



О внесении изменений и дополнений в приказ исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 28 июля 2017 года № 509 "Об утверждении Правил производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан"

Приказ Министра транспорта Республики Казахстан от 16 марта 2026 года № 62.
Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 17 марта 2026 года № 38158

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Внести в приказ исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 28 июля 2017 года № 509 "Об утверждении Правил производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 15852) следующие изменения и дополнения:

Преамбулу изложить в следующей редакции:

"В соответствии с подпунктом 4) пункта 1 статьи 14 Закона Республики Казахстан "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации" **ПРИКАЗЫВАЮ:**";

в Правилах производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан, утвержденных указанным приказом:

пункт 1 изложить в следующей редакции:

"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).";

в пункте 2:

подпункт 5) изложить в следующей редакции:

"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;"

дополнить подпунктом 10-1) следующего содержания:

"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;"

дополнить подпунктом 15-1) следующего содержания:

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

дополнить подпунктом 29-1) следующего содержания:

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

подпункт 30) изложить в следующей редакции:

"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;"

дополнить подпунктом 40-1) следующего содержания:

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

дополнить подпунктом 42-1) следующего содержания:

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

подпункт 68) исключить;

дополнить подпунктом 70-1) следующего содержания:

"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;"

дополнить подпунктом 73-2) следующего содержания:

"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;"

дополнить подпунктом 89-1) следующего содержания:

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

подпункт 90) изложить в следующей редакции:

"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);"

подпункт 91) исключить;

дополнить подпунктом 107-1) следующего содержания:

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

подпункт 108) изложить в следующей редакции:

"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;";

дополнить подпунктом 108-1) следующего содержания:

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

дополнить подпунктом 114-2) и 114-3) следующего содержания:

"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;";

дополнить подпунктом 114-4) следующего содержания:

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

дополнить подпунктом 118-2) следующего содержания:

"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;";

дополнить подпунктом 121-1) следующего содержания:

"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;";

подпункт 126) исключить;

дополнить подпунктом 131-1) следующего содержания:

"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;"

дополнить подпунктами 133-1) и 133-2) следующего содержания:

"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 адаптировано к работе экипажа с ОНВ, профессиональной подготовки авиационного персонала.";

абзацы сорок пятый, шестьдесят восьмой, шестьдесят девятый, семидесятый части второй пункта 2 исключить:

абзац восемьдесят шесть части второй пункта 2 изложить в следующей редакции:

"EDTO – производство полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром;"

подпункт 138) изложить в следующей редакции:

"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;"

дополнить подпунктом 138-1) следующего содержания:

"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;"

подпункт 140) изложить в следующей редакции:

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

подпункт 142) исключить;

подпункт 144) исключить;

дополнить подпунктом 158-1) следующего содержания:

"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;"

подпункт 160) изложить в следующей редакции:

"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;"

подпункт 169) изложить в следующей редакции:

"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;"

дополнить подпунктом 169-1) следующего содержания:

"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;"

дополнить подпунктом 174-1) следующего содержания:

"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;"

подпункт 178) исключить;

подпункт 180) изложить в следующей редакции:

"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 CDFА применяется до достижения минимума захода на посадку по кругу (ОСА/Н полета по кругу) или абсолютной/относительной высоты визуального маневра в полете,";

абзац сорок пятый части второй пункта 2 исключить;

абзацы шестьдесят восьмой, шестьдесят девятый, семидесятый части второй пункта 2 исключить;

абзац восемьдесят шестой части второй пункта 2 исключить;

пункты 3, 4 и 5 исключить:

пункты 8 и 9 изложить в следующей редакции:

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

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.";

дополнить пунктами 10-1 и 10-2 следующего содержания:

"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.

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.";

пункты 15 и 16 изложить в следующей редакции:

"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).";

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).";

пункт 20 изложить в следующей редакции:

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

дополнить пунктом 23-1 следующего содержания:

"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.";

пункты 29, 30 и 31 изложить в следующей редакции:

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

пункт 30 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 31 изложить в следующей редакции:

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

пункт 39 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 45 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 52 изложить в следующей редакции:

"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.";

дополнить пунктом 60-1 следующего содержания:

"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.";

пункты 64, 65, 66, 67 изложить в следующей редакции:

"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.

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.

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.

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.";

пункт 68 исключить;

пункт 69 изложить в следующей редакции:

"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 А, В, С 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.";

дополнить пунктом 69-1 следующего содержания:

"69-1. Эксплуатант осуществляет продление временных интервалов MEL по категориям В, С 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.";

пункты 70, 71, 72 изложить в следующей редакции:

"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.

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

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.";

пункт 83 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 96-1 исключить:

пункты 98-1, 98-2 изложить в следующей редакции:

"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, предусмотриваемой 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, предусмотриваемой 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.

98-2. Не разрешается использовать записи или расшифровки самописцев FDR, ADRS, также как AIR класса В и класса С 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.";

пункт 101-1 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 108 изложить в следующей редакции:

"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 пассажироместимостью более 19 человек; или
- 3) пассажироместимостью 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 запираания и отпираания этой двери с рабочего места каждого пилота.";

пункт 114 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 130 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 139 изложить в следующей редакции:

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

пункт 157 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 166 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 187 изложить в следующей редакции:

"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.";

часть третью пункта 190 изложить в следующей редакции:

"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.";

дополнить пунктами 190-1, 190-2, 190-3 и 190-4 следующего содержания:

"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.

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.

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).

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).";

пункт 192 изложить в следующей редакции:

"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 соответствии с эксплуатационными ограничениями ЛТХ с учетом эксплуатационных ограничений, предусмотренных требованиями РЛЭ данного самолета и настоящими Правилами.";

пункт 204 изложить в следующей редакции:

"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).";

пункт 215 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 217 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункты 218, 218-1, 219, 219-1, 219-2 изложить в следующей редакции:

"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.

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.

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.

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.

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.";

пункт 225 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 226 исключить;

пункт 226-1 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 227 исключить;

пункты 228, 228-1 изложить в следующей редакции:

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

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.";

пункт 228-4 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 228-6 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункты 230-2, 230-3 изложить в следующей редакции:

"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.

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.";

дополнить пунктом 231-1 следующего содержания:

"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.";

пункт 239 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 241 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 250 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункты 260 и 261 изложить в следующей редакции:

"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).

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.";

пункт 267 исключить;

пункт 272 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 274 изложить в следующей редакции:

"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).";

пункты 292, 293 изложить в следующей редакции:

"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.

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.";

пункт 299 изложить в следующей редакции:

"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.";

дополнить пунктом 299-1 следующего содержания:

"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 полетных 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 летного экипажа и соответствующего персонала, участвующего в процессе подготовки полета;

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).";

пункты 303, 304 изложить в следующей редакции:

"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.

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.";

пункт 309 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункты 311 и 312 изложить в следующей редакции:

"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.

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).";

дополнить пунктами 327-1, 327-2, 327-3 следующего содержания:

"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.

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.

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.";

пункт 345 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 351 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункты 353, 354 изложить в следующей редакции:

"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 приложения 10, 11 и 12 к настоящим Правилам.

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.";

пункт 383 исключить;

пункт 418 изложить в следующей редакции:

"418. Полеты по ПВП выполняются при метеорологических условиях, указанных в Приложении 14 к настоящим Правилам, а ниже высоты 3050 метров (10000 футов) над средним 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.";

пункт 423 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 447 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 450 изложить в следующей редакции:

"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 приложения 6 к настоящим Правилам.";

дополнить пунктом 473-1 следующего содержания:

"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.";

пункт 547-4 изложить в следующей редакции:

"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.";

параграф 10 главы 8 исключить;

пункт 639 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 644 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 693 исключить;

пункт 700 исключить;

пункт 703-1 изложить в следующей редакции:

"703-1 КВС передает специальное донесение с борта ВС (AIREP), если фактическая эффективность торможения на ВПП не такая хорошая, как об этом сообщалось.";

пункты 707 и 708 изложить в следующей редакции:

"707. Самолет эксплуатируется по ППП или ночью одним пилотом только в том случае, если уполномоченная организация выдало разрешение на производство таких полетов.

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.";

дополнить пунктом 718-1 следующего содержания:

"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.";

пункт 740 исключить;

пункт 741 изложить в следующей редакции:

"741. Эксплуатант в обязательном порядке предоставляет экземпляр РПП, а также все изменения и/или пересмотренные положения на утверждение в уполномоченную организацию.";

пункт 751 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункты 753, 754, 755 изложить в следующей редакции:

"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.

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.

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.";

пункт 764, 765 изложить в следующей редакции:

"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.

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.";

пункт 768 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 783 изложить в следующей редакции:

"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).";

дополнить пунктом 796-1 следующего содержания:

"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.";

пункт 800 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункты 812 и 813 изложить в следующей редакции:

"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.

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.";

пункт 834 изложить в следующей редакции:

"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).";

пункт 837 изложить в следующей редакции:

"837. ВС оборудуются бортовыми самописцами полетных данных и бортовыми системами регистрации данных в соответствии с параграфом 11 главы 5 настоящих Правил.";

пункт 842 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 853 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 864 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункты 865 и 866 исключить;

пункты 869 и 870 изложить в следующей редакции:

"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.

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.";

дополнить пунктом 872-1 следующего содержания:

"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." ;

дополнить пунктом 873-1 следующего содержания:

"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.";

пункты 884, 885 изложить в следующей редакции:

"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.

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.";

пункт 886 исключить;

пункт 890 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 891 исключить.

пункты 899 и 900 изложить в следующей редакции:

"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.

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.";

пункт 905 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 913 изложить в следующей редакции:

"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).";

пункт 916 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункты 935, 936 изложить в следующей редакции:

"935. Эксплуатант информирует пассажиров о месте размещения и общем порядке использования основного бортового аварийно-спасательного оборудования, предназначенного для коллективного пользования.

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.";

пункт 938 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 946 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 954 изложить в следующей редакции:

"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).";

пункт 971 изложить в следующей редакции:

"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).";

пункт 974 изложить в следующей редакции:

"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).";

пункт 1003 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 1007 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 1017 изложить в следующей редакции:

"1017. Вертолет оснащается:

1) запасом необходимых медицинских средств, помещаемых в легкодоступных местах, включающим:

комплект первой помощи;

универсальный профилактический комплект, предназначенный для использования cabinным 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.";

пункт 1021 изложить в следующей редакции:

"1021. Вертолеты оборудуются бортовыми самописцами полетных данных и бортовыми системами регистрации данных в соответствии с положениями параграфа 11 главы 5 настоящих Правил.";

пункты 1023, 1024 изложить в следующей редакции:

"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 (гироскопом);

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 площадке 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.

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 (гироскомпасом);
- 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."

;

пункт 1026 изложить в следующей редакции:

"1026. Все вертолеты, предназначенные для выполнения полетов над водным пространством, оснащаются постоянно действующими или быстро разворачиваемыми 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.";

пункт 1028 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункты 1042, 1043 изложить в следующей редакции:

"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.

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.";

пункт 1045 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 1051 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункты 1068, 1069 изложить в следующей редакции:

"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.

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.";

пункт 1082 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 1085 изложить в следующей редакции:

"1085. При полете на изолированный вертодром или место намеченной посадки обеспечивается возможность продолжать его в течение периода, установленного уполномоченной организацией.";

пункты 1090 и 1091 изложить в следующей редакции:

"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.

1091. На борту вертолета для наглядности устанавливаются таблички, перечни, приборная маркировка, на которых отдельно или в сочетании указаны эксплуатационные ограничения, предписываемые сертифицирующим уполномоченной организацией.";

дополнить пунктом 1097-1 следующего содержания:

"1097-1. Летное руководство самолета обновляется путем внесения изменений, предписанных государствам регистрации.";

дополнить пунктами 1098-1 и 1098-2 следующего содержания:

"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.

1098-2. КВС несет ответственность за руководство полетами.";

дополнить пунктами 1100-2, 1100-3, 1100-4 и 1100-5 следующего содержания:

"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 превышать эксплуатационные ограничения самолета, содержащиеся в летном руководстве или эквивалентном документе.

1100-3. За безопасность ВС в течение его полета несет ответственность командир ВС.

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.

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.";

пункт 1102 изложить в следующей редакции:

"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.";

дополнить пунктами 1108-1 и 1108-2 следующего содержания:

"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.

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.";

дополнить пунктами 1113-1 и 1113-2 следующего содержания:

"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 футов) 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.

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.";

дополнить пунктами 1114-1 и 1114-2 следующего содержания:

"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.

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.";

пункты 1120, 1121 и 1122 изложить в следующей редакции:

"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.

1121. На борту самолета для наглядности устанавливаются таблички, перечни, приборная маркировка, на которых отдельно или в сочетании указаны эксплуатационные ограничения, предписываемые сертифицирующим уполномоченной организацией.

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.";

дополнить пунктами 1122-1 и 1122-2 следующего содержания:

"1122-1. При определении располагаемой длины ВПП учитывается возможное ее уменьшение в связи с установкой ВС на осевую линию перед взлетом.

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.";

дополнить пунктами 1125-1 следующего содержания:

"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.";

пункт 1126 изложить в следующей редакции:

"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.";

дополнить пунктом 1126-1 следующего содержания:

"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).";

пункт 1134 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 1140 изложить в следующей редакции:

"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.";

дополнить пунктами 1143-3 и 1143-4 следующего содержания:

"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.

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 снижение ниже приборной глиссады.";

пункты 1148, 1149, 1150 и 1151 изложить в следующей редакции:

"1148. При отсутствии освобождения, предоставленного соответствующими уполномоченными органами, самолеты, выполняющие полеты по ПВП, оборудуются приемоответчиком, передающим данные о барометрической высоте.

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.

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.

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.";

дополнить пунктом 1151-1 следующего содержания:

"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.";

пункт 1152 исключить;

пункты 1154, 1155 и 1155-1, изложить в следующей редакции:

"1154. CVR и CARS не используют запись на магнитную ленту или проволоку.

1155. Все CVR сохраняют информацию, записанную в течение по крайней мере последних 2 часов их работы.

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.";

дополнить пунктами 1155-2 и 1155-3 следующего содержания:

"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.

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.";

дополнить пунктом 1160-1 следующего содержания:

"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.";

пункт 1161 изложить в следующей редакции:

"1161. При полетах, в которых связное оборудование должно соответствовать спецификации RSP, 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 RSP;

3) информацию о соответствии спецификации RSP, включенную в MEL, если самолет выполняет полеты в соответствии с MEL.";

дополнить пунктами 1161-1, 1161-2 и 1161-3 следующего содержания:

"1161-1. Самолет оснащается оборудованием наблюдения, которое позволяет ему выполнять полет в соответствии с требованиями ОВД.

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.

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.";

пункты 1163, 1164, 1165 изложить в следующей редакции:

"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.

1164. Уполномоченная организация определяет критерии для полетов там, где установлена навигационная спецификация для PBN.

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.";

пункт 1167 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 1184 изложить в следующей редакции:

"1184. Эксплуатация аэростата производится с разрешения уполномоченной организацией, с территории которого производится его запуск.";

пункт 1186 изложить в следующей редакции:

"1186. Аэростат эксплуатируется в соответствии с условиями, определенными уполномоченной организацией и государством (государствами), над территорией которого (которых) предполагается полет.";

пункт 1313 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 1343 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 1352 изложить в следующей редакции:

"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).";

пункт 1358 исключить;

пункты 1407 и 1407-1 изложить в следующей редакции:

"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.

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.";

наименование параграфа 13 главы 18 изложить в следующей редакции:

"Параграф 13. Летные проверки (облеты) наземных средств радиотехнического обеспечения полетов, авиационной радиосвязи и летные валидации схем захода на посадку.";

пункт 1445 изложить в следующей редакции:

"1445. Летная валидация инструментальных схем захода на посадку, прилета и вылета из района аэродрома ВС, осуществляется по программам, согласованным с уполномоченной организацией.";

наименование параграфа 14 Главы 18 изложить в следующей редакции:

"параграф 14. Транспортно-связные работы";

пункт 1446 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункт 1456 изложить в следующей редакции:

"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.";

пункты 1459 и 1460 изложить в следующей редакции:

"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 СОМАТ, 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.

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 СОМАТ, 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 СОМАТ, классифицированные как опасные грузы;

предоставлять КВС точную и удобочитаемую информацию в письменном или печатном виде, касающуюся опасных грузов, которые надлежит перевозить в качестве груза.";

дополнить пунктом 1463-1 следующего содержания:

"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).";

пункты 1469 и 1470 изложить в следующей редакции:

"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.

1470. Эксплуатант не выполняет заходы на посадку по САТ II/III, если аэродром (вертодром) не допущен (не сертифицирован) к таким полетам уполномоченной организацией, в котором он зарегистрирован.";

пункт 1480 изложить в следующей редакции:

"1480. Требуемый уровень успешности полетов по САТ II, OTS САТ II или САТ 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.";

пункт 1487 изложить в следующей редакции:

"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.>";

дополнить пунктом 1500-1 следующего содержания:

"1500-1. Для взлета в условиях низкой видимости уполномоченная организация выдает специальное утверждение в отношении минимальной RVR для взлета.>";

пункт 1512 изложить в следующей редакции:

"1512. Процесс построения схем захода на посадку начинается с внесения и проверки исходных данных, и завершается наземной (или) лётной валидацией с составлением документации для утверждения и публикации.>";

дополнить пунктом 1530-1 следующего содержания:

"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.>";

пункт 1531 изложить в следующей редакции:

"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) лётной валидацией схем захода на посадку на предмет обеспечения безопасности их эксплуатации;
- 6) проверками уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации применяемых процедур.>";

главу 22 исключить;

приложение 5 изложить согласно приложению 1 к настоящему приказу;

приложение 7 изложить согласно приложению 2 к настоящему приказу;

в приложении 8 к настоящим Правилам:

пункт 1 изложить в следующей редакции:

"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).";

пункт 19 изложить в следующей редакции:

"19. Эксплуатанту разрешается уменьшить минимум для взлета до 125 м по RVR (ВС категории А, В и С) 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.";

приложение 10 изложить согласно приложению 3 к настоящему приказу;

приложение 17 изложить согласно приложению 4 к настоящему приказу;

приложение 18 изложить согласно приложению 5 к настоящему приказу;

приложение 22 изложить согласно приложению 6 к настоящему приказу;

дополнить приложениями 25, 26 и 27 согласно приложениям 7, 8 и 9 к настоящему приказу;

2. Комитету гражданской авиации Министерства транспорта Республики Казахстан в установленном законодательством порядке обеспечить:

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

2) размещение настоящего приказа на интернет-ресурсе Министерства транспорта Республики Казахстан после его официального опубликования.

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

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

*Министр транспорта
Республики Казахстан*

Н. Сауранбаев

"СОГЛАСОВАНО"

Министерство обороны
Республики Казахстан

Приложение 1 к приказу
Министр транспорта

Республики Казахстан
от 16 марта 2026 года № 62
Приложение 5
к Правилам производства
полетов в гражданской авиации
Республики Казахстан

Минимальные безопасные истинные высоты полетов по ППП и ПВП

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:	300 (1000)	100(330)
Ночью	300 (1000)	
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:	300 (1000)	100(330)
ночью		
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 2 к приказу
Приложение 7
к Правилам производства
полетов в гражданской авиации
Республики Казахстан

Методы определения минимальных абсолютных высот полета по маршруту

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:

$$H_{\text{без. абс}} = H_{\text{без.ист.}} + H_{\text{рел.}} - D_{Ht}$$

где: $H_{\text{без.ист.}}$ - установленное значение истинной безопасной высоты полета, м (футы) согласно приложениям 5, 14 к настоящим Правилам;

$H_{\text{рел.}}$ – 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:

$$\Delta Ht = \frac{t - 15 \text{ град.}}{300} \times H_{\text{испр.}}$$

где: $H_{испр.} = H_{без.ист.} + H_{рел.}$;

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.

$H_{без.1013,2} = H_{без.ист.} + H_{рел.} - D H_t + (1013,2 - P_{прив.мин.}) \times 8,25$

где $P_{прив.мин.}$ – 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:

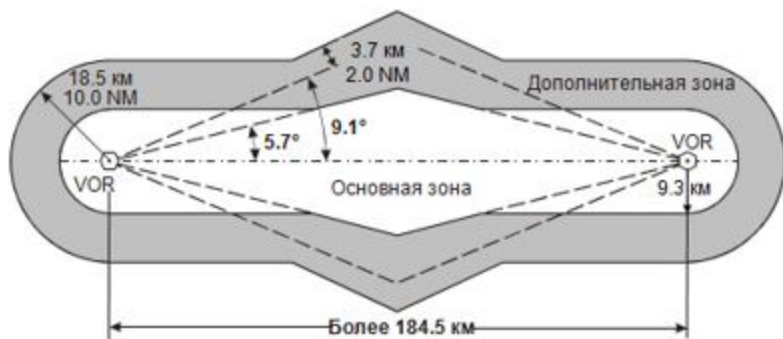
Таблица. Расширение основной и буферной зоны

Расширение основной зоны	Расширение буферной зоны
VOR 5,7° (10%)	9,1° (15,86%)
NDB 7,95° (14%)	13,0° (23%)

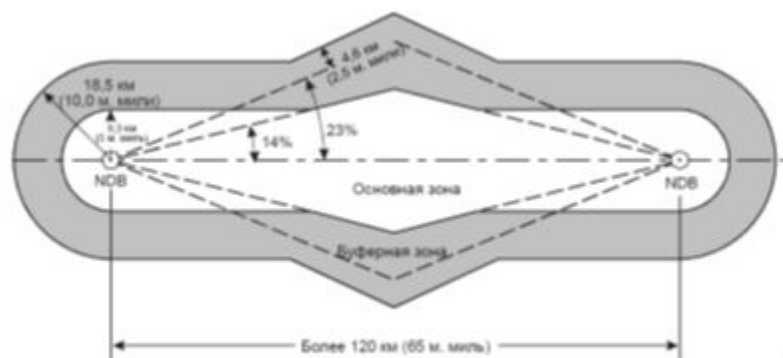
Ширина основной зоны увеличивается на угол расхождения. Буферная зона определяется углом расхождения плюс дополнительная фиксированная ширина с наружной стороны буферной зоны, параллельная ее краю.

Эта ширина составляет:

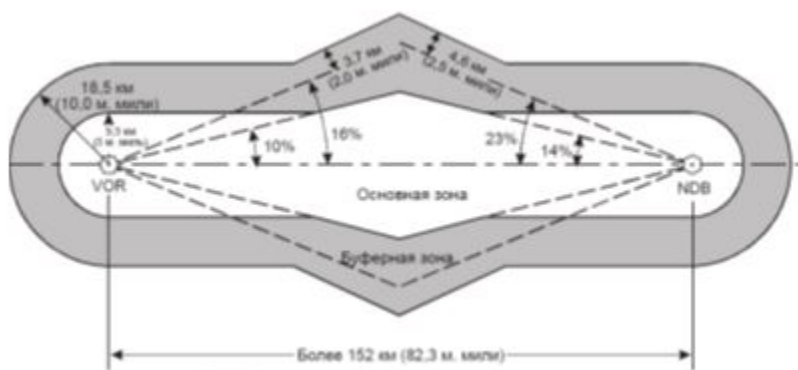
1) для маяков VOR - 3,7 км (2 м. мили)



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:

$$H_{\text{без.}} = H_{\text{без.ист.}} + H_{\text{рел.}} - D_{\text{Ht}}$$

где: $H_{\text{без.ист.}}$ – установленное значение истинной безопасной высоты полета, м (футы);

$H_{\text{рел.}}$ – абсолютная высота наивысшей точки рельефа местности с учетом естественных препятствий на этапе маршрута полета, м (футы);

Высота искусственных препятствий учитывается в Н 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;

ΔHt – методическая температурная поправка высотомера, определяемая по формуле:

$$\Delta Ht = \frac{t - 15 \text{ град.}}{300} \times H \text{ испр.}$$

где: $H_{\text{испр.}} = H_{\text{без.ист.}} + H_{\text{рел.}}$, а t_0 – 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 на аэродроме (°C)	Высота над превышением места установки высотомера (м)													
	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 t_0 , H , L_0 и H_{ss} 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);

$t_0 = T_{\text{aerodrome}} + L_0 \times H_{\text{aerodrome}}$ – температура на аэродроме (или в указанном пункте, предоставляющем данные о температуре), приведенная к уровню моря;

$L_0 = 0,0065^\circ\text{C}$ на м или $0,00198^\circ\text{C}$ на фут;

H_{ss} – превышение места установки высотомера;

$T_{\text{aerodrome}}$ – температура на аэродроме (или в указанном пункте, предоставляющем данные о температуре);

$H_{\text{aerodrome}}$ – превышение аэродрома (или указанного пункта, предоставляющего данные о температуре).

Положения по допуску эксплуатантов к производству полетов продолжительностью более 60 минут до запасного аэродрома на маршруте (EDTO)

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 - АЕО) и с одним неработающим двигателем (далее - ОЕI) 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 АЕО, 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 ОЕI, 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 ОЕI. 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 полеты для получения допуска EDTO могут выполняться как на воздушных судах, так и на авиационных тренажерах не ниже уровня "С" 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 "ТЕМПО", 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 САТ 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 САТ II/III;
- 2) эксплуатант получил одобрение для полетов по САТ 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 САТ 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 САТ II или САТ III, если требуется воспользоваться минимумами САТ II или САТ III на этапе планирования.

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

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 $2,0 \times 10^{-3}$;

2) доля TVE, абсолютная величина которых превышает 150 м (500 фут) – менее $3,5 \times 10^{-6}$;

3) доля TVE, абсолютная величина которых превышает 200 м (650 фут) – менее $1,6 \times 10^{-7}$;

4) доля TVE, абсолютная величина которых находится в пределах 290 – 320 м (950-1050 фут) – менее $1,7 \times 10^{-8}$.

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 75 м (245 фут), для ВС, характеристики планера и набора систем измерения высоты которых не классифицируются в качестве какой-либо группы самолетов – не более 60 м (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 1×10^{-5} за час полета;

7) вероятность вертикального перекрытия для случая встречи двух ВС не более $1,7 \times 10^{-8}$.

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 (TC), 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 начала 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 спецификациях 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) предприятия 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 NMU, 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 НМУ, 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 НМУ 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;

б) 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 5 к приказу
 Приложение 18
 к Правилам производства
 полетов в гражданской авиации
 Республики Казахстан

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/Вист.	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		
Callings		
Altimeter reading	Left	
	Right	
	Standby	

* If more than 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	ARTC C/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	<p>Информация, представленная в этом докладе, является конфиденциальной и будет использоваться только для статистического анализа безопасности полетов.</p> <p>(The information contained in this form is confidential and will be used for statistical safety analysis purposes only.)</p> <p>Скачать</p>
-------------	--

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 +/- м : (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 6 к приказу
Приложение 22
к Правилам производства

Утверждение к полетам в воздушном пространстве, где предусмотрены технические требования к минимальным навигационным характеристикам (MNPS)

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 7 к приказу
Приложение 25
к Правилам производства
полетов в гражданской авиации
Республики Казахстан

Типовое содержание карточки для пассажиров

№ 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.
		Действия пассажира для того, чтобы: - взять маску; - активировать подачу кислорода;

3.	Расположение и использование кислородных масок (если это применимо)	<p>- надеть и закрепить маску;</p> <p>Требование чтобы пассажир надел и закрепил свою маску прежде, чем помогать сделать это другому пассажиру;</p>
4.	Размещение и использование спасательных жилетов или индивидуальных плавсредств	<p>Демонстрация места их размещения (включая разные места размещения);</p> <p>Как достать спасательные жилеты из места хранения и вынуть из упаковки;</p> <p>Метод надевания и надува спасательного жилета, когда это необходимо, и имеющееся в нем светосигнальное оборудование;</p> <p>Использование сидения кресла в качестве плавсредства</p>
5.	Аварийные выходы (включая выходы на крыло)	<p>Расположение;</p> <p>Способ открывания выхода, в том числе действия с крышкой аварийного люка, если она съемная;</p> <p>Проверка отсутствия опасных препятствий (т. е. огонь, вода, обломки) снаружи ВС перед открыванием выхода;</p> <p>Непригодный выход;</p> <p>Альтернативные пути покидания в случае, если какой-либо выход (выходы) непригоден;</p> <p>Необходимость оставить ручную кладь на борту;</p> <p>Метод покидания воздушного судна через выходы без вспомогательных средств эвакуации;</p> <p>Информация о высоте выходов;</p> <p>Информация о винтах;</p>
6.	Пути покидания и маршруты эвакуации	<p>Описание путей к выходам внутри воздушного судна;</p> <p>Аварийная система освещения (форма, назначение, цвет и расположение около поверхности пола маркировки пути аварийного покидания ВС);</p> <p>Перемещение на двухпалубном ВС;</p> <p>Перемещение на землю или воду по крылу;</p> <p>Перемещение по земле или воде в сторону от воздушного судна;</p>

7.	Вспомогательные средства эвакуации	<p>Места размещения имеющегося оборудования (например, спасательный плот, надувной трап-плот);</p> <p>Место хранения имеющегося аварийного плота (плотов), его извлечение и использование;</p> <p>Метод наполнения надувного трапа (трапов);</p> <p>Метод посадки на спасательный плот или надувной трап, в том числе с младенцами и детьми;</p> <p>Метод покидания ВС через выход, в том числе с младенцами и детьми;</p> <p>Необходимость снять обувь на высоких каблуках при эвакуации;</p>
8.	Безопасная поза:	<p>Надлежащий способ в зависимости от типа кресла;</p> <p>Альтернативные безопасные позы (например, для беременных женщин, младенцев, детей, высоких и крупных пассажиров);</p>
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 8 к приказу
Приложение 26
к Правилам производства
полетов в гражданской авиации
Республики Казахстан

Параметрические характеристики самописцев полетных данных

№/№	Параметр	Применимость	Диапазон измерений	Макс. интервал выборки и регистрации данных (с)	Пределы точности (входные сигналы датчиков в сравнении со считываемым и данными FDR)	Разрешающая способность регистрации
	Время (UTC, если обеспечивается)					

1	я, а в других случаях отсчет относительно времени или синхронизация времени по GNSS)		24 ч	4	$\pm 0,125$ % 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 \pm 200 м (от ± 100 до \pm 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 V S o до $1,2$ V D (примечание 2)	1	$\pm 5\%$	1 уз ($0,5$ уз – рекомендуема я)
4	Курс ((основные стандартные данные для летного экипажа)		360°	1	$\pm 2^\circ$	$0,5^\circ$
5	Нормальное ускорение	Заявка на получение сертификата типа представлена Договариваю щемуся государству до 1 января 2016 года Заявка на получение	От -3 до $+6$ g От -3 до $+6$ g	$0,125$ $0,0625$	± 1 % максимальног о диапазона, исключая ошибку в исходных данных ± 5 %	$0,004$ g $0,004$ g

	(примечание 8)	сертификата типа представлена Договаривающемуся государству 1 января 2016 года или после этой даты			± 1 % максимального диапазона, исключая ошибку в исходных данных ± 5 %	
6	Положение по тангажу		± 750 или рабочий диапазон, в зависимости от того, что больше	0,25	$\pm 2^\circ$	$0,5^\circ$
7	Положение по крену		± 1800	0,25	$\pm 2^\circ$	$0,5^\circ$
8	Манипуляция при радиопередаче		Включение – выключение (одно отдельное положение)	1		
9	Мощность каждого двигателя (примечание 3)		Весь диапазон	1 (на каждый двигатель)	$\pm 2\%$	0,2 % всего диапазона и ли 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 и ли необходимая для управления воздушным судном разрешающая способность
11*	Выбор положения предкрылков и органа управления ими в		Весь диапазон или каждое отдельное	2	± 5 % или по указателю пилота	0,5 % всего диапазона и ли необходимая для управления воздушным

	кабине экипажа		положение			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 и ли 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 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

		1 января 2016 года или после этой даты				
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	$\pm 1 \text{ g}$ $\pm 1 \text{ g}$	0,25 0,0625	$\pm 0,015 \text{ g}$, исключая ошибку в исходных данных $\pm 0,05 \text{ g}$ $\pm 0,015 \text{ g}$, исключая ошибку в исходных данных $\pm 0,05 \text{ g}$	0,004 g 0,004 g
18	Действия пилота и/или положение управляющих поверхностей – основных органов управления (тангаж, крен, рыскание) (примечания 4 и 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	Весь диапазон Весь диапазон	0,25 0,125	$\pm 2\sigma$, если в виде исключения не требуется более высокой точности $\pm 2^\circ$, если в виде исключения не требуется более высокой точности	0,2 % всего диапазона или в зависимости от установки 0,2 % всего диапазона или в зависимости от установки
					$\pm 3 \%$, если в виде исключения не	0,3 % всего диапазона

19	Положение триммера руля высоты		Весь диапазон	1	требуется более высокой точности	или в зависимости от установки
20*	Высота по радиовысотом еру		От - 6 до 750 м (от - 20 до 2500 фут)	1	$\pm 0,6$ 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 M L S , вертикальное отклонение IRNAV/IAN)		Диапазон сигналов	1	$\pm 3\%$	0,3 % всего диапазона
22*	Горизонтальн ое отклонение от луча (курсовой радиомаяк ILS/GNSS/ GLS, азимут M L S, поперечное отклонение IRNAV/IAN)		Диапазон сигналов	1	$\pm 3\%$	0,3 % всего диапазона
23	Прохождение маркерных радиомаяков		Отдельно	1		
24	Централизова нные системы сигнализации		Отдельно	1		
25	В ы б о р частоты навигационно го приемника N A V (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 всплывающего дисплея) и (сигнализация о приближении к земле в виде предостережений и предупреждений и консультативные сообщения) и (положение переключателя "вкл./выкл.")		Отдельно	1		
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
	Навигационные данные					

31*	(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 педаль левого и правого тормоза)		(Максимально измеряемый диапазон тормозов, отдельно или весь диапазон)	1	$\pm 5 \%$	2 % всего диапазона
35*	Дополнительн ые параметры работы двигателя (степень повышения давления (EPR), число оборотов N1, фактический уровень вибрации, число оборотов N2, температура выхлопных газов (EGT), расход топлива, положение рычага	Положение клапана дозировки подачи топлива в двигатель; заявка на получение сертификата типа представлена Догов. государству 1 января	В зависимости от установки	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	2 % всего диапазона

	останова двигателя, число оборотов N3, положение клапана дозировки подачи топлива в двигатель)	2023 г. или после этой даты				
36*	TCAS/БСПС (системы выдачи информации о воздушном движении и предупреждения столкновений /бортовая система предупреждения столкновений)		Отдельно	1	В зависимости от установки	
37*	Сигнализация о сдвиге ветра		Отдельно	1	В зависимости от установки	
38*	Выбранная установка барометрического давления (пилот, второй пилот)		В зависимости от установки	64	В зависимости от установки	0,1 мбар (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
	Выбранное число Маха (все					Достаточная для

41*	выбираемые пилотом режимы работы)		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	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
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	В 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	
	Формат многофункционального дисплея/					

47*	дисплея двигателей/ дисплея тревожной сигнализации		Отдельно	4	В зависимости от установки	
48*	Состояние ш и н ы переменного тока		Отдельно	4	В зависимости от установки	
49*	Состояние ш и н ы 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 т я г а 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	
	Сигнализация защиты от сваливания в полете, срабатывание					

59*	автомата тряски и толкателя штурвала		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	
60*	Основная навигационна я система ориентирован ия (GNSS, INS, VOR/ DME, MLS, Logan C, курсовой радиомаяк глиссады)		В зависимости от установки	4	В зависимости от установки	
61*	Сигнализация о б 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	
64*	Сигнализация о низком 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 в и д е исключения не требуется более высокая точность	0,3 % всего диапазона
67*	Положение поверхности триммера элерона		Весь диапазон	2	±3 %, если в в и д е исключения не требуется более высокая точность	0,3 % всего диапазона

68*	Угол рыскания или бокового скольжения		Весь диапазон	1	$\pm 5\%$	0,5°
69*	Положение переключателей противообледенительной системы постоянного действия и противообледенительной системы периодического действия		Отдельно	4		
70*	Гидравлическое давление (каждой системы)		Весь диапазон	2	$\pm 5\%$	100 psi
71*	Разгерметизация кабины		Отдельно	1		
72*	Положение рычага управления триммером руля высоты в кабине экипажа		Весь диапазон	1	$\pm 5\%$	0,2 % всего диапазона или в зависимости от установки
73*	Положение рычага управления триммером элерона в кабине экипажа		Весь диапазон	1	$\pm 5\%$	0,2 % всего диапазона или в зависимости от установки
74*	Положение рычага управления триммером руля направления в кабине экипажа		Весь диапазон	1	$\pm 5\%$	0,2 % всего диапазона или в зависимости от установки
	Усилия на всех органах управления полетом в кабине экипажа (штурвал,		Весь диапазон			0,2 % всего диапазона или
			(± 311 N (± 70 lbf),			

75*	штурвальная колонка, усилия на педалях управления рулем направления)		±378 N (±85 lbf), ±734 N (±165 lbf))	1	±5 %	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 1 января 2023 г. или после этой даты	В зависимости от установки	64	В зависимости от установки	1 % всего диапазона
81*	Командный сигнал (КС) командно-пилотажного прибора (КПП)	Заявка на получение сертификата типа представлена Дог. 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 Дог. 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

№	Название параметра	Минимальный диапазон регистрации	Максимальный интервал регистрации (с)	Минимальная точность регистрации	Минимальная разрешающая способность регистрации	Примечания
1	Курс					
	а) Курс (магнитный или истинный)	$\pm 180^\circ$	1	$\pm 2^\circ$	$0,5^\circ$	Предпочтительно регистрируется курс, если отсутствует, то регистрируется угловая скорость рыскания
	б) Угловая скорость рыскания	$\pm 300^\circ/\text{с}$	0,25	$\pm 1\% + \text{снос}$ $360^\circ/\text{ч}$	$2^\circ/\text{с}$	
2	Тангаж					
	а) Положение по тангажу	$\pm 90^\circ$	0,25	$\pm 2^\circ$	$0,5^\circ$	Предпочтительно положение по тангажу, если отсутствует, то регистрируется угловая скорость тангажа
	б) Угловая скорость тангажа	$\pm 300^\circ/\text{с}$	0,25	$\pm 1\% + \text{снос}$ $360^\circ/\text{ч}$	$2^\circ/\text{с}$	
3	Крен					
	а) Положение по крену	$\pm 180^\circ$	0,25	$\pm 2^\circ$	$0,5^\circ$	Предпочтительно положение по крену, если отсутствует, то регистрируется угловая скорость крена

	b) Угловая скорость крена	$\pm 300^\circ/\text{с}$	0,25	$\pm 1\% + \text{снос}$ $360^\circ/\text{ч}$	$2^\circ/\text{с}$	
4	Система определения местоположения:					
	a) Время	24 ч	1	$\pm 0,5 \text{ с}$	0,1 с	Предпочтительно время UTC, если имеется
	b) Широта/долгота	Широта: $\pm 90^\circ$ Долгота: $\pm 180^\circ$	2 (1, если имеется)	В зависимости от установки (рекомендуется $0,00015^\circ$)	$0,00005^\circ$	
	c) Абсолютная высота	-300 м (-1000 фут) до максимальной сертифицированной абсолютной высоты самолета +1500 м (5000 фут)	2 (1, если имеется)	В зависимости от установки (рекомендуется $\pm 15 \text{ м}$ ($\pm 50 \text{ фут}$))	1,5 м (5 фут)	
	d) Путевая скорость	0-1000 уз	2 (1, если имеется)	В зависимости от установки (рекомендуется $\pm 5 \text{ уз}$)	1 уз	
	e) Линия пути	0-360°	2 (1, если имеется)	В зависимости от установки (рекомендуется $\pm 2^\circ$)	$0,5^\circ$	
	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 $\pm 0,09 \text{ g}$, исключая ошибку в исходных данных $\pm 0,45 \text{ g}$)	0,004 g	

6	Продольное ускорение	± 1 g (*)	0,25 (0,125, если имеется)	В зависимости от установки (рекомендуется $\pm 0,015$ g, исключая ошибку в исходных данных $\pm 0,05$ g)	0,004 g	
7	Поперечное ускорение	± 1 g (*)	0,25 (0,125, если имеется)	В зависимости от установки (рекомендуется $\pm 0,015$ g, исключая ошибку в исходных данных $\pm 0,05$ g)	0,004 g	
8	Внешнее статическое давление (или высота по давлению)	От 34,4 мбар (3,44 дюйма рт. ст.) до 310,2 мбар (31,02 дюйма рт. ст.) или имеющийся диапазон датчика	1	В зависимости от установки (рекомендуется ± 1 мбар (0,1 дюйма рт. ст.) или ± 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 $+90$ C 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)	
		Весь диапазон				

11	Обороты двигателя	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	Давление наддува	Весь диапазон	Каждый двигатель 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 $\pm 5^\circ\text{C}$)	1 $^\circ\text{C}$	
20	Напряжение сети	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	1 В	
21	Температура головки цилиндра	Весь диапазон	Каждый цилиндр 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 $^\circ$	
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	
						* Где есть такая возможность, регистрируется

28	Положение шасси	Каждое отдельное положение*	Каждое шасси каждые 2 с	В зависимости от установки		я положение "убрано и на замке" и положение "выпущено и на замке"
29	Новые/ уникальные характеристики и воздушного судна	По мере необходимости	По мере необходимости	По мере необходимости	По мере необходимости	

© 2012. РГП на ПХВ «Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан»
Министерства юстиции Республики Казахстан