пилота (летчика);

для вертолетов – там, где его лучше всего может видеть пилот (летчик).

Смысл соответствующих сигналов остается неизменным при использовании сигнальных флажков (круглых "лопаток"), светящихся жезлов или электрических фонариков.

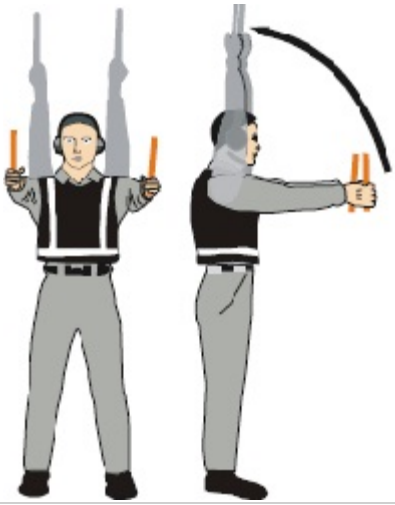
Двигатели ВС имеют нумерацию справа налево при положении сигнальщика лицом к ВС (то есть двигатель № 1 крайний слева по борту).

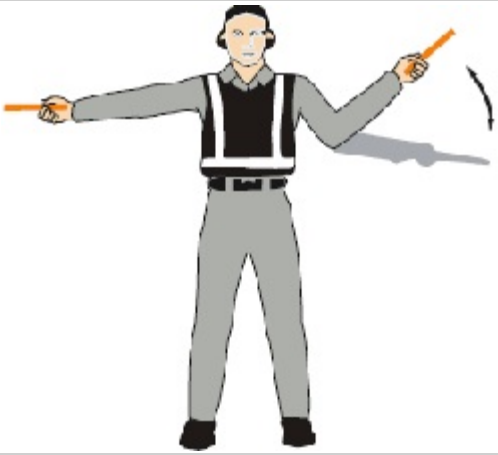
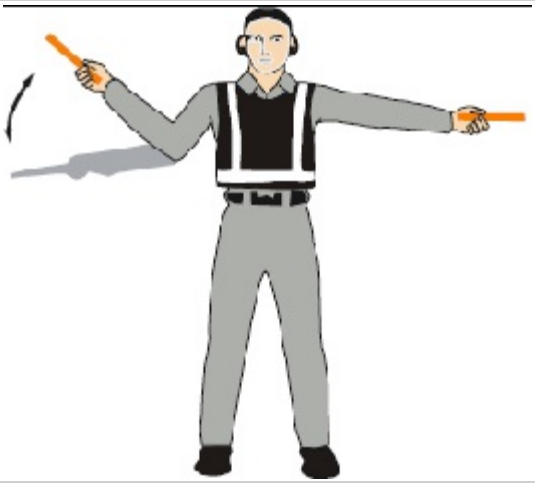
Сигналы, отмеченные звездочкой, предназначены для вертолетов в режиме висения.

Перед использованием следующих сигналов сигнальщик убеждается в том, что площадь, в пределах которой будет маневрировать ВС, свободна от объектов, с которыми оно может столкнуться.

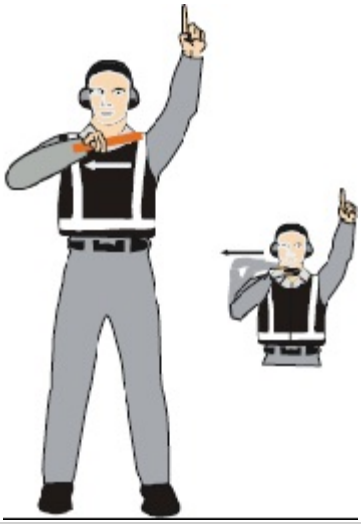
Конструкция многих ВС такова, что не всегда из кабины экипажа можно визуально проконтролировать траекторию движения законцовок крыла, двигателей и других концевых частей при маневрировании ВС на земле.

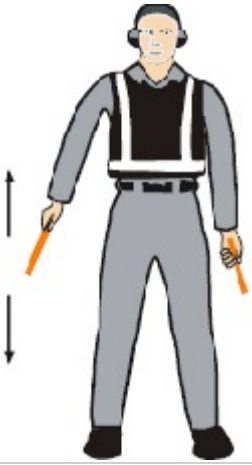
Действовать согласно подаваемым сигналам. Сигнальщик руководит действиями пилота, если этого требуют условия движения на аэродроме.

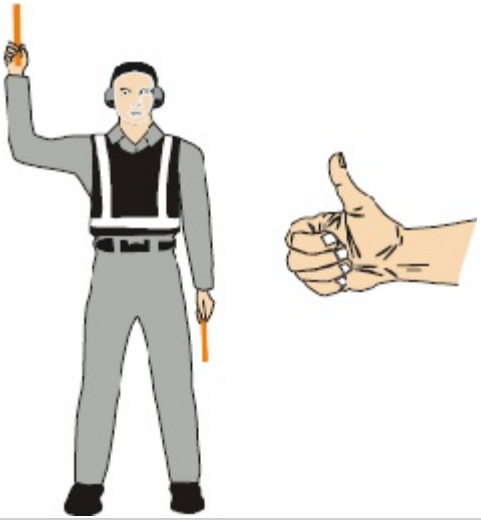
1) Сопровождающий или направляющий Поднять правую руку с жезлом над головой вертикально, левой рукой с жезлом производить движения вниз по направлению к телу. Примечание: Этот сигнал, подаваемый лицом, находящимся у законцовки крыла ВС, указывает пилоту (летчику)/ диспетчеру перрона/ руководителю буксировки ВС хвостом вперед на возможность беспрепятственного движения ВС на место стоянки/с места стоянки	
2) Указание места стоянки Вытянутые вперед руки поднять над головой, держа жезлы вертикально	
3) Следовать к следующему сигнальщику или в соответствии с указанием органа ОВД и (или) наземного движения Обозначить обеими руками направление вверх, сместить вытянутые руки в сторону относительно туловища и указать жезлами направление, где находится следующий сигнальщик или зона руления .	
4) Двигаться вперед	

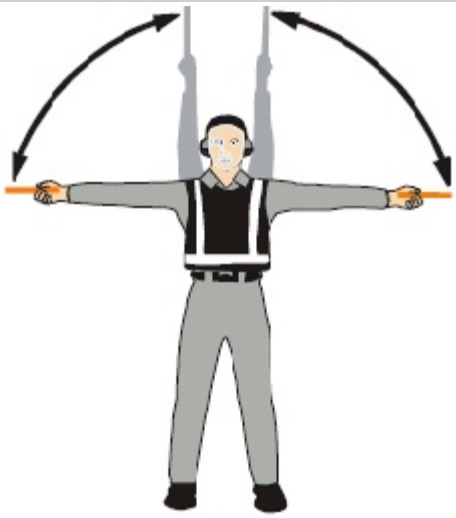
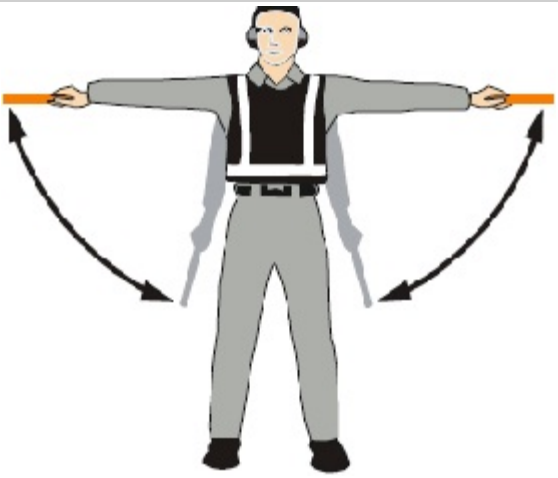
Согнуть в локте вытянутые в стороны руки и производить движение жезлами вверх – вниз в направлении от уровня груди к голове.	
5) Разворот влево (вид с ВС) При вытянутой правой руке с железом в сторону под углом 90о к туловищу левой рукой подать сигнал "Двигаться вперед". Интенсивность движения сигнализирующей руки указывает пилоту скорость разворота ВС.	
6) Разворот вправо (вид с ВС) При вытянутой левой руке с жезлом в сторону под углом 90о к туловищу правой рукой подать сигнал " двигаться вперед" интенсивность движения сигнализирующей руки указывает пилоту скорость разворота ВС.	
7) Обычная остановка Вытянуть руки с жезлами в стороны под углом 90о к туловищу и медленно поднять их над головой до пересечения жезлов.	

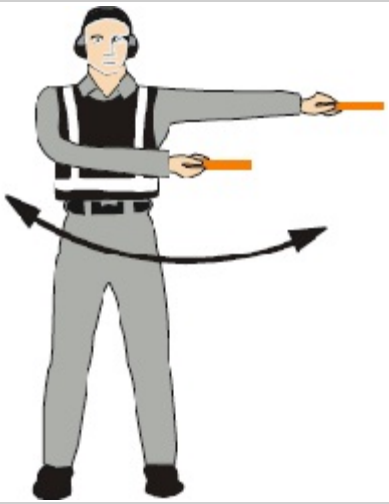
8) Срочная остановка Резко поднять руки над головой и скрестить жезлы.	
9) Включить тормоза Поднять раскрытую ладонь немного выше уровня плеча. Убедившись в визуальном контакте с экипажем, сжать пальцы в кулак. Не двигаться до получения от экипажа ВС подтверждения посредством поднятия больших пальцев рук.	
10) Отпустить тормоза Поднять кисть руки со сжатыми в кулак пальцами немного выше уровня плеча. Убедившись в зрительном контакте с экипажем, разжать кулак. Не двигаться до получения подтверждения от экипажа ВС посредством поднятия больших пальцев рук.	
11) Колодки установлены Подняв над головой вытянутые руки с жезлами, направленными вовнутрь, резко сдвинуть жезлы до их касания. Убедиться в получении подтверждения экипажа ВС.	

12) Колодки убраны Подняв над головой вытянутые руки с жезлами, направленными наружу, резко раздвиньте жезлы. Не убирать колодки до получения разрешения экипажа ВС.	
13) Запустить двигатель(и) Поднять правую руку с направленным вверх жезлом до уровня головы и выполнить круговое движение этой рукой, при этом одновременно левой рукой, поднятой над головой, указать на подлежащий запуску двигатель.	
14) Выключить двигатели Вытянуть руку с жезлом вперед на уровне плеча, выполнить движение кистью с жезлом до левого плеча, а затем до правого плеча поперек горла.	
15) Уменьшить скорость	

Опустить вытянутые руки вниз жестом " похлопывания", производя движение жезлами вверх – вниз от пояса к коленям.	
16) Уменьшить обороты двигателя(ей) на указанной стороне Руки опущены вниз, ладони обращены к земле; затем либо правой, либо левой рукой производятся движения вверх и вниз, обозначающие, что следует уменьшить обороты двигателя (ей) соответственно на левой или правой стороне.	
17) Двигаться назад Держа руки перед туловищем на уровне пояса, вращать руками вперед. Для остановки движения назад используются сигналы 7 или 8.	
18) Развороты при движении назад (хвостом вправо)	

Левая рука с жезлом направлена вниз; поднятой над головой правой рукой производят повторяющиеся движения вперед - в горизонтальное положение и назад - в вертикальное.	
19) Развороты при движении назад (хвостом влево) Правая рука с жезлом направлена вниз; поднятой над головой левой рукой производят повторяющиеся движения вперед - в горизонтальное положение и назад - в вертикальное.	
20) Утвердительный ответ/путь свободен Поднять правую руку с направленным вверх жезлом до уровня головы или выставить кисть руки с поднятым вверх большим пальцем, при этом левая рука опущена и прижата к колену.	

21) Висение Вытянуть руки с жезлами в стороны под углом 90о к туловищу.	
22) Подняться выше Вытянуть руки с жезлами в стороны под углом 90о к туловищу, ладонями вверх, и производить ими движение вверх. Интенсивность движения рук указывает на скорость набора высоты.	
23) Опуститься ниже Вытянуть руки с жезлами в стороны под углом 90о к туловищу, ладонями вниз, и производить ими движение вниз. Интенсивность движения рук указывает на скорость снижения.	
24) Двигаться горизонтально влево (со стороны пилотов, летчиков)	

Вытянуть правую руку горизонтально под углом 90о к туловищу. Другой рукой производить размашистые движения в том же направлении.	
25) Двигаться горизонтально вправо (со стороны пилотов, летчиков) Вытянуть левую руку горизонтально под углом 90о к туловищу. Другой рукой производить размашистые движения в том же направлении.	
26) Приземлиться Скрестить опущенные руки с жезлами спереди.	

7. Стандартные сигналы, подаваемые руками в чрезвычайных ситуациях

Приведенные ниже сигналы руками приняты в качестве минимально необходимых для взаимодействия в чрезвычайных ситуациях между оперативным руководителем аварийно-спасательной и противопожарной службы и экипажем ВС, с которым произошел инцидент.

Для взаимодействия с летным экипажем в чрезвычайной ситуации сигналы руками должны подаваться персоналом аварийно-спасательной и противопожарной службы с левой передней стороны ВС.

Примечание: Для более эффективного взаимодействия с экипажем ВС в чрезвычайной ситуации сигналы руками могут подаваться персоналом аварийно-спасательной и противопожарной службы из других местоположений.

1) Команда "эвакуация" На основе оценки внешней обстановки аварийно-спасательной и противопожарной службой и оперативным руководителем рекомендуется эвакуация. Согнутая в локте рука вытянута вперед, кисть находится на уровне глаз. Согнутой рукой производятся движения назад, другая рука вытянута вдоль туловища. Ночное время: то же самое с жезлами.	
2) Команда "стоп" Рекомендуется прекратить эвакуацию.прекратить движение ВС или любые другие осуществляемые мероприятия. Руки подняты и перед головой скрещены в запястьях. Ночное время: то же самое с жезлами.	
3) Чрезвычайная ситуация локализована Отсутствуют внешние признаки опасных условий или "отбой". Руки вытянуты в стороны и опущены под углом 45о . руки одновременно сводятся до скрещивания в запястьях на уровне ниже пояса, а затем разводятся в стороны в начальное положение (сигнал арбитра в бейсболе " база в сохранности"). Ночное время: то же самое с жезлами.	
4) Пожар Сделать правой рукой веерообразное движение от плеча к колену, одновременно указав левой рукой место пожара. Ночное время: то же самое с жезлами.	

Приложение 14
к Правилам производства
полетов

в гражданской авиации
Республики Казахстан

Минимальные метеорологические условия полета по ПВП в воздушном пространстве класса A, B, C, D, E,G и (или) диспетчерской зоне, в зоне аэродромного движения или в схеме движения

Сноска. Приложение 14 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).

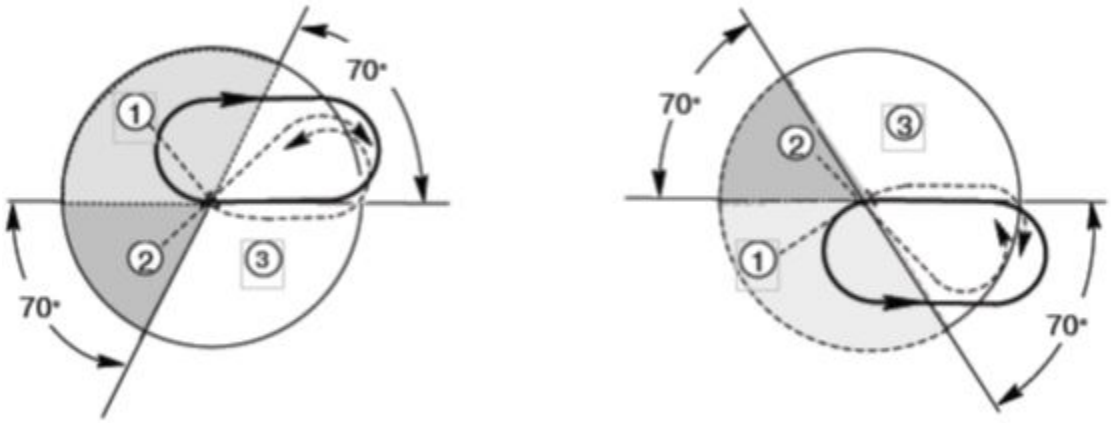
Местность	Скорость полета (приборная), км/час (узлы)	Минимальные условия полета по ПВП		
		ВНГО над наивысшей точкой рельефа, м футы	Видимость, м	Вертикальное расстояние от ВС до НГО,м м (футы)
В диспетчерской зоне, в зоне аэродромного движения или в схеме движения				
Равнинная и холмистая (водная поверхность)	260 (140) и менее	150 (500)	2000	50 (170)
	261-463 (141 – 250)	300 (1000)	5000	100 (300)
В горной местности	463 (250) и менее	300 (1000)	5000	100 (300)
В воздушном пространстве класса A*,B,C,D,E,G**				
Равнинная и холмистая (водная поверхность)	260 (140) и менее	150 (500)	2000	50 (170)
	261-463 (141 – 250)	300 (1000)	5000	100 (300)
Горная (высота до 2000м)	463 (250) и менее	400 (1300)	5000	100 (300)
Горная (высота 2000 м и более)	463 (250) и менее	700 (2300)	8000	100 (300)

Примечание.
*Минимальные метеорологические условия по ПВП в воздушном пространстве класса А включены для сведения пилотам и не означают одобрение полетов по ПВП в воздушном пространстве класса А.
** Разрешаются полеты при ухудшении видимости в полете не менее чем до 1500 м:
на скоростях в условиях преобладающей видимости, на которых можно своевременно обнаружить другие воздушные суда или какие-либо препятствия, чтобы избежать столкновения с ними;
или в условиях, когда вероятность встречи с другими воздушными судами, небольшая, или в зонах с низкой интенсивностью воздушного движения и во время выполнения специальных авиационных работ на малых высотах;
разрешаются полеты вертолетов при видимости в полете менее 1500 м, если они выполняют маневры на скорости, на которой можно своевременно обнаружить другие воздушные суда или какие-либо препятствия, чтобы избежать столкновения с ними.

Приложение 15
к Правилам производства
полетов гражданской авиации
Республики Казахстан

Процедуры входа и выхода для зоны ожидания

1. Процедуры входа в зону ожидания



Сектор 1. Параллельный вход:

1) после выхода на точку ожидания выполнить разворот на курс обратный курсу входа и следовать время, установленное для зоны ожидания;

2) выполнить разворот (левый или правый) для выхода на точку ожидания;

3) после второго выхода на точку ожидания выполнить разворот для полета в зоне ожидания.

Сектор 2. Обратный вход:

1) после выхода на точку ожидания выполнить разворот на курс, отличающийся на 30 градусов от обратного курса входа в зону ожидания;

2) выполнять полет с этим курсом:

в течение времени, указанного для зоны ожидания;

если используется DME, следовать до установленного расстояния;

если зона ограничена радиалом от VOR и расстоянием по DME, следовать до указанных ограничений, в зависимости оттого, что точней;

3) выполнить разворот в сторону курса входа на точку ожидания;

4) после второго выхода на точку ожидания выполнить разворот для полета в зоне ожидания.

Сектор 3. Прямой вход:

после выхода на точку ожидания выполнить разворот в предписанную сторону и продолжить полет в зоне ожидания.

2. Выход из зоны ожидания

Выход из зоны ожидания осуществляется через контрольную точку зоны ожидания (точку входа в зону ожидания).

При получении разрешения оставить зону ожидания в указанное время, экипажу следует скорректировать схему в рамках установленных схемой полета в зоне ожидания пределов, с тем, чтобы оставить пункт ожидания в указанное время. При наличии РЛК диспетчер ОВД выводит ВС из зоны ожидания с любой точки схемы.

Приложение 16
к Правилам производства
полетов гражданской авиации
Республики Казахстан

Полеты в зоне ожидания

Высота, м / эшелон	Обычные условия	Условия турбулентности
До 4250 м (FL 140) включительно	320 км/час для ВС кат. А и В	315 км/час для ВС кат. А и В
	430 км/час для ВС кат. С и Д	520 км/час 1*
Выше 4250 м (FL 140) до 6100 м (FL 200) включительно	450 км/час 2*	520 км/час или 0.8 М в зависимости от того, что меньше 1*
Выше 6100 м (FL 200) до 10350 м (FL 340) включительно	490 км/час 2*	
Выше 10350 м (FL 340)	0,83М (число МАХа)	

1*. скорость 520 км/час или 08М, рассчитанная из условий турбулентности, используется для полета в зоне ожидания только после предварительного разрешения органа ОВД;

2*. для схем ожидания, связанных со структурой маршрутов, используется скорость полета 520 км/час.

Приложение 17
к Правилам производства
полетов гражданской авиации
Республики Казахстан

Допуск воздушных судов и эксплуатантов к полетам в условиях минимума вертикального эшелонирования 300 м (1000 фут) между эшелонами 290 (8850 м) и 410 (12500 м) включительно

Сноска. Приложение 17 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Допуск воздушных судов и эксплуатантов к полетам в условиях минимума вертикального эшелонирования 300 м (1000 фут) между эшелонами 290 (8850 м) и 410 (12500 м) включительно

1. Настоящее приложение определяет порядок допуска ВС и эксплуатантов к полетам в условиях минимума вертикального эшелонирования 300 м (1000 фут) в воздушном пространстве Республики Казахстан (далее - RVSM) между эшелонами 290 (8850 м) и 410 (12500 м) включительно и организацию контроля за характеристиками выдерживания относительной высоты ВС, выполняющих полеты RVSM.

2. До выдачи утверждения RVSM, уполномоченная организация убеждается в том, что:

1) возможности самолета осуществлять вертикальную навигацию удовлетворяют требованиям, указанным в пунктах 3 и 4 настоящего приложения;

2) эксплуатант ввел соответствующие процедуры, связанные с практикой и программами сохранения летной годности (техническое обслуживание и ремонт);

3) эксплуатант ввел для летных экипажей соответствующие процедуры выполнения полетов в воздушном пространстве RVSM.

Утверждение RVSM действует в глобальном масштабе при условии, что любые специфические для данного региона эксплуатационные процедуры отражены в РПП или соответствующем инструктивном материале для экипажей.

3. ВС в достаточной степени оснащается навигационным оборудованием, которое, в случае отказа одного из элементов оборудования на любом этапе полета, позволит ВС продолжить полет согласно положениям параграфа 28 главы 10 настоящих Правил.

4. Технические требования к характеристикам выдерживания относительной высоты в отношении групп самолетов номинально одинаковой конструкции и изготовления с точки зрения всех элементов применяются к совокупности ошибок выдерживания относительной высоты индивидуальных ВС и отвечают следующим четырем условиям:

1) доля суммарной ошибки по высоте TVE, абсолютная величина которых превышает 90 м (300 фут) – менее 2,0 х 10 ⁻3;

2) доля TVE, абсолютная величина которых превышает 150 м (500 фут) – менее 3,5 х 10 ⁻6;

3) доля TVE, абсолютная величина которых превышает 200 м (650 фут) – менее 1,6 х 10 ⁻7;

4) доля TVE, абсолютная величина которых находится в пределах 290 – 320 м (950-1050 фут) – менее 1,7 х 10 ⁻8.

5. Требования к техническим характеристикам средств вертикального эшелонирования предусматривают одновременное выполнение следующих условий:

1) систематическая погрешность измерения высоты (далее – ASE) – не более ±25 м (±80 фут);

2) наибольшее абсолютное значение ASE не превышает 37 м (120 фут);

3) сумма абсолютного значения ASE и трех стандартных отклонений измерения высоты – не более 75м (245 фут), для ВС, характеристики планера и набора систем измерения высоты которых не классифицируются в качестве какой-либо группы самолетов – не более 60м (200 фут), в полном диапазоне режимов эксплуатации с RVSM;

4) порог срабатывания сигнализации отклонения от заданной высоты 60 ± 20 м (200 ±65 фут);

5) среднее квадратическое отклонение погрешности выдерживания заданной высоты полета должно быть не более 13,3 м (43,7 фут);

6) вероятность несигнализируемого отказа основных трактов измерения высоты не более 1x10 ⁻5 за час полета;

7) вероятность вертикального перекрытия для случая встречи двух ВС не более 1,7x10.⁻8.

6. Применительно к утверждению летной годности ВС считаются принадлежащими одной типовой группе, если выполняются следующие условия:

1) ВС имеют номинально одинаковую конструктивную схему и утверждены в соответствии с одним сертификатом типа, изменением к сертификату типа или дополнительным к нему;

2) системы измерения статического давления каждого ВС являются номинально идентичными, поправки, связанные с погрешностью приемника статического давления, являются одинаковыми для всех ВС группы;

3) комплекты бортового оборудования, установленные на каждом ВС для выполнения связанных с RVSM минимальных требований к оборудованию, отвечают одним и тем же техническим требованиям изготовителя и имеют одинаковый номер изделия.

Разделение на типовые группы ВС определяет требования по контролю (мониторингу) характеристик выдерживания относительной высоты полета.

Минимальные требования по мониторингу (MMR) и порядок разделение ВС на типовые (мониторинговые) группы публикуется на веб-сайте РМА Евразия. Данная информация обновляется по мере расширения базы данных о ВС, выполняющих полеты на эшелонах RVSM.

7. В отношении самолетов, характеристики планера и набора систем измерения высоты которых, являются особыми и поэтому не могут быть классифицированы в качестве относящихся к какой-либо группе самолетов, возможности выдерживания относительной высоты таковы, что составляющие компоненты TVE такого самолета соответствуют следующим характеристикам:

1) значение ASE самолета не превышает по своей величине 60 м (200 фут) при любых условиях полета;

2) величины разницы между разрешенным эшелоном полета и показываемой высотомером барометрической высотой, на которой фактически происходит полет, располагаются симметрично относительно среднего значения 0 м при стандартном отклонении не более 13,3 м (43,7 фут).

8. Процесс допуска к полетам в условиях RVSM предусматривает следующие этапы :

1) определение типовых групп ВС;

2) допуск ВС и эксплуатанта к выполнению полетов в условиях RVSM;

3) контроль характеристик выдерживания высоты;

4) сохранение летной годности (порядок технического обслуживания ВС).

9. Каждое ВС оборудуется не менее чем тремя независимыми системами измерения высоты, из которых не менее двух систем обеспечивающих средствами автоматического контроля.

В состав каждой из двух основных систем измерения высоты входят следующие компоненты:

1) приемник восприятия статического давления, обеспеченный защитой от обледенения, если он установлен в месте, подверженном обледенению;

2) средства измерения и индикации барометрической высоты, обеспечивающие индикацию текущей высоты на приборной доске экипажа, информацию для автоматической передачи данных на землю об индицируемой высоте;

3) автоматическую компенсацию погрешностей приемника статического давления (при необходимости).

4) система контроля и сигнализации отклонения от высоты заданного эшелона полета.

5) оборудование, обеспечивающее передачу органу ОВД данных об абсолютной барометрической высоте;

10. Эксплуатант обеспечивает ВС, выполняющие полеты в воздушном пространстве категории RVSM, следующим оборудованием:

1) двумя автономными системами измерения высоты полета, отвечающие техническим требованиям к минимальным характеристикам бортовых систем RVSM;

2) бортовой системой сигнализации об отклонении от заданной высоты полета;

3) автоматической системой управления высотой полета (автопилот);

4) приемопередатчиком вторичной радиолокации SSR с системой сообщения высоты с точностью 7,62 м (25 фут) или более высокой точностью, которая присоединена к системе высотомера, используемого для выдерживания заданной высоты полета.

При реализации функции автоматического выхода на заданную высоту используются сигналы текущей высоты полета с учетом компенсации аэродинамических погрешностей приемников статического давления, если таковая имеется.

11. Существует минимум три составных части допуска RVSM, а именно:

1) свидетельство летной годности (по MASPS): подтверждение того, что данное ВС соответствует минимальным требованиям к бортовому оборудованию и характеристикам выдерживания высоты, а также подтверждение того, что производитель ВС разработал программу технического обслуживания, необходимую для поддержания летных характеристик данного ВС;

2) поддержание летной годности: подтверждение того, что эксплуатант ВС имеет соответствующие процедуры по поддержанию летной годности и разработал программу технического обслуживания ВС, основанную на указаниях по поддержанию летной годности, выпущенных производителем ВС; и

3) эксплуатационный допуск: подтверждение того, что эксплуатант ВС имеет соответствующие процедуры для летного экипажа, требуемые для производства полетов в воздушном пространстве RVSM.

12. Уполномоченная организация, выдающий эксплуатационный допуск эксплуатантам ВС, удостоверяется конкретным Сертификатом Типа (ТС), Дополнительным Сертификатом Типа (STC), Сервисным Бюллетенем (SB) или изменением к Сертификату Типа, что стандарт сборки ВС, для которого запрашивается эксплуатационный допуск, полностью соответствует оригиналу, выданному при получении утверждения летной годности RVSM.

13. Для получения первоначального эксплуатационного утверждения RVSM, эксплуатант направляет в уполномоченную организацию заявление в произвольной форме с указанием регистрационных номеров ВС, даты начало полетов и представляет доказательства того, что:

1) имеется заключение разработчика ВС, или завода-изготовителя, или иностранного государства о соответствии заявленных ВС требованиям, предъявляемым к экземпляру ВС к полетам в условиях RVSM;

2) программа технического обслуживания ВС включает указания по поддержанию летной годности, выпущенные держателем сертификата типа в отношении сертификации воздушного судна на выполнение полетов в условиях RVSM;

2-1) процедуры по поддержанию летной годности предусматривают:

оценку модификаций или изменений конструкции ВС, которые влияют на допуск к выполнению полетов в условиях RVSM;

оценку ремонтов ВС, которые могут повлиять на допуск к выполнению полетов в условиях RVSM;

обеспечение надлежащего технического обслуживания после ремонта или модификаций, влияющих на допуск к выполнению полетов в условиях RVSM, согласно указаниям по поддержанию летной годности;

2-2) представлена информация о проведении в полете контроля исправности основных каналов измерения высоты путем сравнения показаний высотомеров на 3-х эшелонах в интервале высот 8850–12500 м. (FL 290 – 410) по форме таблицы 2 приложения 18 к настоящим Правилам;

3) установлены процедуры (программы) контроля или проверок характеристик выдерживания высоты ВС;

4) разработаны программы летной подготовки, эксплуатационные правила и практика;

5) разработаны эксплуатационные процедуры, включающие:

средства измерения высоты, обеспечивающие выполнение полетов в воздушном пространстве RVSM соответствует требуемым характеристикам, включая эксплуатационные ограничения и MEL, который определяет минимальное оборудование необходимое для полетов в воздушном пространстве RVSM;

требования к составу летного экипажа и его подготовка;

планирование полетов в воздушном пространстве RVSM;

предполетные процедуры;

процедуры входа в воздушное пространство RVSM;

процедуры в полете в воздушном пространстве RVSM;

послеполетные процедуры;

порядок действий в непредвиденных обстоятельствах в случае отказов оборудования, включая сообщение о процедурах в случае ошибок в измерении высоты, превышающих установленные требования, после входа в воздушное пространство RVSM;

сообщения об инцидентах;

региональные правила полетов в воздушном пространстве RVSM;

6) данные об эксплуатанте, выполняющем полеты в условиях RVSM, по форме RMA F1;

7) данные о ВС, выполняющем полеты в условиях RVSM, по форме RMA F2.

Формы RMA F1, RMA F2, RMA F3 и инструкция по их заполнению приведена в Доб С ICAO Doc 9937, данная информация также публикуется на веб-сайте РМА Евразия.

При соответствии ВС уполномоченная организация оформляет допуск эксплуатанта и ВС к полетам в условиях RVSM и делает соответствующие записи о допуске по форме, приведенной в таблице 1 приложения 18 к настоящим Правилам и в эксплуатационных спецификаций сертификата эксплуатанта с условием последующего прохождения контроля точности выдерживания высоты полета не превышающий шести месяцев (пункт 3.3.6 ИКАО EUR Doc 034)..

Допуск для ВС к полетам RVSM выдается эксплуатанту сроком на 2 (два) года.

14. Допуск к полетам с RVSM не передается между эксплуатантами ВС. В случае, когда эксплуатант ВС меняет свою структуру технического обслуживания (в частности, меняет поставщика обслуживания) может потребоваться перевыдача допуска.

В случае, если ВС сменило регистрацию, допуск, выданный до этого эксплуатанту ВС автоматически аннулируется.

15. При нарушении установленных процедур, в том числе больших отклонений по высоте, несоответствие эксплуатанта ВС требованиям, предъявляемым к

характеристикам ВС или целевым требованиям долгосрочного мониторинга для парка ВС, допуск RVSM у эксплуатанта ВС отзывается уполномоченной организацией. Отзыв допуска может быть применен к конкретным ВС или к парку в целом.

16. При продлении допуска к полетам в условиях RVSM ранее допущенных ВС эксплуатант представляет в уполномоченную организацию следующие документы:

1) заявление в произвольной форме;

2) копии документов подтверждающих проведение работ по проверке состояния средств вертикального эшелонирования в соответствии с программой технического обслуживания ВС;

3) данные о ВС, выполняющем полеты RVSM по форме F2, приведенной в таблице 4 приложения 18 к настоящим Правилам;

4) копию допуска ВС к полетам в условиях RVSM по форме таблицы 5 приложения 18 к настоящим Правилам;

5) информация о проведении в полете периодического контроля исправности основных каналов измерения высоты путем сравнения показаний высотомеров по форме таблицы 6 приложения 18 к настоящим Правилам;

6) информацию подтверждающую, прохождение контроля (мониторинга) точности выдерживания высоты полета;

7) дополнения к РПП, Программе технического обслуживания и MEL (при необходимости).

17. Не менее двух самолетов каждой типовой группы ВС эксплуатанта контролируются, как минимум, один раз в два года или с интервалом 1000 часов налета на самолет, в зависимости от того, какой период больше. Если типовая группа ВС эксплуатанта включает один самолет, контроль за этим самолетом осуществляется в установленный период.

18. Уполномоченная организация, при необходимости в консультации с государством регистрации, обеспечивает в отношении самолетов, указанных в пункте 2 настоящих Правил, наличие надлежащих положений, касающихся:

1) получения от контрольных агентств отчетов о характеристиках выдерживания относительной высоты (для всех районов воздушного пространства RVSM, на региональной основе учреждается программа контроля за характеристиками выдерживания относительной высоты ВС, выполняющих полеты на этих эшелонах, в целях обеспечения того, чтобы постоянное применение RVSM отвечало целям обеспечения безопасности полетов, объем региональных программ контроля должен быть достаточным для проведения анализа характеристик выдерживания относительной высоты типовой группы ВС и оценки стабильности погрешности системы измерения высоты);

2) предпринятия срочных корректирующих действий в отношении отдельных ВС или типовых групп ВС, которые определены в таких отчетах, как не отвечающие требованиям выдерживания относительной высоты для выполнения полетов RVSM.

19. Уполномоченная организация устанавливает положения и процедуры, обеспечивающие выполнение соответствующих действий в отношении ВС и эксплуатантов, выполняющих полеты в воздушном пространстве RVSM без действующего утверждения RVSM.

20. ВС, имеющее оборудование для выполнения полетов в воздушном пространстве RVSM, считается не соответствующим требованиям в случае, если по результатам контроля относительной высоты обнаружено, что его TVE или AAD равна или превышает 90 м (300 фут), или ASE равна или превышает 75 м (245 фут).

21. ВС, имеющие допуск к полетам в воздушном пространстве RVSM, участвуют в программе контроля (далее - мониторинга) характеристик выдерживания относительной высоты

Целью программы мониторинга характеристик выдерживания высоты является проверка того, что SSEC остаются в силе, что процедуры по поддержанию летной годности и программа технического обслуживания ВС адекватны и, что эксплуатанты ВС реализуют их корректно.

22. Принципиальными целями программы долгосрочного мониторинга высоты являются долгосрочная проверка стабильности ошибки ASE и эффективности программы технического обслуживания ВС и процедур по поддержанию летной годности.

Двухлетние или с интервалом 1000 час налета на самолет, в зависимости от того какой период больше, минимальные требования мониторинга высоты для всех эксплуатантов ВС, допущенных к полетам RVSM, определены в Приложении 6 к Конвенции ИКАО.

23. Существуют три независимых системы мониторинга высоты, это:

1) блок мониторинга GPS (GMU), это портативное переносное устройство, используемое для оценки ASE в полете конкретного ВС, преимуществом данной системы является то, что ВС может быть проверено практически повсеместно, где бы ни планировался полет; однако стоимость выполнения и обработки для эксплуатанта достаточно высока и предполагает выделение определенных ресурсов;

2) станция наземного базирования HMU, представляет собой фиксированную систему наземного базирования, которая работает автоматически 24 часа в сутки и обеспечивает измерение ASE всех ВС, совершающих полет при определенных условиях в зоне работы системы, преимуществом является то, что стоимость одного измерения низкая и процесс понятен для экипажа, однако первоначальные расходы велики и ВС должно обязательно совершить полет внутри зоны работы системы (приблизительный радиус - 45 м. миль);

3) система измерения высоты АЗН-В (ADS-B), является относительно новым методом мониторинга, который использует данные геометрической высоты, передаваемые системой АЗН-В ВС, это тот же подход, что в GMU, который фиксирует данные бортовых GPS.

24. Эксплуатанты разрабатывают и согласовывают с Региональным мониторинговым агентством Евразия (далее - РМА Евразия) свое участие в программе контроля характеристик выдерживания высоты (сроки, способ и место мониторинга). Программа контроля характеристик выдерживания относительной высоты ВС в регионе Евразия строится в соответствии с инструктивным материалом, приведенном в документах ИКАО Doc 9574 AN/944 и Doc 9937 AN/477.

25. Каждое РМА создает и ведет свою базу данных об утверждениях (допусках) к полетам в пространстве RVSM. РМА обмениваются между собой информацией о выданных допусках ВС, а также результатах контроля характеристик выдерживания относительной высоты полета ВС, выполненного в его регионе ответственности.

26. Результаты контроля характеристик выдерживания относительной высоты полета ВС, выполненные любым РМА, признаются другим региональным мониторинговым агентством, включая РМА Евразия.

27. РМА Евразия в соответствии с требованиями стандартов ИКАО устанавливает для эксплуатантов порядок подачи заявок на выполнение контроля характеристик выдерживания относительной высоты полета ВС, осуществляет прием заявок, организует проведение контроля на основе принятых заявок и выполняет процедуры сбора данных при проведении контроля.

28. Для участия в программе контроля характеристик выдерживания высоты эксплуатант имеет утверждение (допуск) на заявленные экземпляры ВС. На основании этого РМА Евразия предоставляет право и согласует эксплуатанту программу прохождения контроля. При отсутствии у эксплуатанта утверждения (допуска) уполномоченной организации на выполнение полетов в пространстве RVSM и намерении эксплуатанта выполнить контроль в регионе ответственности другого РМА, для прохождения контроля РМА Евразия оказывает помощь в организации разового полета ВС в воздушном пространстве региона ответственности другого РМА.

29. РМА Евразия устанавливает процедуры сбора данных о больших отклонениях от заданного эшелона полета. РМА Евразия также проводит рассмотрение сообщений о больших отклонениях.

30. Эксплуатанты обеспечивают последовательное прохождение ВС, имеющими утверждение (допуск) к полетам в пространстве с RVSM, контроля выдерживания относительной высоты в рамках соблюдения требований пункта 17 настоящего приложения и направляют в РМА Евразия сведения о прохождении контроля выдерживания относительной высоты по форме таблицы 6 приложения 18 к настоящим Правилам.

В случае если эксплуатант, предпочтет выполнить контроль отдельных ВС путем выполнения рейсовых полетов над одной из станций HMU, он сообщает об этом в РМА Евразия по электронной почте, предоставив информацию о таких ВС с использованием формы таблицы 6 приложения 18 к настоящим Правилам.

31. При выявлении в результате проведения контроля ВС, которое не соответствует требованиям пункта 16 настоящего приложения, РМА Евразия готовит заключение и представляет его в уполномоченную организацию. По результатам рассмотрения заключения принимаются меры, вплоть до отзыва у данного ВС утверждения (допуска) к полетам в пространстве с RVSM. В случае отзыва допуска к полетам ВС в условиях RVSM уполномоченная организация сообщает об этом в РМА Евразия, заполнив форму RMA F3.

32. При выборе эксплуатантом для отдельных ВС способа прохождения контроля с использованием GMU или в случае, если оборудование ВС не позволяет выполнить контроль с использованием HMU он, используя форму, приведенную в таблице 6 приложения 18 к настоящим Правилам, направляет в РМА Евразия информацию о таких ВС по электронной почте. После предварительного согласования РМА Евразия связывается с оператором блоков GMU, согласовывает возможность проведения контроля с использованием такого блока на удобном для этого рейсе в воздушном пространстве, где возможно обеспечить сбор требуемых данных. Оператор GMU устанавливает связь от имени РМА Евразия с эксплуатантом, чтобы согласовать условия выполнения контрольного полета с блоком GMU и уточнить время выполнения замеров. Оператор GMU отвечает за установку блока в кабине экипажа ВС . Необходимость сопровождения блока представителем оператора GMU согласуется эксплуатантом и оператором блока GMU. РМА Евразия уточняет процедуру выполнения контроля с использованием GMU, о чем публикует информацию на своем сайте. Перед проведением контрольного полета с использованием такого блока в течение 24 часов и сразу после него в течение 6 часов эксплуатант представляет по электронной почте в РМА Евразия информацию, в соответствии с формой, приведенной в таблице 8 приложения 18 к настоящим Правилам.

33. РМА Евразия на своем сайте предоставляет эксплуатантам информацию о действующих средствах контроля в различных регионах мира и детализирующую организацию программы контроля.

34. Для выполнения требований программы контроля Провайдер аэронавигационных услуг государства представляет в РМА Евразия информацию о больших отклонениях от заданного эшелона, о фрагментах воздушного движения и координатную информацию о траекторных параметрах движения ВС.

35. Информация о больших отклонениях от заданного эшелона представляется ежемесячно в соответствии с формами RMA F5 и RMA F6, приведенными в таблицах 9 и 10 приложения 18 к настоящим Правилам.

36. Каждый эксплуатант принимает срочные меры по устранению причин, вызвавших ошибку.

Эксплуатант сообщает в течение 72 часов о допущенной ошибке в уполномоченную организацию, предоставив при этом первоначальный анализ вызвавших ошибку факторов и мер, направленных на предотвращение ее повторения. Потребность в предоставлении последующих докладов определяет уполномоченная организация.

37. К ошибкам, требующим отправки сообщений и проведения расследования, относятся:

1) TVE, равная или превышающая 90 м (300 фут);

2) ASE, равная или превышающая 75 м (245 фут);

3) AAD, равное или превышающее 90 м (300 фут).

38. Эксплуатант, регулярно допускающий ошибки выдерживания высоты, как по техническим, так и по эксплуатационным причинам, теряет право на производство полетов с RVSM. При выявлении проблемы, связанной с одним конкретным типом ВС, разрешение на производство полетов с RVSM аннулируется уполномоченной организацией у эксплуатанта на этот конкретный тип ВС. Если ответные меры, предпринимаемые эксплуатантом в ответ на допущенную им ошибку выдерживания абсолютной высоты, не являются ни эффективными, ни своевременными, уполномоченная организация рассматривает вопрос о приостановлении действия или отзыва разрешения на полеты RVSM.

39. Техническое обслуживание по поддержанию летной годности средств вертикального эшелонирования включает:

1) проверку состояния приемников статического давления в соответствии с технологическими картами по проведению сервисных работ по техническому обслуживанию на ВС;

2) проверку показаний систем вертикального эшелонирования ВС на контрольной точке, соответствующей давлению дня;

3) проверку систем вертикального эшелонирования ВС в лаборатории на контрольных точках, соответствующих эшелонам полета, с записью результатов проверки в журналы учета параметров;

4) проверку сопряжения барометрических высотомеров с ответчиком ВОРЛ, при этом разность значений высоты по указателю и в коде самолетного ответчика не превышает 7,62 м (25 фут) или более высокой точностью;

5) проведение оценки суммарной ошибки измерения высоты после ремонта и сервисного обслуживания ВС;

6) проведение в полете периодического контроля исправности основных каналов измерения высоты путем сравнения показаний высотомеров, при этом разница показаний не более 60 м (200 фут);

7) участие в программе долгосрочного мониторинга характеристик выдерживания высоты с целью проверки стабильности ошибки ASE и эффективности программы технического обслуживания ВС и процедур по поддержанию летной годности.

Приложение 18
к Правилам производства
полетов гражданской авиации
Республики Казахстан

Сноска. Приложение 18 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Таблица 1

Допуск ВС к полетам в условиях RVSM:

Дата утверждения допуска (число: месяц: год)			:			:		
Срок действия допуска: (число: месяц: год)			:			:		

Границы эксплуатационного диапазона RVSM для ВС _____

Разрешены полеты в регионах: _____

в условиях минимума вертикального эшелонирования 300 м (1000 фут) между эшелонами 290 и 410 включительно (RVSM)

ПАРАМЕТР	НИЖНЯЯ ГРАНИЦА	ВЕРХНЯЯ ГРАНИЦА
ВЫСОТА: в футах или метрах ЭШЕЛОН ПОЛЕТА: в сотнях футов или в десятках метров		
	F	F
	M	M
ЧИСЛО М: или СКОРОСТЬ IAS: в км/час или узлах	M	M
	K	K
	N	N
ПОЛНЫЙ ПОЛЕТНЫЙ ВЕС, ТОННЫ		

Руководитель уполномоченной организации

_____ _____

(должность) (подпись) (Ф.И.О.)

МП Дата: "___"_____ 20 г.

Таблица 2

Информация о полете

Информация, заполняемая перед вылетом									
Авиакомпания/Эксплуатант:									
Контакты с эксплуатантом: Наименование: Тел: Факс:									
Тип ВС/Серия:						Регистрационный номер ВС:			
Позывной ВС:						Серийный номер:			
Аэродром вылета:			Дата вылета (UTC):					Время вылета (UTC):	
Аэродром посадки:			Дата прилета (UTC):					Время прилета (UTC):	
Режим "S" (Да/Нет):									
Информация, заполняемая экипажем									
Время	Назначенный эшелон	Число М/ Vист.	Ответчик	Отсчет высотомера		Автопилот (L, R, C)		Система управления полетом	Район ОВД
(UTC)	FL	Скорость	Код/ Источник	КВС	В/П	КВС	В/П	(Да/Нет)	(код ИКАО)
Условия полета влияющие на выдерживания характеристик, такие как турбулентность и место:									

КВС: _____ _____ _____

(Ф.И.О.) (дата) (подпись)

В/П: _____ _____ _____

(Ф.И.О.) (дата) (подпись)

RVSM HMU MONITORING

Aircraft information	
Aircraft Type	
Aircraft Registration	
Aircraft Serial No.	
Aircraft Mode S address	
Operator	
Flight Details	

HMU Over flown		
Date of Flight		
Time over HMU (UTC)		
Position at given time		
Mode A code Allocated (ATC Squawk)		
Cleared Flight Level		
Callsing		
Altimeter reading	Left	
	Right	
	Standby	

* If more that Mode A Code allocated within the HMU coverage area please list all Codes

.

Note: For a successful measurement by an HMU, it is required that the aircraft is in level flight for a minimum track length of 30NM (approximately 7 minutes flying), between FL290 and FL410 (inclusive) within the coverage of the HMU.

E-Mail: rma@rma-eurasia.ru, RMA_Eurasia@atminst.ru

Таблица 3

Flight Information Form (FIF)

Please Email to rma@rma-eurasia.ru or Fax to at +7 499 190-3579, 24 hours prior to flight and within 6 hours of landing.

INFORMATION TO BE RECORDED PRIOR TO FLIGHT		
Airline/Operator:	GMU Container Number:	
Point of Contact for Operator: Name: Phone: Fax:		
Aircraft Type/Series:	Aircraft Registration Number:	
Call Sign:	Airframe Serial Number:	
Planned: Origin:	Departure Date (UTC):	Departure Time (UTC):
Planned: Destination:	Arrival Date (UTC):	Arrival Time (UTC):
Installer (Name/Org.):	Retriever (Name/Org.):	
Mode S Equipped (Yes/No):	Separation Between Mounted Antennas (ft.):	
Installer/Operator Comments:		
INFORMATION TO BE RECORDED BY FLIGHT CREW/GMU OPERATOR		
Data Collection: Start Date (UTC):	Start Time (UTC):	
GMU File Name:		
Departure Time (UTC):	Origin (ICAO ID):	
Please record the requested information as soon as practical when: 1. Aircraft is first established in level flight at or above FL 290, or 2. The ATC assigned transponder code is changed at or above FL 290, or 3. There is a flight level change and aircraft remains at or above FL 290, or 4. An autopilot change is initiated at or above FL 290, or 5. The ARTCC or FIR changes.		

Time	Assigned	Mach/Air	Xpndr	Altimeter Reading		Autopilot (L, R, C)		FMS/ PMS	ARTCC/ FIR
(UTC)	FL	Speed	Code/ Source	Pilot	Co-pilot	Pilot	Co-pilot	(Y/N)	(ICAO ID)

Data Collection: End Date (UTC):	End Time (UTC):
Arrival Time (UTC):	Destination ICAO (ID):
Comments on flight conditions affecting height keeping performance, i.e. turb, and location	

После заполнения вернуть по указанному адресу:
(When complete, please return to the following address)
Адрес RMA: Россия,123182,Москва,Волоколамское ш.,26
(RMA Address) (26, Volokolamskoe shoisse,Moscow,123182,Russia)
Телефон (Telephone): +7(499)190-35-19, Факс(Fax):+7(499)190-3579,
E-Mail: rma@rma-eurasia.ru, RMA_Eurasia@atminst.ru
Таблица 4
RMA F5
Бланк доклада о большом отклонении по высоте
(Large height deviation reporting form)

RMA EURASIA	Информация, представленная в этом докладе, является конфиденциальной и будет использоваться только для статистического анализа безопасности полетов. (The information contained in this form is confidential and will be used for statistical safety analysis purposes only.) Скачать

Бланк доклада о большом отклонении по высоте(F 5)
(Large Height Deviation Form (F 5)

Докладывайте о любых отклонениях по высоте в 90м (300 фут) и более, в том числе из-за TCAS, турбулентности и непредвиденных ситуаций (Report any altitude deviation of 90 m (300ft)or more, including those due to TCAS, Turbulence and Contingency Events)			
1. Сегодняшняя дата: (Today's date:)	2. Орган, представивший доклад: (Reporting Unit:)		
Подробная информация об отклонении (Deviation details)			
3. Эксплуатант: (Operator Name:)	4. Call Sign (Позывной):	5. Тип ВС: (Aircraft Type:)	6.Отображаемая высота (Altitude Displayed:)
	Регистрационный номер ВС: (ACFT Registration Number:)		
7. Дата события: (Date of Occurrence:)	8. Время UTC: (Time UTC:)	9. Место события (шир./долг., или контрольный ориентир): (Occurrence Position (lat/long or Fix) :)	

10. Разрешенный маршрут полета: (Cleared Route of Flight:)		
11. Заданный эшелон полета: (Cleared Flight Level:)	12. Расчетная продолжительность полета на неправильном эшелоне (в секундах): (Estimated Duration at Incorrect Flight Level (seconds):)	13. Наблюдаемое отклонение +/- m : (Observed Deviation +/- m)
14. Другие вовлеченные в событие воздушные суда: (Other Traffic Involved:)		
15. Причина отклонения (например, турбулентность, неисправность оборудования): (Cause of Deviation (Examples: Turbulence, Equipment Failure):		
ПОСЛЕ ПРЕКРАЩЕНИЯ ОТКЛОНЕНИЯ (AFTER DEVIATION IS RESTORED)		
16. Окончательный наблюдаемый/докладываемый последний эшелон полета*: (Observed/Reported Final Flight Level*:)		
*Пожалуйста, укажите источник информации: (*Please indicate the source of information:) Система наблюдения Пилот (Surveillance system) (Pilot)		
Комментарии (Narrative)		
20. Подробное описание отклонения (Пожалуйста, дайте свою оценку фактической линии пути ВС и укажите причину отклонения.) (Detailed Description of Deviation (Please give your assessment of the actual track flown by the aircraft and the cause of the deviation.))		
21 – Комментарии экипажа (при наличии) (Crew comments (if any)		

После заполнения вернуть по указанному адресу:
(When complete, please return to the following address)
Адрес RMA: Россия, 123182, Москва, Волоколамское ш., 26
(RMA Address) (26, Volokolamskoe shoisse, Moscow, 123182, Russia)
Телефон (Telephone): +7(499)190-35-19, Факс(Fax):+7(499)190-3579,
E-Mail: rma@rma-eurasia.ru, RMA_Eurasia@atminst.ru

Таблица 5

RMA F6 Бланк ежемесячного отчета органа ОВД о больших отклонениях по высоте (Form for ATC Unit Monthly Report of Large Height Deviations (F6)
EURASIA RMA Отчет о больших отклонениях по высоте (Report of Large Height Deviation)
Отчет EURASIARMA об отклонениях по высоте на 90 м (300 фут) или более, в том числе из-за указаний БСПС, турбулентности и непредвиденных ситуаций. (Report to the EURASIA RMA of a height deviation of 90 m (300 ft) or more, including those due to ACAS, turbulence and contingency events.)

<Исполнительный орган провайдера аэронавигационных услуг государства Евразия>: _____ _____
Орган ОВД: _____
(Name of ATC unit:)
Пожалуйста, заполните Раздел I или II (Please complete Section I or II as appropriate)
РАЗДЕЛ I: (SECTION I:)
В _____ (месяц) докладов о больших отклонениях по высоте не поступало. (There were no reports of large height deviations for the month of _____)
РАЗДЕЛ II: (SECTION II:)
Поступил (о) _____ доклад (ов) об отклонении по высоте в 90 м (300 фут) или более между ЭП 290 и ЭП 410. Подробная информация о каждом отклонении по высоте прилагается по форме RMAF5 . (There was/were _____ report(s) of a height deviation of 90 m (300 ft) or more between FL 290 and FL410. Details of each height deviation are in form RMA F5 attached.)
(Пожалуйста, используйте отдельный бланк для каждого отчета об отклонении по высоте). (Please use a separate form for each report of height deviation).
После заполнения вернуть по указанному адресу: (When complete, please return to the following address)
Адрес RMA: Россия, 123182, Москва, Волоколамское ш., 26 (RMA Address) (26, Volokolamskoe shoisse, Moscow, 123182, Russia)
Телефон (Telephone): +7(499)190-35-19, Факс(Fax):+7(499) 190-3579, E-Mail: rma@rma-eurasia.ru, RMA_Eurasia@atminst.ru

Приложение 19
к Правилам производства полетов
гражданской авиации
Республики Казахстан

Утверждение к полетам в районах полетов или по маршрутам, где установлены соответствующие навигационные спецификации, основанные на характеристиках (далее - PBN)

1. Утверждение ВС к полетам в воздушных пространствах государств или районах, где установлены соответствующие PBN осуществляется уполномоченной организацией

.

Сноска. Пункт 1 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

2. Информация о навигации, основанной на характеристиках, а также инструктивный материал, касающийся процесса внедрения и эксплуатационного утверждения, приведены в Руководстве по навигации, основанной на характеристиках (PBN) (Doc 9613 ИКАО).

3. Эксплуатационное утверждение.

Для получения эксплуатационного утверждения PBN от уполномоченной организации, эксплуатант представляет доказательства того, что:

имеются соответствующие утверждения летной годности системы RNAV ВС для полетов в воздушном пространстве PBN для каждого соответствующего ВС;

разработаны программы подготовки для членов летных экипажей и сотрудников по обеспечению полетов;

разработаны эксплуатационные правила, в которых конкретизируется следующее:

1) оборудование, подлежащее установке на борту, в том числе его эксплуатационное ограничение и надлежащие записи в перечне минимального оборудования (MEL);

2) состава летного экипажа и требований к опыту;

3) правил эксплуатации подлежащих использованию навигационных систем, при стандартных процедурах;

4) порядка действий в чрезвычайных ситуациях;

5) контроль и представление донесений;

6) разработаны дополнения к Программе технического обслуживания;

7) электронного управления навигационными данными.

Сноска. Пункт 3 с изменением, внесенным приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

4. Продукты электронных навигационных данных, которые были обработаны для применения в воздухе и на земле, используются только после утверждения уполномоченной организацией процедур эксплуатанта в отношении:

1) обеспечения приемлемых стандартов целостности и совместимости данных с предполагаемой функцией;

2) постоянного контроля за соответствующими процессами, связанными с данными, и продуктами; и

3) обеспечение своевременной рассылки и ввода электронных навигационных данных.

Сноска. Пункт 4 с изменением, внесенным приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

5. Допуск ВС к полетам в воздушных пространствах государств или районах, где установлены соответствующие PBN записывается в эксплуатационные спецификации сертификата эксплуатанта в соответствии с приложением 20 к настоящим Правилам.

Приложение 20
к Правилам производства
полетов
в гражданской авиации
Республики Казахстан

Пример записей в эксплуатационных спецификациях сертификата эксплуатанта о допуске ВС к полетам в воздушных пространствах государств или районах, где установлены соответствующие PBN

Сноска. Приложение 20 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 03.06.2019 № 354 (вводится в действие с 07.11.2019).

Специальное разрешение	ДДа	ННет	Специальные утверждения	Замечания
Навигационная спецификация для операций PBN			RNAV 10	Основной датчик GNSS
			RNAV 5	Также имеет силу для маршрутов B-RNAV. Утверждение основано на применении GNSS, IRS (INS), VOR/DME и/или DME/DME
			RNAV 1 и 2	Также имеет силу для маршрутов/схем P-RNAV
			RNP 1	RNP 1 Санкционировано для участков RF
			RNP APCH (LPV)	Утверждение основано на применении SBAS. Санкционировано для заходов на посадку по минимумам LPV, LNAV/VNAV или LNAV
			RNP AR APCH	RNP 0,15 Санкционировано для участков RF. RNP 0,2 при уходе на второй круг. Требуется AP. Требуется дублированная система FMS/IRS

Приложение 21
к Правилам производства полетов
гражданской авиации
Республики Казахстан

ПРИМЕНЕНИЕ прогнозов по аэродрому (TAF и TREND) при предполетном планировании (Приложение 3 к Конвенции ИКАО)

1. Применение первой части TAF

а) Период времени применения: с начала периода действия TAF до времени первого "FM ... *" или " BECMG", или если нет "FM" или "BECMG" дается, до конца срока действия TAF.

б) Применение прогноза: преобладающие погодные условия прогноз в начальной части TAF должны применяться в полной мере за исключением среднего ветра и порывов (при боковом ветре), которые должны применяться в соответствии с колонкой "BECMG AT и FM" - в приведенной ниже таблице, за исключением временных изменений "TEMPO" or "PROB**".

2. Применение прогноза изменения следующих показаний в TAF и TREND

<table>
<tr><td rowspan="3">TAF или TREND для планируемого аэродрома как:</td><td>FM и BECMG AT:</td><td colspan="2">BECMG, BECMG FM, BECMG TL, BECMG FM *TL,</td><td colspan="2">TEMPO, TEMPO FM, TEMPO FM…TL, PROB 30/40</td><td>PROB TEMPO</td></tr>
<tr><td>Ухудшение и улучшение</td><td>Ухудшение</td><td>Улучшение</td><td colspan="2">Ухудшение</td><td>Улучшение</td><td>Ухудшение и улучшение</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td>Кратковременные / сильные явления, связанные с недолговременными погодными явлениями, например, грозы, ливни</td><td>Кратковременные явления, связанные например: с мглой, дымкой, туманом, пыльной/ песчаной бурей, непрерывными осадками</td><td>В любом случае</td><td></td></tr>
<tr><td>Аэродром назначения при ETA ± 1 HR</td><td>Учитываются от начала изменения;</td><td>Учитываются с момента начала изменения;</td><td>Учитываются с момента окончания изменения;</td><td>Не применяется</td><td>Не применяется</td><td rowspan="2">Принимается во внимание</td><td rowspan="3">Ухудшения не учитывается; Улучшение принимается во внимание, в том числе среднее</td></tr>
<tr><td>Запасной для аэродрома взлета при ETA ± 1 час</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Среднее значение ветра: в требуемых пределах;</td></tr>
<tr><td>Запасной для аэродрома назначения ETA ± 1 час</td><td>Среднее значение ветра: в требуемых пределах</td><td>Среднее значение ветра: в требуемых пределах</td><td>Среднее значение ветра: в требуемых пределах</td><td></td><td>Порывы: не учитываются</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Кратковременные / сильные явления, связанные с недолговре</td><td>Устойчивые явления, связанные например: с мглой, дымкой,</td><td></td><td></td></tr>
</table>

				менными погодными явлениями, например, грозы, ливни	туманом, пыльной/ песчаной бурей, непрерывными осадками	В любом случае	
Запасной аэродром на маршруте ETA ± 1 час	Порывы: не учитываются;	Порывы: не учитываются;	Порывы: не учитываются;	Средний ветер с порывами, превышающими требуемые пределы: не учитываются		Принимается во внимание.	Ухудшения не учитываются; Улучшение принимается во внимание, в том числе среднее значение ветра и порывы ветра
EDTO запасной аэродром не ранее / позже ETA ± 1 час	Учитываются от времени начала изменения	Учитываются от времени начала изменения	Учитываются от времени окончания изменения	Учитываются, если ниже применимых минимумов для посадки	Учитываются, если ниже применимых минимумов для посадки		
	Средний ветер: в пределах требуемых ограничений	Средний ветер: в пределах требуемых ограничений	Средний ветер: в пределах требуемых ограничений	Средний ветер: в пределах требуемых ограничений	Средний ветер: в пределах требуемых ограничений		
	Порывы, превышающие пределы при боковом ветре учитываются	Порывы, превышающие пределы при боковом ветре учитываются	Порывы, превышающие пределы при боковом ветре учитываются	Порывы, превышающие пределы при боковом ветре учитываются	Порывы, превышающие пределы при боковом ветре учитываются		
Примечание 1: "Требуемые ограничения" указываются в РПП. * The space following "FM" should always include a time group e.g. "FM 1030". * Сокращение "FM" всегда должно включать во временную группу, например "FM1030".							

Приложение 22
к Правилам производства
полетов гражданской авиации
Республики Казахстан

Утверждение к полетам в воздушном пространстве, где предусмотрены технические требования к минимальным навигационным характеристикам (MNPS)

Сноска. Приложение 22 – в редакции приказа Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Утверждение к полетам в воздушном пространстве, где предусмотрены технические требования к минимальным навигационным характеристикам (MNPS)

1. Полеты в воздушном пространстве, где предусмотрены технические требования к минимальным навигационным характеристикам (далее - MNPS) MNPS, могут выполняться только при наличии соответствующих разрешений уполномоченной организации или государства, в котором зарегистрировано ВС.

2. При полетах в определенных участках воздушного пространства, в котором в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением предусмотрены технические требования к MNPS, на борту ВС устанавливается навигационное оборудование, которое:

1) обеспечивает летному экипажу непрерывную индикацию выдерживания линии пути или отклонения от нее с требуемой степенью точности в любой точке вдоль этой линии пути;

2) разрешается уполномоченной организацией для применения в полетах с соответствующими MNPS.

3. Установлено два требования к навигации в MNPS:

1) точность навигации;

2) наличие резервного навигационного средства с соответствующими эксплуатационными характеристиками.

4. ВС, выполняющие полеты в воздушном пространстве MNPSA, оборудуются:

двумя исправными системами дальней навигации (далее - LRNS),в качестве LRNS может быть одна из следующих систем:

1) одна инерциальная навигационная система (INS);

2) одна спутниковая навигационная система (GNSS); или

3) одна комплексная навигационная система, использующая в качестве датчиков одну или более инерциальных систем (IRS) или любую другую систему, соответствующую требованиям MNPS.

5. Для получения эксплуатационного утверждения MNPS от уполномоченной организации, эксплуатант представляет доказательства того, что:

навигационное оборудование, средства измерения высоты, обеспечивающие выполнение полетов в воздушном пространстве MNPS соответствует требуемым характеристикам;

имеется программа подготовки членов летного экипажа для допуска к полетам в воздушном пространстве MNPS;

имеются процедуры с указанием соответствия правил ее эксплуатации:

1) перечень минимального оборудования (MEL), который определяет минимальное оборудование необходимое для полетов в воздушном пространстве MNPS;

2) состав летного экипажа и требования к опыту;

3) при стандартных процедурах;

4) разработаны процедуры на случай непредвиденных обстоятельств, включая те, которые указаны органом, ответственным за соответствующее воздушное пространство ;

5) контроль и представление донесений;

6) разработаны дополнения к Программе технического обслуживания.

6. Допуск ВС к полетам в воздушном пространстве MNPS записывается в эксплуатационные спецификации сертификата эксплуатанта.

Приложение 23
к Правилам производства
полетов в гражданской авиации
Республики Казахстан
Форма

Сноска. Приложение 23 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 23.07.2019 № 542 (вводится в действие с 01.08. 2019).

Акт летной проверки схем визуальных полетов и полетов по приборам ППП/IAP

_____

(наименование организации, осуществляющей эксплуатацию наземных средств РТОП и связи/организации, использующей сигналы средств РТОП и связи для УВД)

ПРЕДСТАВЛЯЮ НА УТВЕРЖДЕНИЕ	УТВЕРЖДАЮ
(лицо, отвечающее за эксплуатацию средств РТОП, используемого для схемы полетов по приборам ППП/ IAP) _____ (наименование организации _____ в соответствии с учредительными документами)	(наименование должности руководителя в соответствии _____ с учредительными документами организации, осуществляющей _____ эксплуатацию схем полетов по приборам ППП/ IAP)
(подпись) (инициалы, фамилия)	_____ _____ (подпись) (инициалы, фамилия)
"____" _____ г.	М.П. (при наличии) "___" _____г.

Летная проверка схемы полетов по приборам (схем визуальных полетов)

_____

(тип схемы ППП/IAP: воздушная трасса, внетрассовый маршрут, схема захода на посадку,

схема маршрутов прибытия и вылета)

аэропорта (узлового диспетчерского района) _____
(наименование)
в период с "____" _____ 20__ г. по "____" _____ 20__ г.
экипажем ВСЛ _____ борт. № _____,
оборудованным аппаратурой летного контроля_____
№ _____ _____
__
(тип АЛК) (зав. номер) (наименование авиапредприятия, использующего ВСЛ)
проведена _____
__
(вид летной проверки: ввод, годовая, специальная)
летная проверка схемы полетов по приборам ППП/IAP
_____
(тип схемы ППП/IAP: воздушная трасса № ___, схема захода на посадку с МКп - __
_____°, схема маршрутов прибытия и вылета, схема FSM)
Летную проверку выполняли:

КВС - лаборатории	_____ _ (фамилия, инициалы)
Бортовой инженер – испытатель летающей лаборатории	_____ _ (фамилия, инициалы)
Специалист по схемам ППП/IAP (при необходимости)	_____ _ (фамилия, инициалы)
Представитель службы ОВД	_____ _ (фамилия, инициалы)
Руководитель объекта _____ (лицо, отвечающее за эксплуатацию средства для схемы ППП/IAP)	_____ __ (фамилия, инициалы)
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	
Схема полетов по приборам ППП/IAP _____ (воздушная трасса № _____., схема захода на посадку с МК - ____) с использованием сигналов от _____, (тип средства РТОП для обеспечения полетов по схеме ППП/IAP) № _____ аэропорта (узлового диспетчерского района) _____ , (заводской номер) (наименование) соответствует (не соответствует - указать причину) _____ требованиям документа ИКАО "Производство полетов ВС" (Doc8168 OPS/611 (PANS-OPS) и местных правил ОВД и пригодна для обеспечения полетов ВС по приборам без ограничений (с ограничениями – указать причину).	

Приложение. Таблица (ы) – летной проверки схемы и результатов проверки и измерений параметров и характеристик наземного средства РТОП

_____

(тип средства РТОП для обеспечения полетов по схеме ППП/IAP

№ _____ в 2 экземплярах, на _____ листах.

(заводской номер)

Акт составлен в 5 экземплярах:

№ 1 – уполномоченной организации в сфере гражданской авиации;

№ 2 – организации, осуществляющей эксплуатацию схем полетов по приборам;

№ 3 – организации, осуществляющей эксплуатацию средств РТОП и связи (при вводе схемы полетов по приборам в эксплуатацию - 2 экземпляра) - службе ЭРТОС;

№ 4 – разработчику схем полетов по приборам;

№ 5 – авиационному предприятию, на эксплуатации которого находятся воздушные суда-лаборатории.

Летную проверку проводили:

КВС - лаборатории	_____ "___" _____ 2____ г. (подпись)
Бортовой инженер – испытатель летающей лаборатории	_____ "___" _____ 2____ г. (подпись)
Специалист по схемам ППП/IAP (при необходимости)	_____ "___" _____ 2____ г. (подпись)
Представитель службы ОВД	_____ "___" _____ 2____ г. (подпись)
Руководитель объекта _____ _____ (лицо, отвечающее за эксплуатацию средства для схемы ППП/IAP)	_____ "___" _____ 2____ г. (подпись)

Приложение 24 к Правилам
производства полетов
в гражданской авиации
Республики Казахстан

Сноска. Правила дополнены приложением 24 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).

Схема распределения эшелонов полета

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 25
к Правилам производства
полетов в гражданской авиации
Республики Казахстан

Типовое содержание карточки для пассажиров

Сноска. Правила дополнены приложением 25 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

№ п/п	Перечень обязательных пунктов инструкции по безопасности для пассажиров	Содержание
1.	Аспекты безопасности кабины	Правильное размещение ручной клади; Необходимость проявлять осторожность при открывании верхних багажных полок; Недопущение загромождения проходов и пространства между рядами; Надлежащее положение сервисных столиков, спинок кресел, подножек, бортовой развлекательной системы (IFE) и

		шторок иллюминаторов при движении на земле, взлете и посадке.
2.	Использование привязных ремней и других элементов	Когда и как застегивать, регулировать и расстегивать Привязные ремни и/или плечевые ремни; Информация об использовании детских привязных систем.
3.	Расположение и использование кислородных масок (если это применимо)	Действия пассажира для того, чтобы: - взять маску; - активировать подачу кислорода; - надеть и закрепить маску; Требование чтобы пассажир надел и закрепил свою маску прежде, чем помогать сделать это другому пассажиру;
4.	Размещение и использование спасательных жилетов или индивидуальных плавсредств	Демонстрация места их размещения (включая разные места размещения); Как достать спасательные жилеты из места хранения и вынуть из упаковки; Метод надевания и надува спасательного жилета, когда это необходимо, и имеющееся в нем светосигнальное оборудование; Использование сидения кресла в качестве плавсредства
5.	Аварийные выходы (включая выходы на крыло)	Расположение; Способ открывания выхода, в том числе действия с крышкой аварийного люка, если она съемная; Проверка отсутствия опасных препятствий (т. е. огонь, вода, обломки) снаружи ВС перед открыванием выхода; Непригодный выход; Альтернативные пути покидания в случае, если какой-либо выход (выходы) непригоден; Необходимость оставить ручную кладь на борту; Метод покидания воздушного судна через выходы без вспомогательных средств эвакуации; Информация о высоте выходов; Информация о винтах;

6.	Пути покидания и маршруты эвакуации	Описание путей к выходам внутри воздушного судна; Аварийная система освещения (форма, назначение, цвет и расположение около поверхности пола маркировки пути аварийного покидания ВС); Перемещение на двухпалубном ВС; Перемещение на землю или воду по крылу; Перемещение по земле или воде в сторону от воздушного судна;
7.	Вспомогательные средства эвакуации	Места размещения имеющегося оборудования (например, спасательный плот, надувной трап-плот); Место хранения имеющегося аварийного плота (плотов), его извлечение и использование; Метод наполнения надувного трапа (трапов); Метод посадки на спасательный плот или надувной трап, в том числе с младенцами и детьми; Метод покидания ВС через выход, в том числе с младенцами и детьми; Необходимость снять обувь на высоких каблуках при эвакуации;
8.	Безопасная поза:	Надлежащий способ в зависимости от типа кресла; Альтернативные безопасные позы (например, для беременных женщин, младенцев, детей, высоких и крупных пассажиров);
9.	Использование и хранение портативных электронных устройств (PED)	
10.	Ограничения на использование курительных приборов (например, сигарет, трубок, сигар, электронных курительных приборов и т. д.)	
11.	Любые другие аспекты обеспечения безопасности согласно требованиям НПА РК	

Приложение 26
к Правилам производства
полетов в гражданской авиации
Республики Казахстан

Параметрические характеристики самописцев полетных данных

Сноска. Правила дополнены приложением 26 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

№/№	Параметр	Применимость	Диапазон измерений	Макс. интервал выборки и регистрации данных (с)	Пределы точности (входные сигналы датчиков в сравнении со считываемыми данными FDR)	Разрешающая способность регистрации
1	Время (UTC, если обеспечивается, а в других случаях отсчет относительного времени или синхронизация времени по GNSS)		24 ч	4	±0,125 % на каждый час	1 с
2	Барометрическая высота		От −300 м (−1000 фут) до максимальной сертифицированной абсолютной высоты воздушного судна +1500 м (+5000 фут)	1	От ±30 до ± 200 м (от ±100 до ± 700 фут)	1,5 м (5 фут)
3	Приборная скорость или индикаторная воздушная скорость		От 95 км/ч (50 уз) до максимальной V S o (примечание 1) От VSo до 1,2 VD (примечание 2)	1	±5%	1 уз (0,5 уз – рекомендуемая)

4	Курс (основные стандартные данные для летного экипажа)		360°	1	±2°	0,5°
5	Нормальное ускорение (примечание 8)	Заявка на получение сертификата типа представлена Договаривающемуся государству до 1 января 2016 года Заявка на получение сертификата типа представлена Договаривающемуся государству 1 января 2016 года или после этой даты	От −3 до +6 g От –3 до +6 g	0,125 0,0625	± 1 % максимального диапазона, исключая ошибку в исходных данных ±5 % ± 1 % максимального диапазона, исключая ошибку в исходных данных ±5 %	0,004 g 0,004 g
6	Положение по тангажу		±75o или рабочий диапазон, в зависимости от того, что больше	0,25	±2°	0,5°
7	Положение по крену		±180o	0,25	±2°	0,5°
8	Манипуляция при радиопередаче		Включение – выключение (одно отдельное положение)	1		
9	Мощность каждого двигателя (примечание 3)		Весь диапазон	1 (на каждый двигатель)	±2%	0,2 % всего диапазона или необходимая для управления воздушным

						судном разрешающая способность
10*	Выбор положения закрылков и органа управления ими в кабине экипажа		Весь диапазон или каждое отдельное положение	2	±5 % или по указателю пилота	0,5 % всего диапазона или необходимая для управления воздушным судном разрешающая способность
11*	Выбор положения предкрылков и органа управления ими в кабине экипажа		Весь диапазон или каждое отдельное положение	2	±5 % или по указателю пилота	0,5 % всего диапазона или необходимая для управления воздушным судном разрешающая способность
12*	Положение рычага реверса тяги		В убранном, промежуточном положении и при реверсе	1 (на каждый двигатель)		
13*	Выбор положения наземных интерцепторов/воздушных тормозов (выбор и положение)		Весь диапазон или каждое отдельное положение	1	±2 %, если в виде исключения не требуется более высокой точности	0,2 % всего диапазона
14	Температура наружного воздуха		Диапазон датчика	2	±2 оС	0,3 °С
15*	Включение или выключение автопилота/автомата тяги/режима автоматической системы управления полетом		Подходящее сочетание отдельных действий	1		

16	Продольное ускорение (примечание 8)	Заявка на получение сертификата типа представлена Договаривающемуся государству до 1 января 2016 года Заявка на получение сертификата типа представлена Договаривающемуся государству 1 января 2016 года или после этой даты	±1 g ±1 g	0,25 0,0625	±0,015 g, исключая ошибку в исходных данных ±0,05 g ±0,015 g, исключая ошибку в исходных данных ±0,05 g	0,004 g 0,004 g
17	Поперечное ускорение (примечание 8)	Заявка на получение сертификата типа представлена Договаривающемуся государству до 1 января 2016 года Заявка на получение сертификата типа представлена Договаривающемуся государству 1 января 2016 года или после этой даты	±1 g ±1 g	0,25 0,0625	±0,015 g, исключая ошибку в исходных данных ±0,05 g ±0,015 g, исключая ошибку в исходных данных ±0,05 g	0,004 g 0,004 g
	Действия пилота и/или	Заявка на получение сертификата типа представлена Договариваю			±2o, если в виде исключения не	0,2 % всего диапазона

18	положение управляющих поверхностей – основных органов управления (тангаж, крен, рыскание) (примечания 4 и 8)	щемуся государству до 1 января 2016 года Заявка на получение сертификата типа представлена Договариваю щемуся государству 1 января 2016 года или после этой даты	Весь диапазон Весь диапазон	0,25 0,125	требуется более высокой точности ±2°, если в виде исключения не требуется более высокой точности	или в зависимости от установки 0,2 % всего диапазона или в зависимости от установки
19	Положение триммера руля высоты		Весь диапазон	1	±3 %, если в виде исключения не требуется более высокой точности	0,3 % всего диапазона или в зависимости от установки
20*	Высота по радиовысотомеру		От - 6 до 750 м (от - 20 до 2500 фут)	1	±0,6 м (±2 фут) или ±3 %, в зависимости от того, что больше ниже 150 м (500 фут), и ±5 % выше 150 м (500 фут)	0,3 м (1 фут) ниже 150 м (500 фут) 0,3 м (1 фут) + 0,5 % всего диапазона выше 150 м (500 фут)
21*	Вертикальное отклонение от луча (глиссада ILS/ GNSS/ GLS, угол места MLS, вертикальное отклонение IRNAV/IAN)		Диапазон сигналов	1	±3%	0,3 % всего диапазона
	Горизонтальное отклонение от луча (курсовой радиомаяк					

22*	ILS/GNSS/ GLS, азимут MLS, поперечное отклонение IRNAV/IAN)		Диапазон сигналов	1	±3%	0,3 % всего диапазона
23	Прохождение маркерных радиомаяков		Отдельно	1		
24	Централизованные системы сигнализации		Отдельно	1		
25	Выбор частоты навигационного приемника NAV (примечание 5)		Весь диапазон	4	В зависимости от установки	
26*	Дальность по DME 1 и 2 (включает расстояние от порога ВПП (GLS) и расстояние до точки ухода на второй круг (IRNAV/IAN)) (примечания 5 и 6)		0 – 370 км (0 – 200 м. миль)	4	В зависимости от установки	1852 м (1 м. миля)
27	Статус "воздух – земля"		Отдельно	1		
28*	GPWS/TAWS/ GCAS (выбор режима дисплея местности, включая состояние всплываю-щего дисплея) и (сигнализация о приближении к земле в виде предостережений и			1		

	предупреждений и консультативные сообщения) и (положение переключателя "вкл./выкл.")		Отдельно			
29*	Угол атаки		Весь диапазон	0,5	В зависимости от установки	0,3 % всего диапазона
30*	Каждая гидравлическая система (низкое давление)		Отдельно	2		0,5 % всего диапазона
31*	Навигационные данные (широта/ долгота, путевая скорость и угол сноса) (примечание 7)		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	
32*	Положение шасси и рычага управления шасси		Отдельно	4	В зависимости от установки	
33*	Путевая скорость		В зависимости от установки	1	Данные следует снимать с наиболее точной системы	1 уз
34	Тормоза (давление в левом и правом тормозе, положение педалей левого и правого тормоза)		(Максимально измеряемый диапазон тормозов, отдельно или весь диапазон)	1	± 5 %	2 % всего диапазона
	Дополнительные параметры					

35*	работы двигателя (степень повышения давления (EPR), число оборотов N1, фактический уровень вибрации, число оборотов N2, температура выхлопных газов (EGT), расход топлива, положение рычага останова двигателя, число оборотов N3, положение клапана дозировки подачи топлива в двигатель)	Положение клапана дозировки подачи топлива в двигатель; заявка на получение сертификата типа представлена Догов. государству 1 января 2023 г. или после этой даты	В зависимости от установки	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	2 % всего диапазона
36*	TCAS/БСПС (системы выдачи информации о воздушном движении и предупреждения столкновений /бортовая система предупреждени я столкновений)		Отдельно	1	В зависимости от установки	
37*	Сигнализация о сдвиге ветра		Отдельно	1	В зависимости от установки	
	Выбранная установка					0,1 мбар

38*	барометрического давления (пилот, второй пилот)		В зависимости от установки	64	В зависимости от установки	(0,01 дюйма рт. ст.)
39*	Выбранная высота (все выбираемые пилотом режимы работы)		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	Достаточная для определения значения, выбранного экипажем
40*	Выбранная скорость (все выбираемые пилотом режимы работы)		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	Достаточная для определения значения, выбранного экипажем
41*	Выбранное число Маха (все выбираемые пилотом режимы работы)		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	Достаточная для определения значения, выбранного экипажем
42*	Выбранная вертикальная скорость (все выбираемые пилотом режимы работы)		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	Достаточная для определения значения, выбранного экипажем
43*	Выбранный курс (все выбираемые пилотом режимы работы)		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	Достаточная для определения значения, выбранного экипажем

						B
44*	Выбранная траектория полета (все выбираемые пилотом режимы работы) (курс / линия заданного пути (DSTRK), путевой угол, траектория конечного этапа захода на посадку (IRNAV/IAN))			1	В зависимости от установки	

						зависимости от установки
45*	Выбранная высота принятия решения		В зависимости от установки	64	В зависимости от установки	Достаточная для определения значения, выбранного экипажем
46*	Формат дисплея электронной системы пилотажного оборудования (EFIS) (пилот, второй пилот)		Отдельно	4	В зависимости от установки	
47*	Формат многофункционального дисплея/ дисплея двигателей/ дисплея тревожной сигнализации		Отдельно	4	В зависимости от установки	
48*	Состояние шины переменного тока		Отдельно	4	В зависимости от установки	
49*	Состояние шины постоянного тока		Отдельно	4	В зависимости от установки	
50*	Положение клапана отбора воздуха от двигателя		Отдельно	4	В зависимости от установки	
51*	Положение клапана отбора воздуха от ВСУ		Отдельно	4	В зависимости от установки	
52*	Отказ компьютера		Отдельно	4	В зависимости от установки	
53*	Заданное изменение тяги		В зависимости от установки	2	В зависимости от установки	

54*	Расчетная тяга двигателя		В зависимости от установки	4	В зависимости от установки	2 % всего диапазона
55*	Расчетная центровка		В зависимости от установки	64	В зависимости от установки	1 % всего диапазона
56*	Количество топлива в центровочном баке (CG)		В зависимости от установки	64	В зависимости от установки	1 % всего диапазона
57*	Используемый коллиматорный индикатор		В зависимости от установки	4	В зависимости от установки	
58*	Паравизуальный дисплей вкл./выкл		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	
59*	Сигнализация защиты от сваливания в полете, срабатывание автомата тряски и толкателя штурвала		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	
60*	Основная навигационная система ориентирования (GNSS, INS, VOR/DME, MLS, Loran C, курсовой радиомаяк глиссады)		В зависимости от установки	4	В зависимости от установки	
61*	Сигнализация о обледенении		В зависимости от установки	4	В зависимости от установки	
62*	Сигнализация о вибрации каждого двигателя		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	
63*	Сигнализация о предельной температуре каждого двигателя		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	
	Сигнализация о низком					

64*	давлении масла в каждом двигателе		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	
65*	Сигнализация о забросе оборотов каждого двигателя		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	
66*	Положение поверхности триммера руля направления		Весь диапазон	2	±3 %, если в виде исключения не требуется более высокая точность	0,3 % всего диапазона
67*	Положение поверхности триммера элерона		Весь диапазон	2	±3 %, если в виде исключения не требуется более высокая точность	0,3 % всего диапазона
68*	Угол рыскания или бокового скольжения		Весь диапазон	1	±5 %	0,5°
69*	Положение переключателей противообледенительной сис- темы постоянного действия и противообледенительной сис- темы периодического действия		Отдельно	4		
70*	Гидравлическое давление (каждой системы)		Весь диапазон	2	±5 %	100 psi
71*	Разгерметизация кабины		Отдельно	1		
72*	Положение рычага управления триммером руля высоты в кабине экипажа		Весь диапазон	1	±5 %	0,2 % всего диапазона или в зависимости от установки

73*	Положение рычага управления триммером элерона в кабине экипажа		Весь диапазон	1	±5 %	0,2 % всего диапазона или в зависимости от установки
74*	Положение рычага управления триммером руля направления в кабине экипажа		Весь диапазон	1	±5 %	0,2 % всего диапазона или в зависимости от установки
75*	Усилия на всех органах управления полетом в кабине экипажа (штурвал, штурвальная колонка, усилия на педалях управления рулем направления)		Весь диапазон (±311 N (±70 lbf), ±378 N (±85 lbf), ±734 N (±165 lbf))	1	±5 %	0,2 % всего диапазона или в зависимости от установки
76*	Отметчик события		Отдельно	1		
77*	Дата		365 дней	64		
78*	ANP, или EPE , или EPU		В зависимости от установки	4	В зависимости от установки	
79*	Барометрическая высота в кабине	Заявка на получение сертификата типа представлена Дог. гос-ву 1 января 2023 г. или после этой даты	В зависимости от установки (рекомендуется от 0 до 40 000 фут)	1	В зависимости от установки	100 фут
80*	Расчетный вес самолета	Заявка на получение сертификата типа представлена Дог. гос-ву	В зависимости от установки	64	В зависимости от установки	1 % всего диапазона

		1 января 2023 г. или после этой даты				
81*	Командный сигнал (КС) командно-пилотажного прибора (КПП)	Заявка на получение сертификата типа представлена Догов. гос-ву 1 января 2023 г. или после этой даты	Весь диапазон	1	± 2°	0,5°
82*	Вертикальная скорость	Заявка на получение сертификата типа представлена Догов. гос-ву 1 января 2023 г. или после этой даты	В зависимости от установки	0,25	В зависимости от установки (рекомендуется 32 фут/мин)	16 фут/мин.

Приложение 27
к Правилам производства
полетов в гражданской авиации
Республики Казахстан

Параметрические характеристики бортовых систем регистрации данных

Сноска. Правила дополнены приложением 27 в соответствии с приказом Министра транспорта РК от 16.03.2026 № 62 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

№	Название параметра	Минимальный диапазон регистрации	Максимальный интервал регистрации (с)	Минимальная точность регистрации	Минимальная разрешающая способность регистрации	Примечания
1	Курс					
	a) Курс (магнитный или истинный)	±180°	1	±2°	0,5°	Предпочтительно регистрируется курс, если отсутствует, то регистрируется угловая скорость рыскания
	b) Угловая скорость рыскания	±300°/с	0,25	±1 % + снос 360°/ч	2°/с	

2	Тангаж					
	a) Положение по тангажу	±90°	0,25	±2°	0,5°	Предпочтительно положение по тангажу, если отсутствует, то регистрируется угловая скорость тангажа
	b) Угловая скорость тангажа	±300°/с	0,25	±1 % + снос 360°/ч	2°/с	
3	Крен					
	a) Положение по крену	±180°	0,25	±2°	0,5°	Предпочтительно положение по крену, если отсутствует, то регистрируется угловая скорость крена
	b) Угловая скорость крена	±300°/с	0,25	±1% + снос 360°/ч	2°/с	
4	Система определения местоположения:					
	a) Время	24 ч	1	±0,5 с	0,1 с	Предпочтительно время UTC, если имеется
	b) Широта/ долгота	Широта: ±90° Долгота: ±180°	2 (1, если имеется)	В зависимости от установки (рекомендуется 0,00015°)	0,00005°	
	c) Абсолютная высота	–300 м (–1 000 фут) до максимальной сертифицированной абсолютной высоты самолета	2 (1, если имеется)	В зависимости от установки (рекомендуется ±15 м (±50 фут)	1,5 м (5 фут)	

		+1500 м (5 000 фут)				
	d) Путевая скорость	0–1 000 уз	2 (1, если имеется)	В зависимости от установки (рекомендуется ±5 уз)	1 уз	
	e) Линия пути	0–360°	2 (1, если имеется)	В зависимости от установки (рекомендуется ± 2°)	0,5°	
	f) Расчетная погрешность	Имеющийся диапазон	2 (1, если имеется)	В зависимости от установки	В зависимости от установки	Регистрируется, если имеется
5	Нормальное ускорение	От – 3 до + 6 g (*)	0,25 (0,125, если имеется)	В зависимости от установки (рекомендуется ±0,09 g, исключая ошибку в исходных данных ±0,45 g)	0,004 g	
6	Продольное ускорение	±1 g (*)	0,25 (0,125, если имеется)	В зависимости от установки (рекомендуется ±0,015 g, исключая ошибку в исходных данных ±0,05 g)	0,004 g	
7	Поперечное ускорение	±1 g (*)	0,25 (0,125, если имеется)	В зависимости от установки (рекомендуется ±0,015 g, исключая ошибку в исходных данных ±0,05 g)	0,004 g	
		От 34,4 мбар (3,44 дюйма рт. ст.) до 310,2 мбар		В зависимости от установки (		

8	Внешнее статическое давление (или высота по давлению)	(31,02 дюйма рт. ст.) или имеющийся диапазон датчика	1	рекомендуется ±1 мбар (0,1 дюйма рт. ст.) или т ±30 м (±100 фут) до ±210 м (±700 фут)	0,1 мбар (0,01 дюйма рт. ст.) или 1,5 м (5 фут)	
9	Температура наружного воздуха (или полная температура потока воздуха)	От –50 до +90 С или имеющийся диапазон датчика	2	В зависимости от установки (рекомендуется ±2 °C)	1 °C	
10	Приборная воздушная скорость	В зависимости от установки системы измерительных индикаторов пилота или имеющийся диапазон датчика	1	В зависимости от установки (рекомендуется ±3 %)	1 уз (рекомендуется 0,5 уз)	
11	Обороты двигателя	Весь диапазон, включая условия заброса оборотов двигателя	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	0,2 % всего диапазона	
12	Давление масла в двигателе	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки (рекомендуется 5 % всего диапазона)	2 % всего диапазона	
13	Температура масла в двигателе	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки (рекомендуется 5 % всего диапазона)	2 % всего диапазона	
14	Расход топлива или давление	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	2 % всего диапазона	
15		Весь диапазон	Каждый двигатель			

	Давление наддува		каждую секунду	В зависимости от установки	0,2 % всего диапазона	
16	Параметры тяги/ мощности/ крутящего момента двигателя, необходимые для определения эффективной тяги/ мощности*	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	0,1 % всего диапазона	* Достаточные параметры, например EPR/N1 или крутящий момент/Np, соответствующие конкретному двигателю, регистрируются в целях определения мощности двигателя как в нормальном режиме работы, так и при включенном реверсе тяги. Следует иметь предел возможного заброса оборотов
17	Число оборотов газогенератора двигателя (Ng)	0–150 %	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	0,2 % всего диапазона	
18	Число оборотов свободной силовой турбины (Nf)	0–150 %	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	0,2 % всего диапазона	
19	Температура хладагента	Весь диапазон	1	В зависимости от установки (рекомендуется ±5 °C)	1 °C	
20	Напряжение сети	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	1 В	
21		Весь диапазон	Каждый цилиндр			

	Температура головки цилиндра		каждую секунду	В зависимости от установки	2 % всего диапазона	
22	Положение закрылков	Весь диапазон или каждое отдельное положение	2	В зависимости от установки	0,5°	
23	Положение основных поверхностей управления полетом	Весь диапазон	0,25	В зависимости от установки	2 % всего диапазона	
24	Количество топлива	Весь диапазон	4	В зависимости от установки	1 % всего диапазона	
25	Температура выхлопных газов	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	2 % всего диапазона	
26	Аварийное напряжение	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	1 В	
27	Положение поверхности триммера	Весь диапазон или каждое отдельное положение	1	В зависимости от установки	0,3 % всего диапазона	
28	Положение шасси	Каждое отдельное положение*	Каждое шасси каждые 2 с	В зависимости от установки		* Где есть такая возможность, регистрируется положение "убрано и на замке" и положение "выпущено и на замке"
29	Новые/ уникальные характеристики воздушного судна	По мере необходимости	По мере необходимости	По мере необходимости	По мере необходимости	

Приложение
к приказу исполняющего обязанности
Министра по инвестициям и развитию
Республики Казахстан
от 28 июля 2017 года № 509

Перечень утративших силу некоторых приказов Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан

1. Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 3 июля 2011 года № 419 "Об утверждении Правил производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан" (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 7136, опубликованный в газете " Юридическая газета" 22 ноября 2011 года№ 171 (2161)).

2. Пункт 1 приказа Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 15 марта 2012 года № 117 "О внесении изменений и дополнений в некоторые нормативные правовые акты Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан" (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 7566, опубликованный 23 июня 2012 года в газете "Казахстанская правда" № 199-200 (27018-27019)).

3. Пункт 4 приказа Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 20 сентября 2013 года № 733 "О внесении изменений в некоторые приказы Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан" (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 8824, опубликованный 22 января 2014 года в газете "Казахстанская правда" № 14 (27635)).

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