



БУЙРУК

ПРИКАЗ

00036512 код ОКПО

код ОКПО 00036512

№

1

"27" января 2016 ж.

### Об утверждении Авиационных правил Кыргызской Республики

В соответствии со статьей 5 Закона Кыргызской Республики «О введении в действие Воздушного кодекса Кыргызской Республики», постановлением Правительства Кыргызской Республики от 15 сентября 2014 года № 530 «О делегировании отдельных нормотворческих полномочий Правительства Кыргызской Республики ряду государственных органов исполнительной власти», а также в целях обеспечения максимального единообразия со Стандартами и Рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации (ИКАО) приказываю:

1. Утвердить прилагаемые на официальном языке Авиационные правила Кыргызской Республики:

- Авиационные правила Кыргызской Республики «АПКР-1. Выдача свидетельств авиационному персоналу»;
- Авиационные правила Кыргызской Республики «АПКР-2. Правила полетов»;
- Авиационные правила Кыргызской Республики «АПКР-3. Метеорологическое обеспечение полетов»;
- Авиационные правила Кыргызской Республики «АПКР-4. Аэронавигационные карты»;
- Авиационные правила Кыргызской Республики «АПКР-5. Единицы измерения, подлежащие использованию в воздушных и наземных операциях»;
- Авиационные правила Кыргызской Республики «АПКР-6. Эксплуатация воздушных судов»;

- Авиационные правила Кыргызской Республики «АПКР-7. Регистрация гражданских воздушных судов»;
- Авиационные правила Кыргызской Республики «АПКР-8. Летная годность воздушных судов»;
- Авиационные правила Кыргызской Республики «АПКР-9. Упрощение формальностей»;
- Авиационные правила Кыргызской Республики «АПКР-10. Авиационная электросвязь»;
- Авиационные правила Кыргызской Республики «АПКР-11. Обслуживание воздушного движения»;
- Авиационные правила Кыргызской Республики «АПКР-12. Поиск и спасание»;
- Авиационные правила Кыргызской Республики «АПКР-13. Расследование авиационных происшествий и инцидентов»;
- Авиационные правила Кыргызской Республики «АПКР-14. Аэродромы»;
- Авиационные правила Кыргызской Республики «АПКР-15. Аэронавигационное обеспечение полетов»;
- Авиационные правила Кыргызской Республики «АПКР-16. Охрана окружающей среды» ;
- Авиационные правила Кыргызской Республики «АПКР-17. Авиационная безопасность»;
- Авиационные правила Кыргызской Республики «АПКР-18. Перевозка опасных грузов по воздуху»;
- Авиационные правила Кыргызской Республики «АПКР-19. Система управления безопасностью полетов»;
- Авиационные правила Кыргызской Республики «АПКР-20. Правила воздушных перевозок»;

2. Настоящий приказ вступает в силу после вступления в силу Воздушного кодекса Кыргызской Республики.

3. Агентству гражданской авиации при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики принять к исполнению настоящий приказ.

4. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на исполняющего обязанности статс-секретаря Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики Э.Мамыркалиева.

Министр

  
А. Малабаев



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И ДОРОГ  
КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ  
АГЕНТСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

# Авиационные правила КР - 11

Обслуживание воздушного движения



## АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ «АПКР-11. Обслуживание воздушного движения»

### Глава 1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

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

Аварийное оповещение; служба аварийного оповещения. Обслуживание, предоставляемое для уведомления соответствующих организаций о воздушных судах, нуждающихся в помощи поисково-спасательных служб, и оказания необходимого содействия таким организациям.

Аварийная стадия. Общий термин, означающий при различных обстоятельствах стадию неопределенности, стадию тревоги или стадию бедствия.

Авиационная подвижная служба. Подвижная служба связи между авиационными станциями и бортовыми станциями или между бортовыми станциями, в которую могут входить станции спасательных средств; в эту службу могут входить также станции радио-маяков-индикаторов места бедствия, работающие на частотах, назначенных для сообщений о бедствии и аварийных сообщений.

Авиационная фиксированная служба (AFS). Служба электросвязи между определенными фиксированными пунктами, предназначенная главным образом для обеспечения безопасности аэронавигации, а также регулярности, эффективности и экономичности воздушных сообщений.

Авиационное происшествие. Событие, которое, в случае пилотируемого судна, имеет место с момента, когда какое-либо лицо поднимается на борт воздушного судна с намерением совершить полет, до момента, когда все находившиеся на борту лица покинули воздушное судно, или, в случае беспилотного воздушного судна, происходит с момента, когда воздушное судно готово тронуться с места с целью совершить полет, до момента его остановки в конце полета и выключения основной силовой установки, и в ходе которого:

1) какое-либо лицо получает телесное повреждение, в том числе со смертельным исходом в результате нахождения в данном воздушном судне либо непосредственного соприкосновения с какой-либо частью воздушного судна, включая части, отделившиеся от данного воздушного судна, либо непосредственного воздействия струи газов реактивного двигателя, за исключением тех случаев, когда телесные повреждения получены в результате естественных причин, нанесены самому себе, либо нанесены другими лицами или когда телесные повреждения нанесены безбилетным пассажиром, скрывающимся вне зон, куда обычно закрыт доступ пассажирам и членам экипажа; или

2) воздушное судно получает повреждения или происходит разрушение его конструкции, в результате чего нарушается прочность конструкции,

ухудшаются технические или летные характеристики воздушного судна и требуется крупный ремонт или замена поврежденного элемента, за исключением случаев отказа или повреждения двигателя, когда повреждены только один двигатель (включая его капоты или вспомогательные агрегаты), воздушные винты, законцовки крыла, антенны, пневматики, тормозные устройства, обтекатели, панели, створки шасси, лобовые стекла, обшивка воздушного судна, или имеются незначительные повреждения лопастей несущего винта, шасси и повреждения, вызванные градом или столкновением с птицами (включая пробоины в обтекателе антенны радиолокатора); или

3) воздушное судно пропало без вести или оказывается в таком месте, где доступ к нему абсолютно невозможен.

Аспекты человеческого фактора. Принципы, применимые к процессам проектирования, сертификации, подготовки кадров, технического обслуживания и эксплуатационной деятельности в авиации и нацеленные на обеспечение безопасного взаимодействия между человеком и другими компонентами системы посредством надлежащего учета возможностей человека.

Аэродромное движение. Все движение на площади маневрирования аэродрома, а также полеты всех воздушных судов в районе аэродрома.

Примечание. Считается, что воздушное судно выполняет полеты в районе аэродрома, когда оно входит в аэродромный круг полетов, выходит из него или находится в его пределах.

Аэродромное диспетчерское обслуживание. Диспетчерское обслуживание аэродромного движения.

Аэродромный диспетчерский пункт. Орган, предназначенный для обеспечения диспетчерского обслуживания аэродромного движения.

База. Любая величина или ряд величин, которые могут служить в качестве начала или основы отсчета других величин.

Безопасность полетов. Состояние, при котором риски, связанные с авиационной деятельностью, относящейся к эксплуатации воздушных судов или непосредственно обеспечивающей такую эксплуатацию, снижены до приемлемого уровня и контролируются.

Бортовая система предупреждения столкновений (БСПС). Бортовая система, основанная на использовании сигналов приемопередчика вторичного обзорного радиолокатора (ВОРЛ), которая функционирует независимо от наземного оборудования и предоставляет пилоту информацию о конфликтной ситуации, которую могут создать воздушные суда, оснащенные приемопередчиками ВОРЛ.

Буквопечатающая связь. Связь, обеспечивающая на каждом терминале цепи постоянную, автоматически печатаемую запись всех сообщений, передаваемых по этой цепи.

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

Визуальные метеорологические условия (ВМУ). Метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков, соответствующих установленным минимумам или превышающих их.

ВМУ. Сокращение, обозначающее визуальные метеорологические условия.

Внеслужбное время. Установленный непрерывный период времени после и/или до периодов служебного времени, в течение которого диспетчер УВД освобожден от исполнения всех служебных обязанностей.

Воздушная линия 1 категории. Полеты выполняются в пределах Кыргызской Республики без пересечения государственной границы, полеты выполняются по ППП и ПВП.

Воздушная линия 2 категории. Полеты выполняются в пределах Кыргызской Республики без пересечения государственной границы, полеты выполняются по ПВП.

Воздушная трасса. Контролируемое воздушное пространство (или его часть) в виде коридора.

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

Воздушное пространство ОВД. Воздушное пространство определенных размеров с буквенным обозначением, в пределах которого могут выполняться конкретные виды полетов, и для которого определены обслуживание воздушного движения и правила полетов.

Примечание. Воздушное пространство ОВД подразделяется на классы А – G, как указывается в приложении 4.

Воздушное судно-нарушитель. Воздушное судно (летательный аппарат), допустившее нарушение порядка использования воздушного пространства Кыргызской Республики или пересекшее государственную границу Кыргызской Республики с нарушением установленных правил.

Воздушный коридор пролета государственной границы Кыргызской Республики. Часть воздушного пространства над государственной границей Кыргызской Республики, определенная для пересечения ее воздушными судами, выполняющими международные полеты.

Возможности человека. Способности человека и пределы его возможностей, влияющие на безопасность и эффективность авиационной деятельности.

Время нахождения на рабочем месте. Период времени, в течение которого диспетчер УВД, находясь на рабочем месте, осуществляет права, предусмотренные свидетельством диспетчера УВД.

Вычислитель для классификации и серьезности последствий несанкционированных выездов на ВПП (RISC). Компьютерная программа, которая классифицирует последствия несанкционированных выездов на ВПП.

Граница действия разрешения. Пункт, до которого действительно диспетчерское разрешение, выданное воздушному судну.

График работы диспетчеров УВД. План распределения служебного и внеслужебного времени диспетчеров УВД на определенный период времени, иначе называемый расписанием смен.

Григорианский календарь. Общепринятый календарь; впервые введен в 1582 году для определения года, который более точно в сравнении с юлианским календарем соответствует тропическому году.

Примечание. В григорианском календаре обычные годы, насчитывающие 365 дней, и високосные годы, насчитывающие 366 дней, разделены на двенадцать последовательных месяцев.

Дальность видимости на ВПП (RVR). Расстояние, в пределах которого пилот воздушного судна, находящегося на осевой линии ВПП, может видеть маркировочные знаки на поверхности ВПП или огни, ограничивающие ВПП или обозначающие ее осевую линию.

Двусторонняя связь «воздух – земля». Двусторонняя связь между воздушными судами и станциями или пунктами на поверхности земли.

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

Диспетчерский орган подхода (ДПП). Орган, предназначенный для обеспечения диспетчерского обслуживания контролируемых полетов воздушных судов, прибывающих на один или несколько аэродромов, или вылетающих с них.

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

Диспетчерское обслуживание воздушного движения; управление воздушным движением. Обслуживание, предоставляемое в целях:

а) предотвращения столкновений:

1) между воздушными судами,

2) воздушных судов с препятствиями на площади маневрирования и

б) ускорения и регулирования воздушного движения.

Диспетчерское обслуживание подхода. Диспетчерское обслуживание контролируемых полетов прибывающих или вылетающих воздушных судов.

Диспетчерское разрешение. Разрешение воздушному судну действовать в соответствии с условиями, установленными органом диспетчерского обслуживания.

Примечание. Термин «диспетчерское разрешение» и термин «разрешение» имеют одно и то же значение, если из контекста не следует иное. Термин «разрешение» может употребляться с пояснительными словами «на выруливание», «на взлет», «на вылет», «на полет по маршруту», «на заход на посадку» или «на посадку» для обозначения этапа полета, к которому относится диспетчерское разрешение.

Диспетчерское разрешение в направлении полета. Условное диспетчерское разрешение, выданное воздушному судну органом УВД, который на данный момент не осуществляет управление этим воздушным судном.

Запасной аэродром. Аэродром, куда может следовать воздушное судно в том случае, если невозможно или нецелесообразно следовать до аэродрома намеченной посадки или производить на нем посадку, на котором имеются необходимые виды и средства обслуживания, соответствующие техническим характеристикам воздушного судна и который находится в рабочем состоянии в ожидаемое время использования. К запасным относятся следующие аэродромы:

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

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

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

Примечание. Аэродром, с которого производится вылет воздушного судна, также может быть запасным аэродромом на маршруте или запасным аэродромом пункта назначения для данного воздушного судна.

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

Заявленная пропускная способность. Мера способности системы УВД или каких-либо ее подсистем или пунктов управления предоставлять обслуживание воздушным судам в период нормальной деятельности. Она выражается в виде количества воздушных судов, входящих в конкретную часть воздушного пространства в данный период времени, с должным учетом погодных условий, конфигурации органа УВД, имеющегося персонала и оборудования, а также любых других факторов, которые могут оказывать влияние на рабочую нагрузку диспетчера, отвечающего за это воздушное пространство.

Зона ограничения полетов. Воздушное пространство установленных размеров над территорией государства, в пределах которого полеты воздушных судов ограничены определенными условиями.

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

Примечание. Зональная навигация включает в себя навигацию, основанную на характеристиках, а также другие виды операций, которые не подпадают под определение навигации, основанной на характеристиках.



Информация AIRMET. Выпускаемая органом метеорологического слежения информация о фактическом или ожидаемом возникновении определенных явлений погоды по маршруту полета, которые могут повлиять на безопасность полета воздушных судов на малых высотах, и которые не были уже включены в прогноз, составленный для полетов на малых высотах в соответствующем районе полетной информации или его субрайоне.

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

Информация SIGMET. Выпускаемая органом метеорологического слежения информация о фактическом или ожидаемом возникновении определенных явлений погоды по маршруту полета и других явлений в атмосфере, которые могут повлиять на безопасность полетов воздушных судов.

Инцидент. Любое событие, кроме авиационного происшествия, связанное с использованием воздушного судна, которое влияет или могло бы повлиять на безопасность эксплуатации.

Примечание. Типы инцидентов, представляющих основной интерес для Международной организации гражданской авиации с точки зрения изучения путей предотвращения авиационных происшествий, перечислены в приложении 3 АПКР-13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов».

Использование воздушного пространства. Деятельность, в процессе которой осуществляется перемещение в воздушном пространстве различных материальных объектов (воздушных судов, ракет и других объектов), а также другая деятельность (строительство высотных сооружений, деятельность, в процессе которой происходят электромагнитные и другие излучения, выброс в атмосферу веществ, ухудшающих видимость, проведение взрывных работ и т.п.), которая может представлять угрозу безопасности воздушного движения.

Календарь. Система дискретного отсчета времени, обеспечивающая основу определения момента времени с разрешающей способностью в один день.

Качество данных. Степень или уровень вероятности того, что предоставленные данные отвечают требованиям пользователя данных с точки зрения точности, разрешения и целостности (или эквивалентного уровня гарантий), прослеживаемости, своевременности, полноты и формата.

Классификация целостности (аэронавигационные данные). Классификация, основанная на потенциальном риске использования искаженных данных. Применяется следующая классификация аэронавигационных данных:

а) обычные данные: существует очень малая вероятность того, что при использовании искаженных обычных данных безопасное продолжение полета и посадка воздушного судна будут сопряжены со значительным риском и возможностью катастрофы;

б) важные данные: существует малая вероятность того, что при использовании искаженных важных данных безопасное продолжение полета и посадка воздушного судна будут сопряжены со значительным риском и возможностью катастрофы;

в) критические данные: существует большая вероятность того, что при использовании искаженных критических данных безопасное продолжение полета и посадка воздушного судна будут сопряжены со значительным риском и возможностью катастрофы.

Код (ВОРЛ). Номер, присвоенный конкретному многоимпульсному сигналу ответа, передаваемому приемоответчиком в режиме А или в режиме С.

Командир воздушного судна. Пилот, назначенный эксплуатантом или, в случае авиации общего назначения, владельцем воздушного судна выполнять обязанности командира и отвечать за безопасное выполнение полета.

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

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

б) в точке выхода на последнюю линию пути в схеме захода на посадку и заканчивается в точке района аэродрома, из которой:

1) может быть выполнена посадка или

2) начат уход на второй круг.

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

Консультативное обслуживание воздушного движения. Обслуживание, предоставляемое в консультативном воздушном пространстве с целью обеспечения оптимального эшелонирования воздушных судов, выполняющих полеты по планам полетов по ППП.

Консультативный маршрут. Установленный маршрут, на котором обеспечивается консультативное обслуживание воздушного движения.

Контрактное автоматическое зависимое наблюдение (ADS-C). Вид наблюдения, при котором будет осуществляться обмен информацией об условиях соглашения ADS-C между наземной системой и воздушным судном по линии передачи данных, конкретно определяющего условия, в которых будет инициироваться передача донесений ADS-C, и данные, которые будут содержаться в этих донесениях.

Примечание. Сокращенный термин «контракт ADS» обычно используется в отношении контракта на передачу нерегулярных донесений ADS, контракта на передачу донесений ADS по запросу, контракта на передачу периодических донесений ADS или экстренного режима.

Контролируемое воздушное пространство. Воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого обеспечивается диспетчерское обслуживание полетов в соответствии с классификацией воздушного пространства.

Примечание. Контролируемое воздушное пространство – общий термин, означающий воздушное пространство ОВД классов А, В, С, D и E, как указывается в п.2.6.

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

Примечание. Термин "контролируемый аэродром" означает, что на данном аэродроме обеспечивается диспетчерское обслуживание аэродромного движения, но не означает обязательного наличия диспетчерской зоны.

Контролируемый полет. Любой полет, который выполняется при наличии диспетчерского разрешения.

Контроль с использованием циклического избыточного кода (CRC). Математический алгоритм, применяемый в отношении цифрового выражения данных, который обеспечивает определенный уровень защиты от потери или изменения данных.

Координационный центр поиска и спасания. Орган, несущий ответственность за обеспечение эффективной организации работы поисково-спасательной службы и за координацию проведения поисково-спасательных операций в пределах района поиска и спасания.

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

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

Маршрут зональной навигации. Маршрут ОВД, установленный для воздушных судов, которые могут применять зональную навигацию.

Маршрут ОВД. Установленный маршрут, который предназначен для направления потока движения в целях обеспечения обслуживания воздушного движения.

Примечание 1. Термин "маршрут ОВД" используется для обозначения в соответствующих случаях воздушной трассы, консультативного маршрута, контролируемого или неконтролируемого маршрута, маршрута прибытия или вылета и т. д.

Примечание 2. Маршрут ОВД определяется маршрутными техническими требованиями, которые включают индекс маршрута ОВД, линию пути до основных точек (точек пути) или в обратном направлении, расстояние между основными точками, требования в отношении передачи донесений, а также, по решению соответствующего полномочного органа ОВД, самую нижнюю безопасную абсолютную высоту.

Международная организация гражданской авиации (ИКАО). Специализированное учреждение Организации Объединенных Наций, устанавливающее международные нормы и стандарты, необходимые для обеспечения безопасности, надежности и эффективности воздушного сообщения.

Местные группы по вопросам безопасности операций на ВПП. Группа, состоящая из представителей службы эксплуатации аэродрома, поставщиков обслуживания воздушного движения, авиакомпаний или эксплуатантов воздушных судов, ассоциаций пилотов и диспетчеров УВД, а также любой другой группы, непосредственно связанной с операциями на ВПП, которые консультируют соответствующий управленческий персонал по проблемам потенциального риска несанкционированных выездов на ВПП и рекомендуют меры по его снижению.

Метеорологический орган. Орган, предназначенный для метеорологического обеспечения международной аэронавигации.

Наблюдение, основанное на характеристиках (PBS). Наблюдение, основанное на требованиях и характеристиках, применяемых к предоставлению обслуживания воздушного движения.

Примечание. Требуемые характеристики связи (RSP) включают в себя требования к характеристикам наблюдения, относимые к компонентам системы с точки зрения обеспечения наблюдения и соответствующего времени передачи данных, непрерывности, готовности, целостности, точности данных наблюдения, безопасности и функциональности, необходимых для выполнения предлагаемой операции в контексте конкретной концепции воздушного пространства.

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.

Навигация, основанная на характеристиках (PBN). Зональная навигация, основанная на требованиях к характеристикам воздушных судов, выполняющих полет по маршруту ОВД, схему захода на посадку по приборам или полет в установленном воздушном пространстве.

Примечание. Требования к характеристикам определяются в навигационных спецификациях (спецификация RNAV, спецификация RNP) в виде точности, целостности, непрерывности, готовности и функциональных возможностей, необходимых для выполнения планируемого полета в контексте концепции конкретного воздушного пространства.

Несанкционированный выезд на ВПП. Любое событие на аэродроме, связанное с необоснованным наличием воздушного судна, транспортного средства или лица на защищенной площади поверхности, предназначенной для выполняющих посадку и взлет воздушных судов.

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

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

Опасный участок. Участок на рабочей площади аэродрома, где уже имели место столкновения или несанкционированные выезды на ВПП или существует потенциальный риск таких случаев и где требуется повышенное внимание пилотов/водителей.

Орган диспетчерского обслуживания воздушного движения; орган управления воздушным движением (орган УВД). Общий термин, означающий в соответствующих случаях районный диспетчерский центр, ДПП или аэродромный диспетчерский пункт.

Орган международных NOTAM. Орган, учрежденный государством для международного обмена сообщениями NOTAM.

Орган обслуживания воздушного движения (орган ОВД). Общий термин, означающий в соответствующих случаях орган диспетчерского обслуживания воздушного движения, центр полетной информации или пункт сбора донесений, касающихся ОВД.

Организация потока воздушного движения (АТФМ). Служба, создаваемая с целью содействия безопасному, упорядоченному и ускоренному потоку воздушного движения для обеспечения максимально возможного использования пропускной способности УВД и соответствия объема воздушного движения пропускной способности, заявленной соответствующим полномочным органом ОВД.

Основная точка. Установленное географическое место, используемое для определения маршрута ОВД, траектории полета воздушного судна и для других целей навигации и ОВД.

Примечание. Имеются три категории основных точек: наземное навигационное средство, пересечение и точка пути. В контексте этого определения пересечение представляет собой основную точку, определяемую радиалами, пеленгами и/или расстояниями от наземных навигационных средств.

Относительная высота. Расстояние по вертикали от указанного исходного уровня до уровня, точки или объекта, принятого за точку.

ПВП. Сокращение, обозначающее правила визуальных полетов.

Передающий орган. Орган диспетчерского обслуживания воздушного движения, находящийся в процессе передачи ответственности за обеспечение диспетчерского обслуживания воздушного судна следующему на маршруте органу диспетчерского обслуживания воздушного движения.

Перрон. Определенная площадь сухопутного аэродрома, предназначенная для размещения воздушных судов в целях посадки или высадки пассажиров, погрузки или выгрузки почты или грузов, заправки, стоянки или технического обслуживания.

План полета. Определенные сведения о намеченном полете или части полета воздушного судна, представляемые органам ОВД.

Планирование использования воздушного пространства. Деятельность, осуществляемая в целях обеспечения разрешительного и уведомительного порядка использования воздушного пространства, организации воздушного движения, организации потоков воздушного движения путем распределения воздушного пространства по месту, времени и высоте между его пользователями в соответствии с государственными приоритетами.

Площадь маневрирования. Часть аэродрома, исключая перроны, предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов.

ПМУ. Сокращение, обозначающее приборные метеорологические условия.

Полет по ПВП. Полет, выполняемый в соответствии с правилами визуальных полетов.

Полет по ППП. Полет, выполняемый в соответствии с правилами полетов по приборам.

Полетно-информационное обслуживание. Обслуживание, целью которого является предоставление консультаций и информации для обеспечения безопасного и эффективного выполнения полетов.

ППП. Сокращение, обозначающее правила полетов по приборам.

Препятствие. Все неподвижные (временные или постоянные) и подвижные объекты или часть их, которые:

а) размещены в зоне, предназначенной для наземного движения воздушных судов; или

б) возвышаются над установленной поверхностью, предназначенной для защиты воздушных судов в полете; или

в) находятся вне таких установленных поверхностей и по результатам оценки представляют опасность для аэронавигации.

Приборные метеорологические условия (ПМУ). Метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков. Эти величины ниже минимумов, установленных для визуальных метеорологических условий.

Принимающий орган. Последующий орган диспетчерского обслуживания воздушного движения, берущий на себя контроль за воздушным судном.

Прогноз (погоды). Описание метеорологических условий, ожидаемых в определенный момент или период времени в определенной зоне или части воздушного пространства.

Пункт передачи донесений. Определенный географический ориентир, относительно которого может быть сообщено местоположение воздушного судна.

Пункт сбора донесений, касающихся ОВД. Орган, создаваемый с целью получения донесений, касающихся ОВД и планов полета, представляемых перед вылетом.

Рабочая площадь. Часть аэродрома, предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов, состоящая из площади маневрирования и перрона (перронов).

Радиовещательное автоматическое зависимое наблюдение (ADS-B). Вид наблюдения, при котором воздушные суда, аэродромные транспортные средства и другие объекты могут автоматически передавать и/или принимать такую информацию, как опознавательный индекс, данные о местоположении и, при необходимости, дополнительные данные, используя радиовещательный режим линии передачи данных.

Радионавигационная служба. Служба, предоставляющая с помощью одного или нескольких радионавигационных средств информацию наведения или данные о местоположении в целях эффективного и безопасного производства полетов.

Радиотелефония. Вид радиосвязи, предназначенный главным образом для обмена информацией в речевой форме.

Разворот на посадочную прямую. Разворот, выполняемый воздушным судном на начальном этапе захода на посадку между окончанием линии пути удаления и началом линии пути промежуточного или конечного этапа захода на посадку. Направление этих линий пути не является противоположным.

Примечание. Развороты на посадочную прямую могут выполняться либо в горизонтальном полете, либо при снижении в соответствии с условиями, предусмотренными каждой конкретной схемой.

Разовый полет. Любой полет воздушного судна, не являющийся регулярным полетом.

Разрешение на использование воздушного пространства. Предоставление пользователю воздушного пространства права действовать в соответствии с условиями, доведенным уполномоченным органом.

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

Район полетной информации. Воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого обеспечивается полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение.

Районное диспетчерское обслуживание. Диспетчерское обслуживание контролируемых полетов в диспетчерских районах.

Районный диспетчерский центр. Орган, предназначенный для обеспечения диспетчерского обслуживания контролируемых полетов в диспетчерских районах, находящихся под его юрисдикцией.

Рекомендация по предотвращению столкновения. Предоставляемая органом ОВД рекомендация относительно маневров в целях оказания помощи пилоту в предотвращении столкновения.

Руление. Движение воздушного судна по поверхности аэродрома за счет собственной тяги, за исключением взлета и посадки.

Руление по воздуху. Движение вертолета/воздушного судна вертикального взлета и посадки (СВВП) над поверхностью аэродрома, обычно в условиях действия эффекта земли, с путевой скоростью, как правило, менее 37 км/ч (20 уз).

Примечание. Фактическая относительная высота может варьироваться, и некоторым вертолетам может потребоваться выполнять руление по воздуху на высоте более 8 м (25 фут) над уровнем земли (AGL) для уменьшения турбулентности, возникающей в условиях действия эффекта земли, или обеспечения запаса высоты для груза на внешней подвеске.

Сближение воздушных судов. Ситуация, в которой, по мнению пилота или персонала органа обслуживания воздушного движения, расстояние между воздушными судами, а также их относительное местоположение и скорость таковы, что безопасность данных воздушных судов может быть поставлена под угрозу. Сближение воздушных судов классифицируется следующим образом:

Риск столкновения. Категория ситуаций, когда в результате сближения воздушных судов возникала серьезная опасность столкновения.

Безопасность полета не гарантировалась. Категория ситуаций, когда в результате сближения воздушных судов безопасность этих воздушных судов могла быть поставлена под угрозу.

Риск столкновения отсутствовал. Категория ситуаций, когда в результате сближения воздушных судов не существовало опасности столкновения.

Риск не определен. Категория ситуаций со сближением воздушных судов, когда отсутствие достаточно полной информации не позволяет определить существовавший риск столкновения, или нет достаточно убедительных данных или же имеющиеся данные противоречат друг другу и это не позволяет определить степень риска.

Связь "диспетчер – пилот" по линии передачи данных (CPDLC). Средство связи между диспетчером и пилотом в целях УВД с использованием линии передачи данных.

Связь, основанная на характеристиках (PBC). Связь, основанная на требованиях и характеристиках, применяемых к предоставлению обслуживания воздушного движения.

Примечание. Требуемые характеристики связи (RCP) включают в себя требования к характеристикам связи, относимые к компонентам системы с точки зрения обеспечения связи и соответствующего времени передачи, непрерывности, готовности, целостности, безопасности и функциональности, необходимых для выполнения предлагаемой операции в контексте конкретной концепции воздушного пространства.



Связь по линии передачи данных. Вид связи, предназначенный для обмена сообщениями по линии передачи данных.

Сегрегированное воздушное пространство. Воздушное пространство установленных размеров, предназначенное для исключительного использования конкретным пользователем (пользователями).

Система геодезических координат. Минимальный набор параметров, необходимых для определения местоположения и ориентации местной системы отсчета по отношению к глобальной системе отсчета/координат.

Система наблюдения обслуживания воздушного движения. Любые технические средства, позволяющие опознать воздушное судно.

Система управления безопасностью полетов (СУБП). Системный подход к управлению безопасностью полетов, включая необходимую организационную структуру, иерархию ответственности, руководящие принципы и процедуры.

Система управления факторами риска, связанными с утомлением (FRMS). Опирающаяся на данные система непрерывного мониторинга факторов риска для безопасности полетов, связанных с утомлением, и управления ими, основанная на научных принципах и знаниях, а также на эксплуатационном опыте и обеспечивающая выполнение соответствующим персоналом своих функций в состоянии надлежащего уровня активности.

Склонение станции. Отклонение выставляемого нулевого радиала VOR от истинного севера, определяемое при калибровке станции VOR.

Служба автоматической передачи информации в районе аэродрома (ATIS). Автоматическое предоставление круглосуточно или в определенное время суток текущей установленной информации для прибывающих и вылетающих воздушных судов:

Служба автоматической передачи информации в районе аэродрома, основанная на использовании линии передачи данных (D-ATIS). Предоставление ATIS по линии передачи данных.

Служба автоматической передачи информации в районе аэродрома, основанная на использовании речевой связи (речевая ATIS). Предоставление ATIS в виде непрерывных и повторяющихся речевых радиопередач.

Служба организации деятельности на перроне. Обслуживание, обеспечиваемое для регулирования деятельности и движения воздушных судов и транспортных средств на перроне.

Служба разработки схем полетов по приборам. Служба, создаваемая в целях разработки, документирования, валидации, обновления и периодического пересмотра схем полетов по приборам, необходимых для безопасной, регулярной и эффективной аэронавигации.

Служебное время. Период времени, который начинается в момент, когда диспетчер УВД должен по указанию поставщика обслуживания воздушного движения прибыть для исполнения или приступить к исполнению служебных обязанностей, и заканчивается в момент, когда такое лицо освобождается от исполнения всех служебных обязанностей.

Служебные обязанности. Любые задачи, которые диспетчер УВД должен выполнять по указанию поставщика обслуживания воздушного движения. Эти задачи включают задачи, выполняемые во время нахождения на рабочем месте, административную работу и подготовку.

Соглашение ADS-C. План передачи донесений, который определяет условия передачи данных ADS-C (т.е. данные, необходимые органу ОВД, и частоту передачи донесений ADS-C, что должно согласовываться до начала использования ADS-C при предоставлении ОВД).

Сокращенный минимум вертикального эшелонирования (RVSM). Минимальный интервал вертикального эшелонирования в 300 м (1000 фут), применяемый между эшелонами полета 290 и 410 включительно на основе региональных аэронавигационных соглашений и в соответствии с определенными в них условиями.

Соответствующий полномочный орган ОВД. Назначенный государством соответствующий полномочный орган, на который возложена ответственность за обеспечение обслуживания воздушного движения в пределах данного воздушного пространства.

Специальный полет по ПВП. Полет по ПВП, выполнение которого в диспетчерской зоне при менее благоприятных метеорологических условиях, чем ВМУ, разрешено органом управления воздушным движением.

Спецификация требуемых характеристик наблюдения (RSP). Комплект требований к предоставлению обслуживания воздушного движения и соответствующему наземному оборудованию, возможностям воздушного судна и операциям, необходимым для осуществления наблюдения, основанного на характеристиках.

Спецификация требуемых характеристик связи (RCP). Комплект требований к предоставлению обслуживания воздушного движения и соответствующему наземному оборудованию, возможностям воздушного судна и операциям, необходимым для осуществления связи, основанной на характеристиках.

Справедливая культура. Атмосфера доверия, при которой люди поощряются (даже вознаграждаются), когда они сообщают имеющую важное значение для безопасности полетов информацию, но при которой они так же четко представляют себе, где должна проходить грань между приемлемым и неприемлемым поведением.

Средства циркулярной связи. Средства связи, позволяющие вести прямой разговор одновременно между тремя или более пунктами.

Стадия бедствия. Ситуация, характеризующаяся наличием обоснованной уверенности в том, что воздушному судну и находящимся на его борту лицам грозит серьезная и непосредственная опасность или требуется немедленная помощь.

Стадия неопределенности. Ситуация, характеризующаяся наличием неуверенности относительно безопасности воздушного судна и находящихся на его борту лиц.

Стадия тревоги. Ситуация, при которой существует опасение за безопасность воздушного судна и находящихся на его борту лиц.

Станция авиационной электросвязи. Станция службы авиационной электросвязи.

Стерильная кабина летного экипажа. Любой период времени, когда летный экипаж нельзя отвлекать, кроме как по вопросам, имеющим важное значение для обеспечения безопасной эксплуатации воздушного судна.

Структура воздушного пространства. Совокупность ограниченных в вертикальной и горизонтальной плоскости элементов воздушного пространства, предназначенных для осуществления деятельности по использованию воздушного пространства.

Точка передачи управления. Определенная точка, расположенная на траектории полета воздушного судна, в которой ответственность за обеспечение диспетчерского обслуживания воздушного судна передается от одного диспетчерского органа или диспетчерского рабочего места другому.

Точка переключения. Точка, в которой при полете воздушного судна по участку маршрута ОВД, определяемому с помощью ориентации на всенаправленные ОВЧ-радиомаяки, ожидается перенос основной навигационной ориентации со средства, находящегося позади воздушного судна, на следующее средство, находящееся впереди него.

Примечание. Точки переключения устанавливаются для обеспечения оптимального уравнивания силы и качества сигнала между аэронавигационными средствами на всех используемых высотах и для обеспечения общего источника наведения по азимуту для всех воздушных судов, выполняющих полеты по одному и тому же отрезку участка маршрута.

Точка пути. Конкретный географический пункт, используемый для определения маршрута зональной навигации или траектории полета воздушного судна, применяющего зональную навигацию. Точки пути обозначаются либо:

точка пути "флай-бай" – точка пути, которая предусматривает упреждение разворота в целях обеспечения выхода на следующий участок маршрута или схемы по касательной; либо

точка пути "флайовер" – точка пути, в которой начинается разворот с целью выхода на следующий участок маршрута или схемы.

Точность данных. Степень соответствия расчетного или измеренного значения истинному значению.

Требуемые характеристики связи (RCP). Перечень требований к эксплуатационным характеристикам связи для обеспечения конкретных функций организации воздушного движения.

Узловой диспетчерский район. Диспетчерский район, создаваемый обычно в местах схождения маршрутов ОВД в окрестностях одного или нескольких крупных аэродромов.

Управление полетами. Действия группы руководства полетами организаций государственной авиации, направленные на своевременное и безопасное выполнение экипажами воздушных судов полетных заданий.

Уровень. Общий термин, относящийся к положению в вертикальной плоскости находящегося в полете воздушного судна и означающий в соответствующих случаях относительную высоту, абсолютную высоту или эшелон полета.

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.

Целостность данных (уровень гарантий). Определенная гарантия того, что аэронавигационные данные и их значения не потеряны или не изменены с момента подготовки или санкционированного внесения поправки.

Центр полетной информации. Орган, предназначенный для обеспечения полетно-информационного обслуживания и аварийного оповещения.

Член летного экипажа. Имеющий свидетельство члена экипажа, на которого возложены обязанности, связанные с управлением воздушным судном в течение служебного полетного времени.

Эксплуатант. Лицо, организация или предприятие, занимающееся эксплуатацией воздушных судов или предлагающее свои услуги в этой области.

Эргономика. Научная дисциплина, изучающая взаимодействие человека и других элементов системы, а также сфера деятельности по применению теории, принципов, данных и методов этой науки для обеспечения благополучия человека и оптимизации общей производительности системы.

Эшелон полета. Поверхность постоянного атмосферного давления, отнесенная к установленной величине давления 1013,2 гектопаскалей (гПа) и отстоящая от других таких поверхностей на величину установленных интервалов давления.

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

- а) при установке на QNH будет показывать абсолютную высоту;
- б) при установке на QFE будет показывать относительную высоту над опорной точкой QFE;
- в) при установке на давление 1013,2 гПа может использоваться для указания эшелонов полета.

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

ALERFA. Кодовое слово, применяемое для обозначения стадии тревоги.

DETRESFA. Кодовое слово, используемое для обозначения стадии бедствия.

INCERFA. Кодовое слово, применяемое для обозначения стадии неопределенности.

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

## Глава 2. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

### 2.1 Полномочный орган

2.1.1 Обслуживание воздушного движения любых воздушных судов, включая государственные воздушные суда, в пределах воздушного пространства Кыргызской Республики осуществляет орган ОВД Кыргызской Республики, за исключением ОВД в воздушном пространстве или на аэродромах, где ответственность за ОВД возложена на военный орган.

2.1.1.1 Обслуживание воздушных судов, осуществляющих полеты вне воздушных трасс, маршрутов ОВД, маршрутов зональной навигации или в пределах воздушного пространства или на аэродромах, где не обеспечивается обслуживание воздушного движения органом ОВД, осуществляется военным органом.

2.1.2 Кыргызская Республика без ущерба своему суверенитету может передать другому государству ответственность за обеспечение ОВД над своей территорией.

При этом:

- а) ответственность такого государства ограничивается техническими и эксплуатационными аспектами ОВД, и не выходит за рамки функций по обеспечению безопасности и ускорению потока воздушных судов в пределах этого воздушного пространства;
- б) такое государство при осуществлении ОВД в пределах воздушного пространства Кыргызской Республики руководствуется требованиями Кыргызской Республики;
- в) Кыргызская Республика создает для использования таким государством такие средства и службы, которые необходимы в соответствии с договоренностью.

2.1.3 Любое соседнее государство без ущерба своему суверенитету может передать Кыргызской Республике ответственность за обеспечение ОВД над своей территорией. При этом:

- а) ответственность Кыргызской Республики ограничивается техническими и эксплуатационными аспектами ОВД, и не выходит за рамки функций по обеспечению безопасности и ускорению потока воздушных судов в пределах этого воздушного пространства;
- б) Кыргызская Республика при осуществлении ОВД в пределах воздушного пространства соседнего государства руководствуется требованиями этого государства;
- в) соседнее государство создает для использования Кыргызской Республикой такие средства и службы, которые необходимы в соответствии с договоренностью.

2.1.4 Основной целью органа ОВД является обеспечение безопасного и эффективного использования воздушного пространства. Для этого разрабатываются процедуры воздушного движения, и регламентируется

использование воздушного пространства. Органы ОВД также вырабатывают процедуры, необходимые для обеспечения безопасной и эффективной эксплуатации системы ОВД и определяют требующиеся для этого технические средства. Это означает, что орган ОВД в максимальной степени находится в распоряжении его пользователей и что любые действия, которые могут помешать намерениям отдельных пользователей, могут быть оправданы только тогда, когда результаты таких действий ведут к улучшению обслуживания большей части пользователей. Органу ОВД ни в коем случае не разрешается предпринимать действия, которые затрагивают интересы пользователей и которые мотивируются только удобством для органа ОВД.

#### 2.1.5 Помещения, оборудование и процедуры

Сюда относятся все виды связанного оборудования, включая радиолокационные, визуальные и электронные аэронавигационные средства. Кроме того, органы ОВД составляют инструкции по производству полетов в районах аэродромов, руководство по организации и обслуживанию воздушного движения, должностные инструкции, технологии работы, программы подготовки кадров и обеспечивают тренажерное оборудование и учебные пособия, специально предназначенные для ОВД.

#### 2.1.6 Сертификация поставщика аэронавигационного обслуживания

2.1.6.1 Сертификат на право предоставления услуг по аэронавигационному обслуживанию

Поставщик аэронавигационного обслуживания не занимается предоставлением услуг по аэронавигационному обслуживанию, если не имеет действительного сертификата, выданного органом гражданской авиации Кыргызской Республики.

Примечание: В главе 10 содержится материал по вопросам выдачи сертификата поставщика аэронавигационного обслуживания на право предоставления услуг по аэронавигационному обслуживанию.

## 2.2 Задачи обслуживания воздушного движения

Задачами обслуживания воздушного движения являются:

- а) предотвращение столкновений между воздушными судами;
- б) предотвращение столкновений воздушных судов, находящихся на площади маневрирования, с препятствиями на этой площади;
- в) ускорение и поддержание упорядоченного потока воздушного движения;
- г) предоставление консультаций и информации, необходимых для обеспечения безопасного и эффективного производства полетов;
- д) уведомление соответствующих организаций о воздушных судах, нуждающихся в помощи поисково-спасательных служб, и оказание таким организациям необходимого содействия.

## 2.3 Виды обслуживания воздушного движения

Обслуживание воздушного движения состоит из следующих трех видов обслуживания.

2.3.1 Диспетчерское обслуживание воздушного движения, предназначенное для решения задач, указанных в подпунктах а), б) и в) п.2.2, причем это обслуживание подразделяется на следующие три части:

а) районное диспетчерское обслуживание: обеспечение диспетчерского обслуживания контролируемых полетов, кроме тех частей каждого из таких полетов, которые указаны ниже в подпунктах б) и в) п.2.3.1, для решения задач а) и в) в п.2.2;

б) диспетчерское обслуживание в районе подхода: обеспечение диспетчерского обслуживания частей контролируемых полетов, которые связаны с прибытием и вылетом, для решения задач а) и в) в п.2.2;

в) аэродромное диспетчерское обслуживание: обеспечение диспетчерского обслуживания аэродромного движения, кроме частей полетов, указанных выше в подпункте б) п.2.3.1, для решения задач а), б) и в) в п.2.2.

2.3.2 Полетно-информационное обслуживание, которое предназначено для решения задачи г) в п.2.2.

2.3.3 Аварийное оповещение, которое предназначено для решения задачи д) в п.2.2.

## 2.4 Определение потребности в обслуживании воздушного движения

2.4.1 Потребность в обслуживании воздушного движения определяется с учетом следующего:

а) типов воздушного движения;

б) плотности воздушного движения;

в) метеорологических условий;

г) других факторов, которые могут иметь к этому отношение.

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

### 2.4.3 Определение требуемого персонала.

Планирование кадров является существенным фактором обеспечения постоянного наличия подготовленных специалистов для удовлетворения потребностей в обслуживании воздушного движения. В рамках такого планирования органу ОВД необходимо прогнозировать потребности в персонале, по крайней мере, на ближайшие пять лет.

2.4.4 Орган ОВД определяет "пиковый человеко-час" - показатель объема работы, который может быть выполнен одним человеком за средний по интенсивности час "пик". Рабочая нагрузка персонала ОВД должна основываться на этих пиковых человеко-часах. Орган ОВД создает критерии для



оценки количества необходимого персонала на каждом пункте ОВД, определения периодов напряженной деятельности на этих пунктах и обеспечения поддержания соответствующего уровня безопасности. Если органом ОВД установлено, что перегрузка становится частым явлением, определяется, какие процедуры необходимо внедрить для устранения перегрузки или сколько дополнительного персонала требуется для этой цели.

## 2.5 Определение частей воздушного пространства и контролируемых аэродромов, где будет обеспечиваться обслуживание воздушного движения

2.5.1 Конкретные части воздушного пространства или конкретные аэродромы определяются следующим образом:

2.5.1.1 Районы полетной информации. Части воздушного пространства, в которых принято решение обеспечивать полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение, определяются как районы полетной информации.

2.5.1.2 Диспетчерские районы и диспетчерские зоны.

2.5.1.2.1 Части воздушного пространства, в которых обеспечивается диспетчерское обслуживание полетов по ППП, определяются как диспетчерские районы или диспетчерские зоны.

2.5.1.2.1.1 Конкретные части контролируемого воздушного пространства, в которых обеспечивается диспетчерское обслуживание также полетов по ПВП, обозначаются как воздушное пространство класса С.

2.5.1.2.2 В том случае, когда диспетчерские районы и диспетчерские зоны находятся в пределах района полетной информации, они являются составной частью этого района полетной информации.

2.5.1.3 Контролируемые аэродромы.

Аэродромы, на которых обеспечивается диспетчерское обслуживание полетов в районе аэродрома, определяются как контролируемые аэродромы.

2.5.1.4 Районы аэродромов, которые имеют общие границы, а также организация выполнения полетов, с которых требует согласования и координирования, объединяются в узловой диспетчерский район.

2.5.1.5 Организация выполнения полетов в районе узлового диспетчерского района определяется инструкцией по производству полетов в районе узлового диспетчерского района, разработанной органом ОВД.

## 2.6 Классификация воздушного пространства

2.6.1 Воздушное пространство ОВД классифицируется и обозначается следующим образом:

Класс А. Разрешаются только полеты по ППП; все воздушные суда обеспечиваются диспетчерским обслуживанием и эшелонируются.

Класс В. Разрешаются полеты по ППП и ПВП; все воздушные суда обеспечиваются диспетчерским обслуживанием и эшелонируются.

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

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

Класс E. Разрешаются полеты по ППП и ПВП; воздушные суда, выполняющие полеты по ППП, обеспечиваются диспетчерским обслуживанием и эшелонируются относительно других воздушных судов, выполняющих полеты по ППП. Все воздушные суда получают информацию о движении. Класс E не используется в контролируемых зонах.

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

Примечание. Где обеспечивается консультативное ОВД, это обслуживание считается временной мерой и используется только до такого момента, когда оно может быть заменено управлением воздушным движением.

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

2.6.2 Орган гражданской авиации Кыргызской Республики выбирает такие классы воздушного пространства, которые отвечает его потребностям и публикует их в сборнике аэронавигационной информации (AIP) Кыргызской Республики.

2.6.3 Требования, предъявляемые к полетам в пределах воздушного пространства каждого класса, соответствуют требованиям, указанным в таблице в приложении 4.

Примечание. Там, где воздушное пространство ОВД одного класса примыкают в вертикальной плоскости к воздушному пространству ОВД другого класса, т. е. они расположены одно над другим, полеты на общем эшелоне выполняются с соблюдением требований, установленных для класса воздушного пространства с менее жесткими требованиями, и обеспечиваются соответствующим ему обслуживанием.

2.6.4 Классы не устанавливаются в запретных зонах и зонах ограничений полетов.

## 2.7 Производство полетов в условиях навигации, основанной на характеристиках (PBN)

2.7.1 Для применения навигации, основанной на характеристиках, навигационные спецификации предписываются государством. В соответствующих случаях навигационные спецификации для конкретных районов, линий пути или маршрутов ОВД предписываются на основе региональных аэронавигационных соглашений. Введение навигационной спецификации может привести к применению ограничений, обусловленных возможностями навигационной инфраструктуры или особыми требованиями к функциональным возможностям навигационного оборудования.

2.7.2 Предписываемая навигационная спецификация соответствует уровню предоставляемого в конкретном воздушном пространстве связного, навигационного и диспетчерского обслуживания воздушного движения.

Примечание. Инструктивный материал по навигации, основанной на характеристиках, и внедрению опубликован в «Руководстве по навигации, основанной на характеристиках (PBN)» (Doc 9613).

## 2.8 Полеты с использованием связи, основанной на характеристиках (PBC)

2.8.1 При использовании связи, основанной на характеристиках (PBC), спецификации RCP устанавливаются государством. В случае их применения тип(ы) спецификации RCP устанавливаются на основе региональных аэронавигационных соглашений.

Примечание. При установлении спецификации RCP могут существовать ограничительные условия, создаваемые ограничениями инфраструктуры связи или конкретными требованиями к техническим возможностям связи.

2.8.2 Установленная спецификация RCP соответствует уровню обслуживания воздушного движения.

Примечание. Информация о концепции связи и наблюдения, основанных на характеристиках (PBCS), и инструктивный материал о ее внедрении содержатся в Doc 9869 ИКАО «Руководство по требуемым характеристикам связи (RCP)», утвержденного Генеральным секретарем ИКАО.

## 2.8<sup>1</sup> Полеты с использованием наблюдения, основанного на характеристиках (PBS)

2.8<sup>1</sup>.1 При использовании наблюдения, основанного на характеристиках (PBS), типы спецификации RSP устанавливаются государством. В случае их

применения тип(ы) спецификации RSP устанавливаются на основе региональных аэронавигационных соглашений.

Примечание. При установлении спецификации RSP могут существовать ограничительные условия, создаваемые ограничениями инфраструктуры наблюдения или конкретными требованиями к техническим возможностям наблюдения.

2.8<sup>1.2</sup> Устанавливаемая спецификация RSP соответствует уровню обеспечиваемого обслуживания воздушного движения.

2.8<sup>1.3</sup> При установлении спецификации RSP для наблюдения, основанного на характеристиках, органы ОВД обеспечиваются оборудованием, функционально способным обеспечить установленную(ые) спецификацию(и) RSP.

Примечание. Информация о концепции связи и наблюдении, основанных на характеристиках (PBCS), и инструктивный материал о ее внедрении содержатся в Doc 9869 ИКАО «Руководство по требуемым характеристикам связи (RCP)», утвержденного Генеральным секретарем ИКАО.

## 2.9 Создание и определение органов, обеспечивающих обслуживание воздушного движения

Обслуживание воздушного движения обеспечивается органами, которые создаются следующим образом:

2.9.1 Центры полетной информации создаются для обеспечения полетно-информационного обслуживания и аварийного оповещения в пределах районов полетной информации, и ответственность за обеспечение такого обслуживания в пределах района полетной информации возлагается на орган управления воздушным движением, имеющий необходимые средства для осуществления функций, связанных с такой ответственностью.

Примечание. Это не исключает передачи функций по обеспечению некоторых элементов полетно-информационного обслуживания другим органам.

2.9.2 Органы УВД создаются для обеспечения диспетчерского обслуживания воздушного движения, полетно-информационного обслуживания и аварийного оповещения в пределах диспетчерских районов, диспетчерских зон и районов аэродромов.

## 2.10 Требования к районам полетной информации, диспетчерским районам и диспетчерским зонам

### 2.10.1 Районы полетной информации

2.10.1.1 Границы районов полетной информации устанавливаются так, чтобы охватывать всю структуру воздушных маршрутов, подлежащих обслуживанию такими районами.

2.10.1.2 Район полетной информации включает все воздушное пространство в пределах его боковых границ, кроме воздушного пространства, ограничиваемого верхним районом полетной информации.

2.10.1.3 Там, где район полетной информации граничит с верхним районом полетной информации, нижняя установленная граница верхнего района полетной информации является верхней границей района полетной информации и совпадает с крейсерским эшелонам полета по ПВП.

Примечание. Когда создается верхний район полетной информации, действующие в нем правила не обязательно должны быть аналогичными правилам, действующим в расположенном под ним районе полетной информации.

## 2.10.2 Диспетчерские районы

2.10.2.1 Границы диспетчерских районов, включающих воздушные трассы и узловые диспетчерские районы, устанавливаются так, чтобы они охватывали воздушное пространство для полетов по ППП, для которых обеспечиваются соответствующие виды диспетчерского обслуживания воздушного движения с учетом возможностей навигационных средств, используемых в данном районе.

Примечание. В диспетчерском районе, который не образуется системой воздушных трасс, для обеспечения управления воздушным движением создается система маршрутов.

2.10.2.2 Нижняя граница диспетчерского района устанавливается на высоте не менее 600 м (2000 фут) над земной или водной поверхностью.

Примечание. Это не означает, что в данном диспетчерском районе нижняя граница должна быть всегда одинаковой.

2.10.2.2.1 В целях обеспечения свободы действий для полетов по ПВП ниже данного диспетчерского района, нижнюю границу диспетчерского района устанавливают на высоте, превышающей минимум, указанный в п.2.10.2.2.

2.10.2.2.2 Когда нижняя граница диспетчерского района проходит выше 900 м (3000 фут) над средним уровнем моря (MSL), она должна совпадать с крейсерским эшелонам полета по ПВП или ППП.

Примечание. Это означает, что выбранный крейсерский эшелон полета по ПВП или ППП должен быть таким, чтобы ожидаемые колебания местного атмосферного давления не приводили к снижению этой границы до высоты менее 200 м (700 фут) над земной или водной поверхностью.

2.10.2.3 Верхняя граница диспетчерского района устанавливается тогда, когда данный диспетчерский район расположен ниже верхнего диспетчерского района, и в этом случае его верхняя граница совпадает с нижней границей верхнего диспетчерского района.

Когда такая верхняя граница устанавливается, она совпадает с крейсерским эшелонам полета по ПВП или ППП.

### 2.10.3 Районы полетной информации и диспетчерские районы в верхнем воздушном пространстве

2.10.3.1 Когда ограничивается количество районов полетной информации или диспетчерских районов, через которые выполняются полеты воздушных судов на больших высотах, границы района полетной информации или диспетчерского района устанавливаются так, чтобы они охватывали верхнее воздушное пространство в пределах боковых границ нескольких нижних районов полетной информации или диспетчерских районов.

### 2.10.4 Диспетчерские зоны

2.10.4.1 Боковые границы диспетчерских зон охватывают не входящие в диспетчерские районы части воздушного пространства, через которые проходят траектории полетов по ППП воздушных судов, прибывающих на аэродромы и вылетающих с аэродромов, которые подлежат использованию в метеорологических условиях полета по приборам.

Примечание. Воздушные суда, выполняющие полет в зонах ожидания вблизи аэродромов, считаются прибывающими воздушными судами.

2.10.4.2 Боковые границы диспетчерской зоны отстоят от центра соответствующего аэродрома или аэродромов на расстоянии не менее 9,3 км (5 м. миль) в направлениях, откуда могут производиться заходы на посадку.

Примечание. Диспетчерская зона может включать два или несколько близко расположенных один от другого аэродромов. Форма и размеры диспетчерской зоны могут определяться географическими, политическими или иными факторами.

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

Примечание. Разрешается устанавливать верхнюю границу выше нижней границы расположенного выше диспетчерского района.

2.10.4.4 Если диспетчерская зона расположена за пределами боковых границ диспетчерского района, необходимо устанавливать верхнюю границу.

2.10.4.5 Если необходимо установить верхнюю границу диспетчерской зоны выше нижней границы диспетчерского района, расположенного над ней, или если диспетчерская зона расположена за пределами боковых границ диспетчерского района, ее верхнюю границу устанавливают на высоте, которая легко определяется пилотами. Если такая граница проходит выше 900 м (3000 фут) над средним уровнем моря (MSL), она совпадает с крейсерским эшелонном полета по ПВП или ППП.

Примечание. Это означает, что выбранный крейсерский эшелон полета по ПВП или ППП, должен быть таким, чтобы ожидаемые колебания местного

атмосферного давления не приводили к снижению этой границы до высоты менее 200 м (700 фут) над земной или водной поверхностью.

2.10.4.6 Специальные зоны (пилотажные, спортивные, учебные и т.д.), устанавливаются от границ маршрутов обслуживания воздушного движения в горизонтальной плоскости на расстоянии не менее 10 км. В районах аэродромов (узловых диспетчерских районах) с ограниченным воздушным пространством указанные значения могут быть сокращены в 2 раза. В этих случаях специальные зоны, устанавливаются от границ воздушных трасс, маршрутов зональной навигации и внутренних воздушных линий в вертикальной плоскости на расстоянии не менее 300 м (1000 фут).

## 2.11 Обозначение органов обслуживания воздушного движения и воздушного пространства ОВД

2.11.1 Районный диспетчерский центр или центр полетной информации обозначается, используя название близлежащего населенного пункта или города, либо географического ориентира.

2.11.2 Аэродромный диспетчерский пункт или ДПП обозначается, используя название аэродрома, на котором он расположен.

2.11.3 Диспетчерская зона, диспетчерский район или район полетной информации обозначаются, используя название органа, под юрисдикцией которого находится такое воздушное пространство.

## 2.12 Установление и обозначение маршрутов ОВД

2.12.1 При установлении маршрутов ОВД обеспечивается защищенное воздушное пространство вдоль каждого маршрута ОВД и безопасный интервал между соседними маршрутами ОВД.

2.12.2 В случае, когда это диктуется интенсивностью, сложностью или характером полета, устанавливаются специальные маршруты полетов на малых высотах.

2.12.3 Маршруты ОВД обозначаются индексами.

2.12.4 Индексы для маршрутов ОВД, кроме стандартных маршрутов вылета и прибытия, подбираются в соответствии с принципами, изложенными в приложении 1.

2.12.5 Маршруты ОВД разрабатываются органом ОВД и регистрируются в органе гражданской авиации Кыргызской Республики.

2.12.6 Маршрут зональной навигации устанавливается в соответствии с типом требуемых навигационных характеристик, который может быть обеспечен при полете по такому маршруту.

2.12.7 Типы требуемых навигационных характеристик для маршрутов зональной навигации утверждаются органом гражданской авиации Кыргызской Республики.

2.12.8 Обеспечение оборудованием воздушных трасс необходимыми средствами навигации осуществляется органом ОВД.

2.12.9 Маршруты обслуживания воздушного движения в соответствующих случаях обозначают воздушную трассу, маршрут зональной навигации, воздушную линию 1 или 2 категории.

2.12.10 Воздушные трассы включаются в перечень воздушных трасс и воздушных линий Кыргызской Республики, утверждаемый органом гражданской авиации Кыргызской Республики, где для каждой трассы и воздушной линии устанавливаются эшелоны и ширина трассы, выделенные для полетов.

2.12.11 Ширина воздушной трассы устанавливается, как правило, 10 км. В отдельных случаях, в районах с недостаточным обеспечением радиотехнических средств, ширина воздушной трассы может быть увеличена до 20 км.

2.12.12 Ширина воздушной линии 1 категории устанавливается, как правило, не более 10 км, а 2 категории - не более 4 км с учетом рельефа местности и искусственных препятствий на ней. Полеты по воздушной линии 2 категории выполняются на высотах ниже нижнего безопасного эшелона полетов по приборам над средним уровнем моря в воздушном пространстве класса G.

## 2.13 Установление точек переключения

2.13.1 Точки переключения устанавливаются на участках маршрутов ОВД, определяемых с помощью ориентации на ОВЧ-всенаправленные радиомаяки, когда это будет содействовать точной навигации по этим участкам маршрутов. Точки переключения устанавливаются для участков маршрутов протяженностью не менее 110 км (60 м. миль), кроме тех случаев, когда сложность маршрутов ОВД, плотность расположения навигационных средств или другие технические и эксплуатационные причины оправдывают установление переключения на более коротких участках маршрутов.

2.13.2 Если точка переключения не устанавливается с учетом технических характеристик навигационных средств или критериев защиты от радиопомех, эту точку на участке маршрута устанавливают на одинаковом расстоянии от средств в случае прямолинейного участка маршрута или в месте пересечения радиалов, когда участок маршрута между средствами не является прямолинейным.

## 2.14 Установление и обозначение основных точек

2.14.1 Основные точки устанавливаются для определения маршрута ОВД и (или) в зависимости от потребностей органов ОВД в информации относительно линии пути воздушных судов.

2.14.2 Основные точки обозначаются индексами.



2.14.3 Основные точки устанавливаются и обозначаются в соответствии с принципами, изложенными в приложении 2.

#### 2.15 Установление и обозначение стандартных маршрутов руления воздушных судов

2.15.1 На аэродроме: на перроне, на площади маневрирования и в зонах технического обслуживания устанавливают стандартные маршруты руления воздушных судов. Такие маршруты являются прямыми, простыми и проходят так, чтобы избежать возникновения конфликтных ситуаций при движении.

2.15.2 Стандартные маршруты руления воздушных судов обозначают индексами, четко отличающимися от индексов, обозначающих взлетно-посадочные полосы и маршруты ОВД.

#### 2.16 Координация действий между эксплуатантом и органами ОВД

2.16.1 При выполнении своих задач органы ОВД должным образом учитывают потребности эксплуатанта, вытекающие из его обязательств и, если это требуется для эксплуатанта, предоставляют ему или назначенному им представителю такую имеющуюся информацию, которая позволит ему или назначенному им представителю выполнять свои обязанности.

2.16.2 По запросу эксплуатанта ему или назначенному им представителю предоставляются сообщения (в том числе донесения о местоположении), получаемые органами ОВД и касающиеся эксплуатации воздушных судов, руководство полетами которых обеспечивается этим эксплуатантом.

Примечание. В отношении воздушных судов, ставших объектами незаконного вмешательства, см. п.2.23.3.

2.16.3 В случаях, когда полеты иностранных воздушных судов в воздушном пространстве Кыргызской Республики производятся вне международных воздушных трасс, по маршрутам, не предусмотренных соглашениями о воздушном сообщении, а также при выполнении полетов на внутренние аэродромы, не открытые для международных полетов, на борту указанных воздушных судов находится лидировщик - лицо летного состава, одного из авиационных ведомств Кыргызской Республики.

2.16.4 Запрещаются полеты в пограничной полосе без представления плана полета воздушного судна, разрешения на использование воздушного пространства и без двухсторонней радиосвязи экипажа воздушного судна с органом обслуживания воздушного движения.

2.16.5 При производстве авиационных работ, парашютных прыжков, подъемов привязных аэростатов, дирижаблей, полетов дельтапланов над населенными пунктами выполняются при наличии у пользователей воздушного

пространства разрешения Главного центра организации воздушного движения Кыргызской Республики.

Демонстрационные полеты воздушных судов над населенными пунктами и скоплениями людей запрещаются. Они могут быть допущены лишь с разрешения полномочного государственного органа Кыргызской Республики, выдаваемого в каждом конкретном случае организации демонстрационных полетов.

Порядок и условия использования воздушного пространства в этих случаях согласовываются с Военным сектором Главного центра организации воздушного движения Кыргызской Республики не менее чем за 5 суток до ее начала.

2.16.6 Использование воздушного пространства беспилотным воздушным судном в воздушном пространстве классов А, С и G осуществляется на основании плана полета и разрешения на использование воздушного пространства выданным Главным центром организации воздушного движения Кыргызской Республики.

Использование воздушного пространства беспилотным воздушным судном осуществляется посредством установления ограничений в интересах пользователей воздушного пространства.

## 2.17 Координация действий между военными полномочными органами и органами ОВД

2.17.1 Органы ОВД организуют и осуществляют тесное взаимодействие с военными полномочными органами, ответственными за осуществление деятельности, которая затрагивает полеты гражданских воздушных судов.

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

2.17.2.1 Органы ОВД либо на текущей основе, либо по запросу, в соответствии с правилами, обеспечивают соответствующие военные органы необходимым планом полета и другими данными, относящимися к полетам гражданских воздушных судов. Для того, чтобы установить или уменьшить необходимость в перехватах органы ОВД устанавливают любые районы или маршруты, где ко всем полетам применяются требования, касающиеся планов полета, двусторонней связи и сообщений о местоположении, для обеспечения полномочных военных органов ОВД всеми относящимися к этим полетам данными, в частности с целью облегчения опознавания гражданских воздушных судов.

2.17.2.2 Устанавливаются специальные правила для обеспечения того, чтобы:

- а) органы ОВД ставились в известность в том случае, если военный орган наблюдает, что воздушное судно, которое является или может быть гражданским воздушным судном, приближается к району, в котором может возникнуть необходимость в перехвате, или вошло в этот район;
- б) предпринимались все возможные усилия для подтверждения принадлежности данного воздушного судна и для обеспечения его навигационным наведением, необходимым для устранения потребности в перехвате;
- в) вводить, отменять и изменять запреты, ограничения, разрешения и другие режимы и виды использования воздушного пространства Кыргызской Республики, и уведомлять орган ОВД;
- г) осуществлять контроль над соблюдением запретов, ограничений, разрешений использования воздушного пространства Кыргызской Республики.

2.17.2.3 Орган обслуживания воздушного движения при выявлении нарушения порядка использования воздушного пространства Кыргызской Республики обязан немедленно уведомить об этом военный орган ОВД.

## 2.18 Координация деятельности, создающей потенциальную опасность для гражданских воздушных судов

2.18.1 Любая деятельность, создающая потенциальную опасность для гражданских воздушных судов над территорией государства, координируется с соответствующими полномочными органами ОВД. Эта координация осуществляется заблаговременно для обеспечения своевременной публикации информации о такой деятельности.

2.18.1.1 Если полномочный орган ОВД находится не в том государстве, где расположена организация, планирующая такую деятельность, координация осуществляется через полномочный орган ОВД, ответственный за воздушное пространство над государством, где эта организация расположена.

2.18.2 Координация имеет цель обеспечить оптимальные условия, которые позволят избежать создания опасностей для гражданских воздушных судов и свести к минимуму помехи нормальному производству полетов таких воздушных судов.

2.18.2.1 При определении этих условий учитывается следующее:

- а) места или районы, время и продолжительность данной деятельности выбираются таким образом, чтобы избежать закрытия или изменения установленных маршрутов ОВД, блокирования наиболее экономичных эшелонов полета или задержек регулярных полетов воздушных судов, кроме случаев, когда нет другого выбора;
- б) размеры воздушного пространства, выделенного для осуществления данной деятельности, по возможности, устанавливаются небольшими;
- в) обеспечивается прямая связь между органом ОВД и организацией или органом, осуществляющим такую деятельность, для использования в том случае,

когда аварийное положение с гражданскими воздушными судами или другие непредвиденные обстоятельства требуют прекращения данной деятельности.

2.18.3 Соответствующие органы ОВД несут ответственность за выпуск и распространение информации, касающейся данной деятельности.

2.18.4 Для предотвращения неблагоприятного воздействия лазерных лучей на производство полетов принимаются соответствующие меры.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся опасного влияния лазерных излучателей на производство полетов, содержится в «Руководстве по лазерным излучателям и безопасности полетов» (Doc 9815).

2.18.5 Производство салютов и фейерверков в границах проекции полос воздушных подходов на земную или водную поверхность запрещается.

2.18.6 Соответствующий полномочный орган ОВД в кратчайшие, по возможности, сроки обеспечивает проведение оценки факторов риска для безопасности полетов применительно к деятельности, создающей потенциальную опасность для гражданских воздушных судов, и введение надлежащих мер по минимизации факторов риска.

Примечание 1. Такие меры по минимизации факторов риска могут включать в себя, помимо прочего, ограничение воздушного пространства или временную отмену установленных маршрутов ОВД или их участков.

Примечание 2. Инструктивный материал по управлению факторами риска для безопасности полетов содержится в Doc 9859 ИКАО «Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП)», утвержденного Генеральным секретарем ИКАО.

2.18.6.1 Государства устанавливают процедуры, позволяющие организациям или подразделениям, осуществляющим или идентифицирующим деятельность, создающую потенциальную опасность для гражданских воздушных судов, способствовать проведению оценки факторов риска для безопасности полетов с тем, чтобы содействовать рассмотрению всех соответствующих факторов, важных для безопасности полетов.

Примечание. Инструктивный материал по процессам совместного принятия решений (CDM) для проведения оценки факторов риска для безопасности полетов и ее распространения посредством NOTAM, в которых могут участвовать военные полномочные органы, содержится в Doc 9554 ИКАО «Руководство по мерам безопасности, принимаемым в связи с военной деятельностью, потенциально опасной для производства полетов гражданских воздушных судов», утвержденного Генеральным секретарем ИКАО.

## 2.19 Аэронавигационные данные

2.19.1 Касающиеся обслуживания воздушного движения аэронавигационные данные определяются и сообщаются в соответствии с классификацией точности и целостности, требуемых для удовлетворения потребностей конечного пользователя аэронавигационных данных.

Примечание. Технические требования в отношении классификации точности и целостности аэронавигационных данных, касающихся обслуживания воздушного движения, содержатся в добавлении 1 Doc 10066 ИКАО «Правила аэронавигационного обслуживания. Управление аэронавигационной информацией», утвержденного Советом ИКАО.

2.19.2 При передаче и/или хранении аэронавигационных данных и массивов цифровых данных используются методы обнаружения ошибок в цифровых данных.

Примечание. Подробные технические требования, касающиеся методов обнаружения ошибок в цифровых данных, содержатся в Doc 10066 ИКАО «Правила аэронавигационного обслуживания. Управление аэронавигационной информацией», утвержденного Советом ИКАО.

## 2.20 Координация действий между метеорологическими полномочными органами и органами обслуживания воздушного движения

2.20.1 Для обеспечения метеорологической информацией для производства полетов воздушных судов, между метеорологическими полномочными органами и органами ОВД заключается соглашение или разрабатывается инструкция о том, чтобы органы ОВД:

а) кроме использования показаний индикаторных приборов сообщали об опасных метеоявлениях, если они наблюдаются органами ОВД или переданы воздушными судами;

Примечание. Опасные метеоявления изложены в пункте 13.3 АПКР-2 «Правила полетов».

б) сообщали метеорологическому органу о метеорологических явлениях эксплуатационной значимости, которые не вошли в метеорологическую сводку по аэродрому, если они наблюдаются органами ОВД или переданы воздушными судами.

## 2.21 Координация между службами аэронавигационной информации и органами обслуживания воздушного движения

2.21.1 Для обеспечения того, чтобы органы служб аэронавигационной информации получали сведения, позволяющие им выдавать самую последнюю предполетную информацию и удовлетворять потребность в полетной информации, между службами аэронавигационной информации и органами ОВД заключается соглашение о том, чтобы орган ОВД сообщал ответственному органу служб аэронавигационной информации:

а) информацию об условиях на аэродроме;

б) сведения об эксплуатационном состоянии комплексов оборудования, служб и навигационных средств, расположенных в пределах их района ответственности;

- в) информацию о случаях вулканической деятельности, отмеченных персоналом органов ОВД или сведения о которых переданы воздушными судами;
- г) любую другую информацию, считающуюся важной для производства полетов.

2.21.2 Прежде чем вводить изменения в аэронавигационную систему, отвечающие за такие изменения службы учитывают время, необходимое службе аэронавигационной информации для подготовки, оформления и выпуска соответствующего материала, предназначенного для опубликования. Поэтому для обеспечения своевременного предоставления этих данных службе аэронавигационной информации необходима тесная координация между заинтересованными службами.

2.21.3 Для карт и/или автоматизированных навигационных систем особое значение имеют изменения аэронавигационной информации, которые подлежат уведомлению по линии системы регламентации и контроля аэронавигационной информации (AIRAC), как указано в главе 6 Приложения 15 к Конвенции о Международной гражданской авиации. Персонал органов обслуживания воздушного движения при предоставлении службе аэронавигационной информации исходных информации/данных учитывает заранее определенные и согласованные на международном уровне даты вступления в силу по системе AIRAC.

Примечание. Подробные технические требования в отношении системы AIRAC содержатся в главе 6 Дос 10066 ИКАО «Правила аэронавигационного обслуживания. Управление аэронавигационной информацией», утвержденного Советом ИКАО.

2.21.4 Персонал органов обслуживания воздушного движения, ответственный за предоставление службе аэронавигационной информации исходных аэронавигационной информации/данных, учитывает требования к точности и целостности, необходимым для удовлетворения потребностей конечного пользователя аэронавигационных данных.

Примечание 1. Технические требования в отношении классификации точности и целостности аэронавигационных данных, касающихся обслуживания воздушного движения, содержатся в добавлении 1 Дос 10066 ИКАО «Правила аэронавигационного обслуживания. Управление аэронавигационной информацией», утвержденного Советом ИКАО.

Примечание 2. Технические требования к выпуску NOTAM, SNOWTAM и ASHTAM содержатся в главе 6 Приложения 15 к Конвенции о Международной гражданской авиации.

Примечание 3. Информация AIRAC распространяется службой аэронавигационной информации по крайней мере за 42 дня до дат вступления в силу по системе AIRAC, с тем чтобы она достигла получателей по крайней мере за 28 дней до даты вступления в силу.

Примечание 4. Перечень заранее определенных и согласованных на международном уровне общих дат вступления в силу по системе AIRAC,

основанный на интервале в 28 дней, и инструктивный материал по использованию системы AIRAC содержатся в п. 2.6 главы 2 Дос 8126 ИКАО «Руководство по службам аэронавигационной информации», утвержденного Генеральным секретарем ИКАО.

## 2.22 Минимальные абсолютные высоты полета

2.22.1 Минимальные абсолютные высоты полета устанавливаются и публикуются в АПР Кыргызской Республики для каждого маршрута ОВД и диспетчерского района над территорией Кыргызской Республики. Устанавливаемая минимальная абсолютная высота полета обеспечивает минимальный запас высоты над контрольным препятствием, расположенным в пределах данных районов.

Примечание. Требования, относящиеся к публикации государствами минимальных абсолютных высот полета и критериев, используемых при их установлении, содержатся в добавлении 2 Дос 10066 ИКАО «Правила аэронавигационного обслуживания. Управление аэронавигационной информацией», утвержденного Советом ИКАО. Подробные критерии пролета препятствий содержатся в Дос 8168 ИКАО «Производство полетов воздушных судов. Том 2. Построение схем визуальных полетов и полетов по приборам PANS-OPS», утвержденного Советом ИКАО.

## 2.23 Обслуживание воздушных судов в случае возникновения аварийного положения

2.23.1 Воздушному судну, в отношении которого известно или предполагается, что оно находится в аварийном положении, включая акты незаконного вмешательства, оказывается максимальное внимание, содействие и предоставляется приоритет по сравнению с другими воздушными судами, исходя из конкретных обстоятельств.

Примечание. Для сообщения о том, что оно находится в аварийном положении, воздушное судно, оснащенное оборудованием линии передачи данных и/или приемоответчиком ВОПЛ, использует это оборудование следующим образом:

- а) код 7700 в режиме А, или
- б) код 7500 в режиме А для того, чтобы конкретно указать, что оно является объектом незаконного вмешательства, и (или)
- в) использовать соответствующие возможности ADS-B или ADS-C, предусмотренные на случай передачи аварийных и/или срочных сообщений, и (или)
- г) передать соответствующее аварийное сообщение с помощью CPDLC (связь по каналу передачи данных «диспетчер-пилот»).

2.23.1.1 При ведении связи между органами ОВД и воздушными судами в случае возникновения аварийного положения учитываются аспекты человеческого фактора.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся аспектов человеческого фактора, содержится в «Руководстве по обучению в области человеческого фактора» (Дос 9683).

2.23.2 В том случае, когда имеет место незаконное вмешательство или предполагается, что воздушное судно подвергается незаконному вмешательству, органы ОВД незамедлительно отвечают на просьбы данного воздушного судна. Продолжается передача информации, относящейся к безопасному выполнению полета, и предпринимаются необходимые действия для ускорения выполнения всех этапов полета, особенно безопасной посадки воздушного судна.

2.23.3 Когда имеет место незаконное вмешательство или предполагается, что воздушное судно стало объектом незаконного вмешательства, органы ОВД, немедленно информируют полномочный военный орган и обмениваются необходимой информацией с эксплуатантом или назначенным им представителем.

## 2.24 Непредвиденные обстоятельства в полете

### 2.24.1 Отклонившиеся от курса воздушные суда или неопознанные воздушные суда

Отклонившееся от курса воздушное судно. Воздушное судно, которое значительно отклонилось от заданной линии пути или которое сообщает, что оно потеряло ориентировку.

Неопознанное воздушное судно. Воздушное судно, полет которого в данном районе наблюдается или о полете которого в данном районе сообщается, но принадлежность, которого не установлена.

Воздушное судно может рассматриваться в качестве "отклонившегося от курса воздушного судна" одним органом и одновременно в качестве "неопознанного воздушного судна" другим органом.

Отклонившиеся от курса или неопознанные воздушные суда рассматриваются как ставшие объектами незаконного вмешательства.

2.24.1.1 Как только органу ОВД становится известно об отклонившемся от курса воздушном судне, он принимает все необходимые меры, указанные в пп.2.24.1.1.1 и 2.24.1.1.2, для оказания помощи этому воздушному судну и для обеспечения безопасности его полета.

Примечание. Навигационное содействие, оказываемое органом ОВД, является особенно важным, если в результате отклонения от курса воздушное судно входит или непосредственно приближается к зоне, где существует риск перехвата или какая-либо другая угроза его безопасности.



2.24.1.1.1 Если местоположение этого воздушного судна неизвестно, орган ОВД:

- а) предпринимает попытки установить двустороннюю связь с данным воздушным судном, если такая связь еще не установлена;
- б) использует все имеющиеся возможности для определения его местоположения;
- в) информирует другие органы ОВД, в район которых воздушное судно могло или может войти в результате отклонения от курса;
- г) информирует соответствующие военные органы и обеспечивает их относящимся к данному случаю планом полета и другими данными, касающимися отклонившегося от курса воздушного судна;
- д) просит все органы, упомянутые в подпунктах в) и г), и другие воздушные суда, находящиеся в полете, оказать всяческую помощь в установлении связи с указанным воздушным судном и определении его местоположения.

2.24.1.1.2 Когда местоположение воздушного судна установлено, орган ОВД:

- а) сообщает воздушному судну о его местоположении и о корректирующих действиях, которые должны быть предприняты; и
- б) предоставляет соответствующим военным органам необходимую информацию относительно отклонившегося от курса воздушного судна и любых переданных ему рекомендаций.

2.24.1.2 Как только орган ОВД узнает, что в его районе находится неопознанное воздушное судно, он старается установить принадлежность этого воздушного судна. В этих целях орган ОВД принимает указанные ниже меры:

- а) предпринимает попытки установить с этим воздушным судном двустороннюю связь;
- б) запрашивает об этом полете другие органы ОВД в пределах района полетной информации и просит их оказать содействие в установлении двусторонней связи с воздушным судном;
- в) запрашивает об этом полете органы ОВД, обслуживающие соседние районы полетной информации, и просит их оказать содействие в установлении двусторонней связи с воздушным судном;
- г) предпринимает попытки получить информацию от других воздушных судов в этом районе.

2.24.1.2.1 Орган ОВД информирует, соответствующий военный орган, как только опознает это воздушное судно.

2.24.1.3 В том случае, если орган ОВД считает, что отклонившееся от курса или неопознанное воздушное судно стало объектом незаконного вмешательства, он информирует об этом соответствующий военный орган.

2.24.1.4 При использовании воздушного пространства пограничной полосы вынужденные отклонения от маршрута обслуживания воздушного движения и маршрута полета производятся, как правило, в сторону территории Кыргызской Республики от государственной границы Кыргызской Республики.

## 2.24.2 Перехват гражданских воздушных судов

2.24.2.1 Как только орган ОВД узнает о том, что в его районе ответственности осуществляется перехват воздушного судна, он принимает те из указанных ниже мер, которые в данных условиях являются подходящими:

- а) предпринимает попытки установить двустороннюю связь с перехватываемым воздушным судном, используя все имеющиеся средства, включая аварийную радиочастоту 121,5 МГц, если такая связь еще не установлена;
- б) информирует пилота перехватываемого воздушного судна о перехвате;
- в) устанавливает контакт с органом управления перехватом, поддерживающим двустороннюю связь с перехватываемым воздушным судном, и обеспечивает его имеющейся информацией относительно данного воздушного судна;
- г) ретранслирует, по мере необходимости, сообщения между перехватываемым воздушным судном или органом управления перехватом и перехватываемым воздушным судном;
- д) в тесном взаимодействии с органом управления перехватом принимает все меры для обеспечения безопасности перехватываемого воздушного судна;
- е) информирует органы ОВД, обслуживающие соседние районы полетной информации, если в результате отклонения от курса воздушное судно вышло за пределы этих соседних районов полетной информации.

2.24.2.2 Как только орган ОВД узнает о том, что вне его района ответственности осуществляется перехват воздушного судна, он принимает те из указанных ниже мер, которые в данных условиях являются подходящими:

- а) информирует орган ОВД, обслуживающий воздушное пространство, в котором осуществляется перехват, обеспечивая этот орган имеющейся информацией, которая будет способствовать опознаванию воздушного судна, и просит его предпринять действия в соответствии с положениями п.2.24.2.1;
- б) ретранслирует сообщения между перехватываемым воздушным судном и соответствующим органом ОВД, органом управления перехватом или перехватываемым воздушным судном.

## 2.24.3 Непредвиденные обстоятельства, связанные с радиосвязью

Непредвиденные обстоятельства, связанные со связью УВД, т.е. обстоятельства, препятствующие диспетчеру установить связь с воздушным судном, находящимся под управлением, могут быть связаны либо с отказом наземного радиооборудования, отказом бортового оборудования, либо непреднамеренным блокированием бортовым передатчиком диспетчерской частоты. Такие события могут иметь место в течение продолжительного времени, и поэтому необходимо предпринимать действия для устранения угрозы безопасности полета воздушного судна.

2.24.3.1 В случае полного отказа наземного радиооборудования, используемого для УВД, диспетчер:

- а) если от воздушного судна требуется прослушивать аварийную частоту 121,5 МГц, предпринимает попытку установить радиосвязь на этой частоте;
- б) незамедлительно информирует об отказе соответственно все соседние органы УВД;
- в) сообщает таким органам текущие условия воздушного движения;
- г) при необходимости просит их оказать содействие в обеспечении эшелонирования воздушных судов, которые могут установить связь с этими постами или органами, и управлении такими воздушными судами;
- д) дает указание соседним органам УВД удерживать все воздушные суда, выполняющие контролируемые полеты, за пределами своего района ответственности, где отказало оборудование, или направлять их в обход этого района до тех пор, пока не станет возможным вновь предоставлять нормальное обслуживание.

2.24.3.2 Для того чтобы уменьшить последствия полного отказа наземного радиооборудования для безопасности полетов, орган ОВД устанавливает правила на случай непредвиденных обстоятельств, которыми руководствуется в случае таких отказов. Если это целесообразно, такие правила на случай непредвиденных обстоятельств должны предусматривать передачу управления соседнему органу УВД после отказа наземного радиооборудования и до возобновления нормальных полетов с тем, чтобы как можно быстрее обеспечить предоставление минимального уровня обслуживания.

#### 2.24.3.3 Блокированная частота

В случае непреднамеренного блокирования диспетчерской частоты бортовым приемником необходимо принять следующие дополнительные меры:

- а) попытаться опознать соответствующее воздушное судно;
- б) если блокирующее частоту воздушное судно опознано, необходимо попытаться установить связь с этим воздушным судном, например на аварийной частоте 121,5 МГц, с помощью системы SELCAL, в соответствующих случаях на частоте авиакомпании, эксплуатирующей данное воздушное судно, на любой ОВЧ-частоте, назначенной для использования летными экипажами для связи "воздух–воздух", или с помощью любых других средств связи, а если воздушное судно находится на земле, посредством прямого контакта;
- в) если связь с соответствующим воздушным судном установлена, экипажу дается указание немедленно принять меры для прекращения непреднамеренных передач на соответствующей диспетчерской частоте.

#### 2.24.3.4 Несанкционированное использование частоты УВД

В этом случае органу ОВД необходимо:

- а) скорректировать любые ложные или вводящие в заблуждение указания или разрешения, которые были переданы;
- б) информировать все воздушные суда на соответствующей(их) частоте(ах) о том, что передаются ложные и вводящие в заблуждение указания или разрешения;

- в) дать указание всем воздушным судам на соответствующей(их) частоте(ах) проверить указания и разрешения до предпринятия действий;
- г) при необходимости дать указание воздушным судам перейти на другую частоту;
- д) по возможности информировать все соответствующие воздушные суда о прекращении передачи ложных и вводящих в заблуждение указаний или разрешений.

#### 2.24.4 Аварийное эшелонирование

2.24.4.1 В том случае, если в аварийной ситуации не представляется возможным дать указания, обеспечивающие возможность выдерживания применяемого интервала горизонтального эшелонирования, может использоваться аварийное эшелонирование, соответствующее половине применяемого минимума вертикального эшелонирования, т.е. 150 м (500 фут) между воздушными судами в воздушном пространстве, где применяется минимум вертикального эшелонирования в 300 м (1000 фут), и 300 м (1000 фут) между воздушными судами в воздушном пространстве, где применяется минимум вертикального эшелонирования 600 м (2000 фут).

2.24.4.2 При применении аварийного эшелонирования экипажи информируются о его применении и фактическом используемом минимуме. Кроме того, всем экипажам предоставляется информации об основном движении.

#### 2.24.5 Правила, применяемые в отношении воздушных судов, оборудованных бортовыми системами предупреждения столкновений (БСПС)

2.24.5.1 Правила обслуживания воздушного движения, подлежащие применению в отношении воздушных судов, оборудованных БСПС, являются аналогичными правилам, применяемым в отношении воздушных судов, не оборудованных БСПС. В частности, правила предотвращения столкновений, обеспечения соответствующего эшелонирования и предоставления информации в случае возникновения конфликтной ситуации в воздушном движении, а также о возможных действиях по ее разрешению соответствуют обычным правилам ОВД и не учитывают возможности воздушных судов, связанные с использованием оборудования БСПС.

2.24.5.2 В том случае, если пилот сообщает о получении рекомендации БСПС по разрешению угрозы столкновения (RA), диспетчер не предпринимает попытку изменить траекторию полета воздушного судна до тех пор, пока пилот не передаст сообщение "конфликтная ситуация разрешена".

2.24.5.3 Как только воздушное судно прекращает соблюдать диспетчерское разрешение или указание УВД в связи с выполнением им RA или пилот сообщает о RA, диспетчер снимает с себя ответственность за обеспечение

эшелонирования между данным воздушным судном и другими воздушными судами, непосредственно затрагиваемыми маневрированием, начатым в соответствии с RA. Диспетчер вновь берет на себя ответственность за обеспечение эшелонирования всех затрагиваемых воздушных судов, когда:

- а) диспетчер подтверждает получение от экипажа донесения о том, что его воздушное судно вновь выполняет полет в соответствии с текущим диспетчерским разрешением, или
- б) диспетчер подтверждает получение от экипажа донесения о том, что его воздушное судно возобновляет выполнение текущего диспетчерского разрешения, и выдает альтернативное диспетчерское разрешение, которое подтверждается экипажем.

2.24.5.4 После случая срабатывания системы БСПС пилоты и орган ОВД должны подготовить отчет об инциденте при воздушном движении.

## 2.24.6 Правила предупреждения о минимальной безопасной абсолютной высоте (MSAW)

2.24.6.1 При использовании функции MSAW сообщаемые воздушными судами, располагающими возможностью передачи донесений о барометрической высоте, эшелоны сравниваются с установленными минимальными безопасными абсолютными высотами. В том случае, когда обнаруживается или прогнозируется, что эшелон воздушного судна меньше применяемой минимальной безопасной абсолютной высоты, диспетчеру, в районе ответственности которого находится воздушное судно, будет выдаваться звуковое или визуальное предупреждение.

2.24.6.2 В инструкциях (технологиях работы), касающихся использования функций MSAW, оговариваются, в частности:

- а) типы воздушных судов, которые могут выдавать MSAW;
- б) сектора или районы воздушного пространства, для которых определены минимальные безопасные абсолютные высоты MSAW и в пределах которых реализуется функция MSAW;
- в) значения установленных минимальных безопасных абсолютных высот MSAW;
- г) метод отображения MSAW для диспетчера;
- д) параметры выдачи MSAW, а также время предупреждения;
- е) условия, при которых функция MSAW может быть запрещена на отдельных линиях пути воздушных судов, а также правила, применяемые в отношении полетов, для которых запрещена функция MSAW.

2.24.6.3 В случае выдачи MSAW в отношении контролируемого полета незамедлительно предпринимаются следующие действия:

- а) если воздушное судно обеспечивается векторением, ему дается указание немедленно набрать высоту до установленного безопасного эшелона и, если необходимо избежать столкновения с землей, назначается новый курс;

б) в других случаях летный экипаж немедленно информируется о том, что выдано предупреждение относительно минимальной безопасной абсолютной высоты, и ему дается указание проверить эшелон полета воздушного судна.

2.24.6.4 После выдачи MSAW диспетчерами составляется отчет об инциденте при воздушном движении только в случае непреднамеренного нарушения минимальной безопасной абсолютной высоты, которое может привести к столкновению соответствующего исправного воздушного судна с землей.

#### 2.24.7 Изменение радиотелефонного позывного воздушного судна

2.24.7.1 Орган ОВД может дать указание воздушному судну изменить в интересах безопасности тип своего радиотелефонного позывного, когда сходство между двумя или более радиотелефонными позывными воздушных судов таково, что существует вероятность возникновения путаницы.

2.24.7.2 Любое такое изменение типа позывного является временным и применяется только в пределах воздушного пространства, где существует вероятность путаницы.

2.24.7.3 Во избежание путаницы органу ОВД требуется, при необходимости, идентифицировать воздушное судно, которому дается указание об изменении позывного, указав его местоположение и/или эшелон полета.

2.24.7.4 Когда орган ОВД изменит тип радиотелефонного позывного воздушного судна, этот орган обеспечивает, чтобы данное воздушное судно вновь перешло на использование радиотелефонного позывного, указанного в плане полета, когда оно передается другому органу УВД, за исключением случаев, когда изменение радиотелефонного позывного координируется между двумя соответствующими органами УВД.

2.24.7.5 Орган ОВД дает указание соответствующему воздушному судну, когда оно должно перейти на использование радиотелефонного позывного, указанного в плане полета.

#### 2.25 Время при обслуживании воздушного движения

2.25.1 Органы ОВД используют всемирное координированное время (UTC) и выражают время в часах и минутах, а при необходимости и в секундах, суток, начиная с полуночи.

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

2.25.3 Часы и другие регистрирующие время приборы в органах ОВД регулярно проверяются для обеспечения того, чтобы они показывали время с точностью в пределах  $\pm 30$  с от UTC. В тех случаях, когда орган ОВД использует линию передачи данных, часы и другие регистрирующие время приборы

проверяются для обеспечения того, чтобы они показывали время с точностью в пределах 1 с от UTC.

2.25.4 Точное время получают от станции стандартного времени или, если это невозможно, у другого органа, который получил точное время от такой станции.

2.25.5 Аэродромные диспетчерские пункты перед началом руления воздушных судов для взлета сообщают пилоту точное время, если не предусматривается, чтобы он получал его из других источников. Кроме того, органы ОВД сообщают на борт воздушных судов точное время по запросу. Проверки времени даются с точностью до ближайших 30 с.

## 2.26 Введение требований об оснащении воздушных судов приемоответчиками, передающими данные о барометрической высоте, и их использовании

Орган гражданской авиации вводит требования об оснащении воздушных судов приемоответчиками, передающими данные о барометрической высоте, и их использовании в пределах установленных частей воздушного пространства.

## 2.27 Управление безопасностью

2.27.1 Орган гражданской авиации разрабатывает программу по безопасности полетов в целях обеспечения приемлемого уровня безопасности полетов при ОВД.

2.27.1.1 Отчет об инциденте при воздушном движении представляется (как правило, соответствующему органу) об инцидентах, касающихся обеспечения обслуживания воздушного движения и связанных со случаями сближения воздушных судов (AIRPROX) или с другими серьезными трудностями, которые ведут к появлению опасности для воздушного судна, к примеру, по причине неправильных правил, несоблюдения установленных процедур или отказа наземных средств.

2.27.1.2 Степень риска, возникающего в результате сближения воздушных судов, должна устанавливаться в ходе расследования инцидента и классифицироваться как "риск столкновения", "безопасность полета не гарантировалась", "риск столкновения отсутствовал" или "риск не определен".

Примечание. Типовая форма отчета об инциденте при воздушном движении вместе с инструктивными указаниями о ее заполнении приводятся в добавлении 4 «Правилах аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения» (Doc 4444).

2.27.2 Намеченный к обеспечению приемлемый уровень безопасности полетов устанавливается авиационными правилами Кыргызской Республики и, когда принято, программой по безопасности полетов Кыргызской Республики.

Примечание. Инструктивный материал касающейся системы управления безопасностью полетов применимые к поставщикам ОВД содержится в

Приложении 19 ИКАО «Управление безопасностью полетов». Дополнительный инструктивный материал содержится в «Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП)» (Doc 9859), а соответствующие правила – в «Правилах аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения» (Doc 4444).

2.27.3 В рамках программы по безопасности полетов Кыргызской Республики орган ОВД имеет систему управления безопасностью полетов, которая:

- а) определяет риски для безопасности полетов;
- б) обеспечивает реализацию необходимых действий по устранению недостатков в целях поддержания приемлемого уровня безопасности полетов;
- в) предусматривает постоянный контроль и регулярную оценку обеспечиваемого уровня безопасности полетов; и
- г) нацелена на постоянное повышение общего уровня безопасности полетов.

2.27.4 В рамках системы управления безопасностью полетов четко определяется иерархия ответственности в вопросах безопасности полетов по всей организации ОВД, в том числе прямая ответственность за безопасность полетов со стороны старшего руководства.

2.27.5 Любое значительное связанное с безопасностью полетов изменение в системе УВД, включая внедрение сокращенного минимума эшелонирования или нового правила, осуществляется только после того, как оценка факторов риска для безопасности полетов продемонстрирует обеспечение приемлемого уровня безопасности полетов и проведены консультации с пользователями. В соответствующих случаях орган гражданской авиации обеспечивает наличие надлежащей возможности контроля результатов внедрения с целью проверки последующего выдерживания установленного уровня безопасности полетов.

Примечание. Когда, вследствие характера изменения, приемлемый уровень безопасности полетов не выражается количественно, оценка факторов риска для безопасности полетов производится на основании эксплуатационного опыта.

2.27.6 Орган ОВД должен разрабатывать вопросы регламентации для обеспечения того, чтобы руководства, связанные с деятельностью ОВД, и процедуры координации УВД были полными, отвечающими требованиям и актуальными.

2.27.7 Органу ОВД необходимо создавать официальную систему представления отчетов об инцидентах персоналом ОВД, с тем, чтобы содействовать сбору информации о фактических или потенциально опасных для безопасности полетов ситуациях или недостатках, связанных с предоставлением ОВД, включая структуру маршрутов, правила, системы связи, навигации и наблюдения и другие имеющие важное значение для безопасности полетов системы и оборудование, а также о рабочей нагрузке на диспетчеров.

## 2.27<sup>1</sup> Контроль утомления



Примечание. Инструктивный материал по разработке и внедрению правил контроля утомления содержится в Doc 9966 ИКАО «Руководство по надзору за использованием механизмов контроля утомления», утвержденного Генеральным секретарем ИКАО.

2.27<sup>1</sup>.1 Устанавливаются правила в целях контроля утомления при предоставлении диспетчерского обслуживания воздушного движения. Эти правила основываются на научных принципах и знаниях для гарантии того, что диспетчеры УВД выполняют свои функции в состоянии надлежащего уровня активности. В этих целях устанавливаются:

а) правила, которые устанавливают нормы рабочего времени в соответствии с главой 12 настоящих правил;

б) правила для FRMS в соответствии с главой 13 в тех случаях, когда поставщикам обслуживания воздушного движения разрешается в целях контроля утомления использовать систему управления факторами риска, связанными с утомлением (FRMS).

2.27<sup>1</sup>.2 Поставщик обслуживания воздушного движения в целях управления в своей области факторами риска для безопасности полетов, связанными с утомлением, разрабатывает один из следующих элементов:

а) графики работы диспетчеров воздушного движения, соразмерные объему предоставляемого обслуживания и соответствующие правилам нормирования рабочего времени, в соответствии с п. 2.27<sup>1</sup>.1 а); или

б) систему FRMS, соответствующую правилам, согласно п. 2.27<sup>1</sup>.1 б), для предоставления всего объема диспетчерского обслуживания воздушного движения; или

в) систему FRMS, соответствующую правилам, согласно п. 2.27<sup>1</sup>.1 б), для определенной части предоставляемого им диспетчерского обслуживания воздушного движения, а также графики работы, соответствующие правилам нормирования рабочего времени, согласно п. 2.27<sup>1</sup>.1 а), для остальной части предоставляемого им диспетчерского обслуживания воздушного движения.

2.27<sup>1</sup>.3 В тех случаях, когда поставщик обслуживания воздушного движения соблюдает правила нормирования рабочего времени в соответствии с п. 2.27<sup>1</sup>.2 а) в отношении части или всего предоставляемого им диспетчерского обслуживания воздушного движения, тогда:

а) требуются доказательства того, что установленные ограничения не нарушаются, а требования по внеслужебному времени соблюдаются;

б) требуется, чтобы поставщик обслуживания воздушного движения ознакомил свой персонал с принципами контроля утомления и политикой в области контроля утомления;

в) устанавливается порядок, который позволяет отклоняться от правил нормирования рабочего времени в целях разрешения вопросов, связанных с дополнительными факторами риска, возникающими в неожиданных, непредвиденных условиях эксплуатации;

г) в исключительных случаях в установленном порядке могут быть утверждены отклонения от этих правил в целях разрешения вопросов, связанных с оперативной производственной необходимостью, при условии демонстрации поставщиком обслуживания воздушного движения того, что любой связанный с этим риск контролируется с обеспечением эквивалентного или более высокого уровня безопасности полетов по сравнению с уровнем, обеспечиваемым при соблюдении нормативных правил контроля утомления (это касается возможности поставщика обслуживания воздушного движения использовать более стратегический подход к реагированию на ожидаемые незначительные изменения обычных потребностей при обслуживании воздушного движения в исключительных обстоятельствах, таких как планирование деятельности на случай повышенной интенсивности движения во время Олимпийских игр или для удовлетворения ограниченного сезонного спроса, без необходимости для ПАНО разрабатывать полноценную FRMS. Обязывает поставщиков обслуживания воздушного движения добиваться утверждения любых отклонений от нормативных ограничений или исключений из них для включения в графики работы диспетчеров управления воздушным движением. Эти отклонения должны действовать в течение определенного(ых) периода(ов) времени и вводиться в связи с определенными стратегиями снижения риска. Предназначен для того, чтобы свести к минимуму "регулирование при помощи отклонений" и избежать утверждения отклонений, отвечающих эксплуатационной необходимости, в отсутствие оценки факторов риска. Он не предназначен для того, чтобы предложить быструю и легкую альтернативу FRMS, когда требуется использование более комплексного подхода к управлению факторами риска, связанного с утомлением.).

Примечание. Соблюдение правил нормирования рабочего времени не освобождает поставщика обслуживания воздушного движения от ответственности за управление факторами риска в своей области, включая факторы риска, связанные с утомлением, путем использования своей СУБП в соответствии с положениями Приложения 19 к Конвенции о Международной гражданской авиации.

2.27<sup>1</sup>.4 В тех случаях, когда поставщик обслуживания воздушного движения в соответствии с п. 2.27<sup>1</sup>.2 б) внедряет FRMS в целях управления факторами риска для безопасности полетов, связанными с утомлением, при предоставлении им части или всего диспетчерского обслуживания воздушного движения, тогда:

а) требуется от поставщика обслуживания воздушного движения установить порядок объединения функций FRMS с другими функциями управления безопасностью полетов;

б) в соответствии с документированной процедурой утверждается FRMS, которая позволяет достичь приемлемого уровня безопасности полетов.

Примечание. Положения по защите информации о безопасности полетов, предусматривающие непрерывное обеспечение наличия информации,

необходимой для системы FRMS, содержатся в Приложении 19 к Конвенции о Международной гражданской авиации.

## 2.28 Общие системы отсчета

### 2.28.1 Системы отсчета в горизонтальной плоскости

Для целей аэронавигации в Кыргызской Республике в качестве системы отсчета (геодезической) в горизонтальной плоскости используется Всемирная геодезическая система – 1984 (WGS-84). Сообщаемые аэронавигационные географические координаты (обозначающие широту и долготу) выражаются относительно геодезической базы отсчета WGS-84.

Примечание. Подробный инструктивный материал, касающийся WGS-84, содержится в «Руководстве по Всемирной геодезической системе – 1984 (WGS-84)» (Doc 9674).

### 2.28.2 Система отсчета в вертикальной плоскости

Для целей аэронавигации в качестве системы отсчета в вертикальной плоскости используется принятый за базу средний уровень моря (MSL), который обеспечивает связь зависящих от гравитации относительных высот (превышений) с поверхностью, называемой геоидом.

Примечание. В Кыргызской Республике в качестве системы отсчета в вертикальной плоскости модель геоида не применяется. В качестве системы отсчета в вертикальной плоскости используется принятый за базу среднегоголетний уровень Балтийского моря (MSL).

### 2.28.3 Система отсчета времени

2.28.3.1 Для целей аэронавигации в качестве системы отсчета времени используются григорианский календарь и всемирное координированное время (UTC).

## 2.29 Знание языков

2.29.1 Орган ОВД принимает меры к тому, чтобы диспетчеры управления воздушным движением говорили на языках, используемых в радиотелефонной связи, и понимали их.

2.29.2 При управлении воздушным движением на международных воздушных трассах и международных аэродромах используется английский язык.

## 2.30 Мероприятия на случай непредвиденных обстоятельств

Орган ОВД разрабатывает и публикует планы мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств, то есть военного конфликта или актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, а также рассмотрение вероятных и возможных последствий стихийных бедствий и в связи с этим нарушением или потенциальным нарушением ОВД в воздушном пространстве, в котором они несут ответственность за предоставление такого обслуживания.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся разработки, опубликования и выполнения планов мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств, содержится в приложении 7 настоящих Правил.

### 2.31 Обозначение и установление границ запретных зон, опасных зон и зон ограничения полетов

2.31.1 При первоначальном установлении запретных зон, опасных зон или зон ограничения полетов каждой зоне присваивается обозначение и об этих зонах публикуются подробные сведения.

Примечание. См. добавление 2, ENR 5.1. Дос 10066 ИКАО «Правила аэронавигационного обслуживания. Управление аэронавигационной информацией», утвержденного Советом ИКАО.

2.31.2 Присвоенное таким образом обозначение используется для обозначения зоны во всех последующих уведомлениях, касающихся данной зоны.

2.31.3 Обозначение состоит из следующей группы букв и цифр:

а) буквенное обозначение Кыргызской Республики с помощью индекса (указателя) местоположения, присвоенного государству (или территории), установившему воздушное пространство;

б) буква P - для запретной зоны, буква R - для зоны ограничения полетов и буква D - для опасной зоны соответственно; и

в) номер, не дублируемый в пределах Кыргызской Республики или территории.

Примечание. Буквенное обозначение Кыргызской Республики соответствует обозначению, содержащемуся в Дос 7910 ИКАО «Указатели (индексы) местоположения», утвержденного Советом ИКАО.

2.31.4 Во избежание недоразумений цифровые обозначения не используются повторно, по крайней мере, в течение одного года после ликвидации зоны, к которой они относились.

2.31.5 В случае создания запретных зон, опасных зон или зон ограничения полетов эти зоны должны быть как можно меньше и иметь простые геометрические очертания для облегчения ссылок на них всеми заинтересованными сторонами.

2.31.6 Над территорией Кыргызской Республики вдоль ее государственной границы устанавливается пограничная полоса - прилегающая к Государственной границе часть территории, в пределах которой вводится особый режим въезда, временного проживания, передвижения и производства работ, определяемый Правительством Кыргызской Республики (Закон КР «О Государственной границе КР» от 16.05.15г. №98).

2.31.7 Аэродромы (вертодромы, площадки), пункты управления беспилотным летательным аппаратом, находящиеся в пограничной полосе, имеют любой доступный вид связи с органом обслуживания воздушного движения Кыргызской Республики.

## 2.32 Применение

2.32.1 Правила, содержащиеся в документах ИКАО «Правила аэронавигационного обслуживания. Производство полетов воздушных судов», Том 1 «Правила производства полетов» и Том 2 «Построение схем визуальных полетов и полетов по приборам» (Дос 8168) и «Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения» (Дос 4444), и не включенные в настоящие Правила, применяются в Кыргызской Республике и в отношении воздушных судов, эксплуатируемых эксплуатантами Кыргызской Республики, при производстве полетов воздушных судов, построении схем полетов и организации и обслуживании воздушного движения соответственно, при условии, что эти правила не противоречат требованиям авиационных правил Кыргызской Республики. Другие Документы ИКАО, на которые имеется ссылка в Примечаниях к настоящим Правилам, если не оговорено иное, не имеют статуса нормативного правового акта, а являются, лишь инструктивным материалом, способствующим применению настоящих Правил и, где применимо, стандартов и рекомендуемой практики ИКАО.

## 2.33 Разработка схем полетов и маршрутов ОВД

2.33.1 Поставщик аэронавигационного обслуживания обеспечивает разработку схем полетов и маршрутов ОВД в соответствии с Главой 11 настоящих правил.

## Глава 3. ДИСПЕТЧЕРСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

### 3.1 Применение

Диспетчерское обслуживание воздушного движения осуществляется в отношении:

- а) всех полетов по ППП в воздушном пространстве классов А, В, С, D и E;
- б) всех полетов по ПВП в воздушном пространстве классов В, С и D;
- в) всех специальных полетов по ПВП;
- г) всех видов аэродромного движения на контролируемых аэродромах.

### 3.2 Обеспечение диспетчерского обслуживания воздушного движения

Виды диспетчерского обслуживания воздушного движения, указанные в п.2.3.1 обеспечиваются следующими органами:

- а) Районное диспетчерское обслуживание:
  - 1) районным диспетчерским центром или
  - 2) органом, обеспечивающим диспетчерское обслуживание в районе подхода в диспетчерской зоне или диспетчерском районе ограниченных размеров, который определен главным образом для диспетчерского обслуживания в районе подхода, а также там, где не создан районный диспетчерский центр.
- б) Диспетчерское обслуживание в районе подхода:
  - 1) аэродромным диспетчерским пунктом или районным диспетчерским центром, когда необходимо или желательно объединить в рамках ответственности одного органа функции диспетчерского обслуживания в районе подхода с функциями аэродромного диспетчерского обслуживания или районного диспетчерского обслуживания;
  - 2) диспетчерским пунктом подхода в том случае, когда необходимо или желательно создать отдельный орган.
- в) Аэродромное диспетчерское обслуживание: аэродромным диспетчерским пунктом.

Примечание: Обслуживание на перроне, например по организации деятельности на перроне, может быть поручено аэродромному диспетчерскому пункту или отдельному органу.

### 3.3 Организация диспетчерского обслуживания воздушного движения

3.3.1 Для обеспечения диспетчерского обслуживания воздушного движения орган управления воздушным движением:

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

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

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

г) при необходимости согласовывает разрешения с другими органами:

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

2) перед передачей контроля за воздушным судном таким другим органам.

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

3.3.3 Органы управления воздушным движением оснащаются устройствами, регистрирующими внутренние переговоры и звуковой фон на рабочих местах диспетчеров управления воздушным движением, способными сохранять записанную информацию, по крайней мере, в течение последних 24 часов работы.

3.3.4 Выдаваемые диспетчерскими органами разрешения обеспечивают эшелонирование:

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

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

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

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

д) между воздушными судами, выполняющими специальные полеты по ПВП, по предписанию органа ОВД, кроме тех случаев, когда по запросу, поступающему с борта воздушного судна, и для случаев, перечисленных выше в п.п.б) применительно к воздушному пространству классов D и E. Воздушному судну выдается разрешение без обеспечения эшелонирования на конкретном участке полета, выполняемое в визуальных метеорологических условиях.

3.3.5 Диспетчерский орган обеспечивает эшелонирование путем использования одного из элементов:

а) вертикального эшелонирования, обеспечиваемого путем выделения для полетов различных эшелонов;

б) горизонтального эшелонирования, обеспечиваемого с помощью:

1) продольного эшелонирования за счет выдерживания интервала между воздушными судами, выполняющими полет по одним и тем же сходящимся или идущим в противоположных направлениях линиям пути, который выражается во времени или расстоянии; или

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

3.3.5.1 Для районов воздушного пространства, в которых между ЭП 290 и ЭП 410 включительно применяется сокращенный минимум вертикального эшелонирования (RVSM) в 300 м (1000 фут), органом ОВД учреждается контроль за характеристиками выдерживания относительной высоты воздушных судов, выполняющих полеты на этих эшелонах, в целях обеспечения того, чтобы постоянное применение этого минимума вертикального эшелонирования отвечало целям обеспечения безопасности полетов. Воздушное судно должно иметь утверждение к использованию сокращенного минимума вертикального эшелонирования (RVSM) в 300 м (1000 фут), чтобы планировать свой полет через это воздушное пространство.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся вертикального эшелонирования и контроля характеристик выдерживания относительной высоты, содержится в Doc 9574 ИКАО «Руководство по применению минимума вертикального эшелонирования в 300 м (1000 фут) между эшелонами полета 290 и 410 включительно», утвержденного Генеральным секретарем ИКАО.

3.3.5.2 При получении сообщений о сильной турбулентности орган ОВД убеждается в способности воздушного судна выдерживать разрешенный эшелон полета. При подтверждении неблагоприятного влияния метеорологических условий или большой вероятности их влияния на точность выдерживания относительной высоты, орган ОВД обеспечивает альтернативное эшелонирование. Кроме того, если метеорологические условия сохранятся в рассматриваемом районе в течение продолжительного периода времени, орган ОВД предусматривает:

- а) выпуск NOTAM с указанием затрагиваемых маршрутов или районов и
- б) временное прекращение использования сокращенного минимума вертикального эшелонирования (RVSM) в 300 м (1000 фут) в этом районе.

3.3.5.3 Орган обслуживания воздушного движения (ОВД) осуществляет регулярные проверки статуса утверждения воздушных судов, выполняющих полеты в их районах ответственности и планирующих выполнять полеты в воздушном пространстве с сокращенным минимумом вертикального эшелонирования (RVSM) в 300 м (1000 фут). Эти проверки предусматривают:

- а) тщательную проверку планов полетов органами ОВД;
- б) проведение перекрестных проверок с использованием региональной базы данных об утверждениях сокращенного минимума вертикального эшелонирования (RVSM) в 300 м (1000 фут), принимая при этом во внимание срок действия содержащихся в ней данных; и



в) представление запросов эксплуатантам, которые подозреваются в несоблюдении предъявляемых в воздушном пространстве требований.

3.3.5.4 Большие отклонения по высоте (ошибки величиной в 90 м (300 фут) или более) оказывают существенное влияние на результаты оценок уровня безопасности полетов.

Причинами таких ошибок являются:

- а) погрешность системы измерения высоты или автоматического выдерживания абсолютной высотой полета воздушного судна;
- б) турбулентность и другие, связанные с метеоусловиями явления;
- в) несоблюдение летным экипажем установленных на случай непредвиденных обстоятельств процедур во время аварийного снижения воздушного судна;
- г) ответные действия, обусловленные рекомендациями по разрешению угрозы столкновения, выдаваемыми бортовой системой предотвращения столкновений (БСПС);
- д) несоблюдение диспетчерского разрешения, которое привело к полету на неправильном эшелоне;
- е) ошибка при выдаче органом УВД диспетчерского разрешения, которая привела к полету на неправильном эшелоне;
- ж) ошибки в координации между смежными органами УВД при передаче ответственности за управление полетом того или иного воздушного судна, которые привели к полету на неправильном эшелоне.

Орган ОВД представляет в региональное мониторинговое агентство (РМА) сведения о таких случаях ежемесячно.

3.3.5.5 Данные о выборках в региональное мониторинговое агентство полетов воздушных судов представляются для всего воздушного пространства, где применяется сокращенный минимум вертикального эшелонирования (RVSM) в 300 м (1000 фут). Продолжительность выборки полетов воздушных судов должна составлять, по крайней мере 30 дней.

3.3.5.6 По каждому полету в рамках данной выборки в РМА представляют следующую информацию:

- а) дата полета;
- б) опознавательные данные рейса или позывной воздушного судна в стандартном формате ИКАО;
- в) условное обозначение типа воздушного судна;
- г) регистрационный знак воздушного судна, если таковой имеется;
- д) указание на то, что эксплуатант или воздушное судно имеют утверждение к сокращенному минимуму вертикального эшелонирования (RVSM) в 300 м (1000 фут) (т.е. имеется ли буква "W" в пункте 10 плана полета);
- е) указатель (индекс) местоположения аэродрома вылета;
- ж) указатель (индекс) местоположения аэродрома назначения;
- з) точка входа в воздушное пространство;
- и) время в точке входа;
- к) эшелон полета в точке входа;

- л) точка выхода из воздушного пространства;
- м) время в точке выхода;
- н) эшелон полета в точке выхода.

3.3.5.7 При применении спецификаций RCP/RSP создаются программы по контролю 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.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся спецификаций RCP и RSP и контроля характеристик работы средств связи и наблюдения, содержится в Doc 9869 ИКАО «Руководство по требуемым характеристикам связи (RCP)», утвержденного Генеральным секретарем ИКАО.

### 3.4 Минимумы эшелонирования

3.4.1 Установление минимумов эшелонирования осуществляется с соблюдением следующего:

а) минимумы эшелонирования устанавливаются:

Авиационными правилами Кыргызской Республики в пределах воздушного пространства Кыргызской Республики или соответствующим государством, в пределах воздушного пространства которого осуществляется полет;

б) минимумы эшелонирования выбираются при консультации с соответствующими полномочными органами ОВД, отвечающими за обеспечение ОВД в соседнем воздушном пространстве, в том случае, когда:

- 1) воздушное движение будет переходить из одного соседнего воздушного пространства в другое;
- 2) маршруты проходят на таком расстоянии от общей границы соседних воздушных пространств, которое меньше, чем расстояние, охватываемое минимумами эшелонирования, действующими в данных условиях.

Примечание: Цель данного положения заключается в обеспечении, во-первых, совместимости параметров эшелонирования по обеим сторонам рубежа передачи управления движением и, во-вторых, достаточного эшелонирования между воздушными судами, выполняющими полет по обе стороны от общей границы.

3.4.2 Данные о выбранных минимумах эшелонирования и зонах их применения сообщаются:

а) соответствующим органам ОВД;

б) пилотам и эксплуатантам посредством сборников аэронавигационной информации, когда в основу эшелонирования положено использование воздушными судами предусмотренных навигационных средств или предусмотренных методов навигации.

### 3.5 Ответственность за управление

#### 3.5.1 Ответственность за управление отдельными полетами

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

#### 3.5.2 Ответственность за управление в пределах конкретной части воздушного пространства

Ответственность за управление в пределах конкретной части воздушного пространства всех воздушных судов, выполняющих полет в пределах конкретной части воздушного пространства, возлагается на один диспетчерский орган. Однако управление движением воздушного судна и группы воздушных судов может передаваться другим диспетчерским органам при условии обеспечения координации между всеми диспетчерскими органами.

### 3.6 Передача ответственности за управление

#### 3.6.1 Место или время передачи управления

Ответственность за управление движением воздушного судна передается одним органом управления воздушным движением другому следующим образом:

3.6.1.1 Между двумя органами, обеспечивающими районное диспетчерское обслуживание.

Ответственность за управление движением воздушного судна передается органом, обеспечивающим районное диспетчерское обслуживание в диспетчерском районе, органу, обеспечивающему районное диспетчерское обслуживание в соседнем диспетчерском районе, при пересечении общей границы диспетчерских районов в момент времени, рассчитанный районным диспетчерским пунктом, осуществляющим управление движением данного воздушного судна, либо в такой другой точке или в такое время, которые согласованы между этими двумя органами.

3.6.1.2 Между органом, обеспечивающим районное диспетчерское обслуживание, и органом, обеспечивающим диспетчерское обслуживание подхода.

Ответственность за управление движением воздушного судна передается органом, обеспечивающим районное диспетчерское обслуживание, органу, обеспечивающему диспетчерское обслуживание подхода, и наоборот в точке или в момент времени, которые согласованы между этими двумя органами.

3.6.1.3 Между органом, обеспечивающим диспетчерское обслуживание подхода, и аэродромным диспетчерским пунктом

#### 3.6.1.3.1 Прибывающие воздушные суда.

Ответственность за управление движением прибывающего воздушного судна передается органом, обеспечивающим диспетчерское обслуживание подхода, аэродромному диспетчерскому пункту, когда это воздушное судно:

а) находится в районе аэродрома и

1) считается, что оно сможет завершить заход на посадку и выполнить посадку визуально по наземным ориентирам; или

2) достигло устойчивых визуальных метеорологических условий; или

б) находится в предписанном пункте или на предписанном эшелоне, как это указано в инструкциях органа ОВД.

Примечание. Даже при наличии диспетчерского органа подхода управление определенными полетами может быть передано непосредственно районным диспетчерским центром аэродромному диспетчерскому пункту и, наоборот, по предварительной договоренности между соответствующими органами относительно обеспечения соответствующей части диспетчерского обслуживания подхода соответственно районным диспетчерским центром или аэродромным диспетчерским пунктом.

#### 3.6.1.3.2 Вылетающие воздушные суда.

Ответственность за управление движением вылетающего воздушного судна передается аэродромным диспетчерским пунктом органу, обеспечивающему диспетчерское обслуживание подхода:

а) когда в районе аэродрома преобладают визуальные метеорологические условия:

1) перед выходом воздушного судна из района аэродрома, или

2) перед переходом воздушного судна к полетам в метеорологических условиях полета по приборам, или

3) воздушное судно находится в предписанном пункте или на предписанном эшелоне, как это указано в инструкциях органа ОВД;

б) когда на аэродроме преобладают метеорологические условия полета по приборам:

1) непосредственно после отрыва воздушного судна от поверхности, или

2) воздушное судно находится в предписанном пункте или на предписанном эшелоне, как это указано в инструкциях органа ОВД.

#### 3.6.1.4 Между диспетчерскими секторами/диспетчерами в одном органе управления воздушным движением

Ответственность за УВД от одного диспетчерского сектора/диспетчера другому диспетчерскому сектору/диспетчеру в одном органе УВД передается в пункте, на эшелоне или в момент времени, определяемые инструкциями органа ОВД.

### 3.6.2 Координация передачи управления

3.6.2.1 Ответственность за управление движением воздушного судна не передается одним органом управления воздушным движением другому без согласия принимающего органа.

3.6.2.2 Передающий орган направляет по каналам связи принимающему органу соответствующие части текущего плана полета и другую соответствующую диспетчерскую информацию.

3.6.2.2.1 При осуществлении передачи контроля с использованием радиолокационных данных, диспетчерская информация, относящаяся к данной передаче, включает информацию, касающуюся положения и, при необходимости, линии пути и скорости воздушного судна согласно радиолокационным данным или данным, полученным непосредственно перед передачей контроля.

3.6.2.3 Принимающий орган:

- а) заявляет о своей готовности принять управление движением воздушного судна на условиях, указанных передающим органом, либо сообщает о любых необходимых изменениях к этим условиям; и
- б) указывает любую другую информацию или разрешение в отношении дальнейшего полета, которые, по его мнению, необходимо иметь воздушному судну в момент передачи управления.

3.6.2.4 Когда принимающий орган устанавливает двустороннюю речевую связь и/или связь по линии передачи данных с соответствующим воздушным судном и берет на себя управление его движением, он уведомляет об этом передающий орган, если иное не оговаривается соглашением между двумя соответствующими органами УВД.

3.6.2.5 Применяемые правила координации, включая пункты передачи управления, определяются в соглашениях или инструкциях органа ОВД.

### 3.7 Диспетчерские разрешения

Диспетчерские разрешения основываются исключительно на требованиях к обеспечению диспетчерского обслуживания воздушного движения.

#### 3.7.1 Содержание разрешения

3.7.1.1 В диспетчерском разрешении указывается:

- а) опознавательный индекс воздушного судна, указанный в плане полета;
- б) граница действия разрешения;
- в) маршрут полета;
- г) эшелон(ы) полета для всего маршрута или его части и, при необходимости, изменения эшелонов.

Примечание. Если разрешение в отношении эшелонов охватывает только часть маршрута, важно, чтобы орган управления воздушным движением указывал точку, до которой действует данная часть разрешения в отношении эшелонов.

д) любые необходимые указания и информация по другим вопросам, например в отношении маневрирования при заходе на посадку или вылете, связи и времени истечения срока действия разрешения.

Примечание. Время истечения срока действия разрешения означает время, после которого данное разрешение автоматически аннулируется, если выполнение полета не начато.

3.7.1.2 При необходимости устанавливаются стандартные маршруты вылета и прибытия и предписывается использование связанных с ними схем для содействия:

- а) безопасному, упорядоченному и беспрепятственному потоку воздушного движения;
- б) описанию маршрута и схемы в диспетчерских разрешениях.

3.7.1.3 Органу ОВД предусматривается возможность выдачи пилоту разрешения на полет по кратчайшему маршруту между любыми двумя точками при всякой возможности, когда полет проходит под контролем данного диспетчерского района, хотя это не будет освобождать пилота от обязанности представлять план полета в рамках опубликованной системы маршрутов. Орган ОВД будет использовать такой метод управления в значительной степени по своему усмотрению, без обязательства применять его систематически во всех случаях. Кроме того, должно быть гарантировано, что предоставляемое навигационное наведение или контроль за ходом полета с помощью радиолокатора адекватны и позволяют пилотам выполнять полеты по таким прямым маршрутам с той степенью точности, которая требуется для осуществления эшелонирования воздушных судов.

### 3.7.2 Диспетчерские разрешения на околозвуковой полет

3.7.2.1 Диспетчерское разрешение в отношении этапа околозвукового ускорения при сверхзвуковом полете действует до конца этого этапа.

3.7.2.2 Диспетчерское разрешение в отношении торможения и снижения воздушного судна при переходе от сверхзвукового полета в крейсерском режиме к дозвуковому полету должно обеспечивать непрерывное снижение на околозвуковом этапе.

3.7.2.3 Использование воздушного пространства при полетах воздушных судов на сверхзвуковых скоростях разрешается только в специальных зонах или на высоте более 360 эшелона (11100 м).

### 3.7.3 Повторение диспетчерских разрешений и информации, касающейся обеспечения безопасности полетов

3.7.3.1 Летный экипаж повторяет диспетчеру УВД, касающиеся обеспечения безопасности полетов, части разрешений и указаний УВД, переданные с помощью речевой связи. Всегда повторяются перечисленные ниже сообщения:

- а) диспетчерские разрешения на полет по маршруту;
- б) разрешения и указания, касающиеся входа, посадки, взлета, ожидания при пробеге после посадки, пересечения и освобождения действующей ВПП; и
- в) указания относительно действующей ВПП, установки высотомера, кодов ВОРЛ, эшелонов полета, курса и скорости и переданные диспетчером или содержащиеся в радиовещательных сообщениях ATIS эшелоны перехода.

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

3.7.3.1.2 Диспетчер прослушивает повторение, чтобы убедиться в том, что разрешение или указание правильно подтверждено летным экипажем, и предпринимает немедленные действия для устранения любых расхождений, выявленных при повторении.

3.7.3.2 За исключением случаев, оговоренных соответствующим органом ОВД, речевое повторение сообщений CPDLC (по каналу связи «диспетчер-пилот») не требуется.

3.7.3.3 Водители транспортных средств, выполняющие или собирающиеся выполнять операции в площади маневрирования, повторяют диспетчеру воздушного движения касающиеся обеспечения безопасности полетов части разрешений органа УВД, переданные с помощью речевой связи, например, указания выехать на ВПП или РД, остановиться перед ВПП или РД, пересечь ВПП или РД и выполнять операции на любой действующей ВПП или РД.

3.7.3.4 Диспетчер прослушивает повторение переданного указания для того, чтобы убедиться в правильности его понимания водителем транспортного средства и немедленно предпринимает меры по исправлению любых несоответствий, выявленных в результате повторения.

### 3.7.4 Координация диспетчерских разрешений

Диспетчерское разрешение согласовывается между органами управления воздушным движением в отношении всего маршрута полета воздушного судна или указанной части этого маршрута следующим образом.

3.7.4.1 Разрешение выдается воздушному судну на полет до аэродрома первой посадки:

- а) когда до вылета согласовано это разрешение между всеми органами, под чьим управлением полет этого воздушного судна будет находиться, или
- б) когда существует уверенность в том, что между теми органами, которые будут управлять полетом, данным воздушным судном, будет осуществляться предварительная координация.

Примечание. В том случае, когда разрешение выдается в отношении начального этапа полета только как средство ускорения движения вылетающих воздушных судов, последующее разрешение на маршруте будет таким, как указывается выше, даже если аэродром первой предполагаемой посадки находится под юрисдикцией другого районного диспетчерского центра, а не того, который выдает разрешение на маршруте.

3.7.4.2 Когда координация, предусматриваемая в п.3.7.4.1, не осуществлена, разрешение воздушному судну дается только до того пункта, в котором судно получит дальнейшее разрешение, причем при необходимости даются указания о выполнении полета в зоне ожидания.

3.7.4.2.1 Воздушное судно устанавливает связь с органом управления воздушным движением, расположенным в направлении полета до точки передачи управления, для того, чтобы получить диспетчерское разрешение в направлении полета.

3.7.4.2.1.1 При получении диспетчерского разрешения на дальнейший полет воздушное судно поддерживает двустороннюю связь с органом управления воздушным движением, под контролем которого оно находится в данный момент.

3.7.4.2.1.2 Диспетчерское разрешение на дальнейший полет, отчетливо опознается пилотом как таковое.

3.7.4.3 Когда вылет воздушного судна предполагается с аэродрома, находящегося в одном диспетчерском районе, с заходом в другой диспетчерский район в пределах 30 мин или другого конкретного периода времени, согласованного между соответствующими районными диспетчерскими центрами, координация со следующим районным диспетчерским центром осуществляется до выдачи диспетчерского разрешения на вылет.

3.7.4.4 В том случае, когда воздушное судно намеревается выйти за пределы диспетчерского района для полета вне контролируемого воздушного пространства с последующим заходом в тот же или другой диспетчерский район, может выдаваться диспетчерское разрешение для полета из пункта вылета до аэродрома (посадочной площадки) первой предполагаемой посадки. Такое разрешение или изменения к нему действуют только в отношении тех частей полета, которые выполняются в пределах контролируемого воздушного пространства.

3.7.4.5 Пересечение государственной границы Кыргызской Республики воздушными судами при выполнении международных полетов осуществляется по воздушным коридорам пролета государственной границы Кыргызской Республики.

Не является нарушением правил пересечения государственной границы Кыргызской Республики вне воздушных коридоров в случаях: обхода грозových очагов, чрезвычайных ситуаций в полете.



Орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) оповещает о вынужденном пересечении государственной границы Кыргызской Республики военный орган Кыргызской Республики.

3.7.4.6 Пересечение воздушным судном государственной границы Кыргызской Республики без радиосвязи запрещается, за исключением случая, когда отказ радиосвязи произошел в полете.

3.7.4.7 При отсутствии каналов связи между органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) и органом обслуживания воздушного движения сопредельного государства, согласование условий пересечения государственной границы Кыргызской Республики осуществляется экипажем воздушного судна с органом обслуживания воздушного движения сопредельного государства не менее чем за 10 минут до пересечения государственной границы Кыргызской Республики. Условия пересечения государственной границы Кыргызской Республики сообщаются экипажем воздушного судна органу ОВД.

3.7.4.8 При наличии каналов связи между органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) и органом обслуживания воздушного движения сопредельного государства согласование условий пересечения государственной границы Кыргызской Республики осуществляется между органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) и органом обслуживания воздушного движения сопредельного государства. Условия пересечения государственной границы Кыргызской Республики сообщаются экипажу воздушного судна органом ОВД.

3.7.4.9 При наличии различий в системах эшелонирования, принятых в Кыргызской Республике и в сопредельном с Кыргызской Республикой государстве, смена эшелона осуществляется на основании региональных соглашений между органами ОВД.

3.7.4.10 Диспетчерское разрешение на вход в воздушное пространство применения RVSM не выдается воздушным судам, выполняющим полет в составе группы.

3.7.4.11 Государственные воздушные суда не имеют ограничений на производство полетов в воздушном пространстве между эшелонами полета 290 и 410.

3.7.4.12 Воздушные суда не утвержденные к RVSM и планирующие полет транзитом получают диспетчерское разрешение следовать ниже эшелона полета 290 или выше эшелона полета 410.

### 3.7.5 Организация потока воздушного движения

3.7.5.1 Система организации потока воздушного движения (ATFM) внедряется в воздушном пространстве, где потребности в воздушном движении иногда превышают или, предполагается, превысят заявленную пропускную

способность соответствующей системы диспетчерского обслуживания воздушного движения.

3.7.5.2 Пропускная способность системы диспетчерского обслуживания воздушного движения объявляется органом ОВД.

Примечание. Краткая информация о методах расчета пропускной способности сектора/рабочего места диспетчера УВД содержится в «Руководстве по планированию обслуживания воздушного движения» (Doc 9426).

3.7.5.3 Службу АТФМ внедряют на основе региональных аэронавигационных соглашений или, в соответствующих случаях, многосторонних соглашений. В таких соглашениях предусматриваются общие процедуры и общие методы определения пропускной способности.

3.7.5.4 В том случае, когда органу УВД становится ясно, что дополнительное движение сверх того, которое уже принято для управления, нельзя обработать в данный период времени в конкретном месте или конкретном районе либо его можно обработать только в определенной последовательности, он сообщает об этом органу АТФМ, если таковой создан, а также органам ОВД. Экипажи воздушных судов, направляющихся в данное место или в данный район, и соответствующие эксплуатанты также информируются об ожидаемых задержках или ограничениях, которые будут введены.

3.7.5.5 Органы, обеспечивающие непосредственную организацию, планирование и обслуживание воздушного движения/служба организации потока воздушного движения (АТФМ) Кыргызской Республики осуществляют стратегическое (перспективное), предтактическое (суточное) и тактическое (текущее) планирование использования воздушного пространства.

3.7.5.6 В процессе планирования и координирования использования воздушного пространства допускается внесение изменений в заявленные пользователями воздушного пространства условия использования воздушного пространства (место, время и высота).

3.7.5.7 При отсутствии разрешения полномочного органа ответственного за выдачу разрешения на использование воздушного пространства/службы организации потоков воздушного движения (АТФМ) на пересечение государственной границы Кыргызской Республики воздушным судном, выполняющим международный полет, орган ОВД (управления полетами), запрещает экипажу воздушного судна вход в воздушное пространство Кыргызской Республики.

3.7.5.8 В контексте АТФМ меры по управлению потоком не должны приниматься в отношении рейсов следующих типов:

- а) рейсы, выполняемые в аварийной ситуации, в том числе в условиях совершения актов незаконного вмешательства;
- б) рейсы, выполняемые в гуманитарных целях;
- в) рейсы, выполняемые в медицинских целях и специально заявленные органами здравоохранения;
- г) рейсы, выполняемые в поисково-спасательных целях;

- д) рейсы, имеющие статус "глава государства"; и
- е) прочие рейсы, в отношении которых существуют особые требования государственных органов.

### 3.8 Управление движением лиц и транспортных средств на аэродромах

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

3.8.2 В условиях ограниченной видимости настоящие правила предусматривают следующее:

- а) количество лиц и транспортных средств, работающих на площади маневрирования аэродрома, ограничивается необходимым минимумом и особое внимание уделяется требованиям к защите критических зон ILS/MLS при выполнении точных заходов на посадку по приборам по категории II или категории III (если имеется);
- б) с учетом соблюдения положений в п.3.8.3 выдерживается минимальное расстояние между транспортными средствами и рулящими воздушными судами, установленное соответствующим органом ОВД, принимая во внимание имеющиеся технические средства;
- в) при постоянном выполнении на одну и ту же ВПП точных заходов на посадку по приборам совместно по ILS и MLS по категории II или категории III (если имеется) обеспечивается защита более ограничивающих критических зон ILS и MLS.

3.8.3 Аварийно-спасательные транспортные средства, следующие для оказания помощи воздушному судну, терпящему бедствие, пользуются правом первоочередности перед всеми другими видами транспортных средств.

3.8.4 При условии соблюдения положений п.3.8.3 транспортные средства, находящиеся на площади маневрирования, соблюдают следующие правила:

- а) транспортные средства и транспортные средства, буксирующие воздушные суда, уступают дорогу воздушным судам, производящим посадку, взлет и руление;
- б) транспортные средства уступают дорогу другим транспортным средствам, буксирующим воздушные суда;
- в) транспортные средства уступают дорогу другим транспортным средствам в соответствии с инструкциями органа ОВД;
- г) несмотря на положения подпунктов а), б) и в), транспортные средства и транспортные средства, буксирующие воздушные суда, следуют указаниям аэродромного диспетчерского пункта.

### 3.9 Обеспечение радиолокационного контроля и ADS-B

3.9.1 Радиолокационные системы и наземные системы ADS-B должны обеспечивать отображение связанных с безопасностью полетов оповещений и предупреждений, включая оповещение о конфликтной ситуации, упреждающую информацию о конфликтной ситуации, предупреждение о минимальной безопасной абсолютной высоте и непреднамеренно дублируемые коды ВОРЛ.

3.9.2 Коды 7700, 7600 и 7500 резервируются на международной основе для использования пилотами соответственно в условиях аварийной ситуации, отказа радиосвязи или незаконного вмешательства.

3.9.3 При отсутствии каких-либо указаний от органа ОВД, экипаж воздушного судна использует приемответчик в режиме "А", установив код 2000. При выходе воздушного судна из зоны действия ВОРЛ, код А2000 может устанавливаться по указанию органа ОВД.

3.9.4 В соответствии с Перечнем распределения кодов ВОРЛ Европейского региона ИКАО серии кодов 02 и 13 выделены как транзитные коды для использования в районе применения РА EUR-H (Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан) и назначаются органами ОВД Кыргызской Республики.

3.10 Использование радиолокатора контроля наземного движения (SMR)  
(Зарезервировано)

3.11 Разрешительный и уведомительный порядок использования  
воздушного пространства

3.11.1 Разрешительным порядком использования воздушного пространства является порядок использования воздушного пространства, при котором пользователи воздушного пространства осуществляют свою деятельность на основании планов (расписаний, графиков) использования воздушного пространства при наличии разрешения на использование воздушного пространства.

3.11.2 Разрешение на использование воздушного пространства не требуется в случае:

- а) санкционированных Кыргызской Республикой военных операций в воздушном пространстве Кыргызской Республики в интересах Кыргызской Республики;
- б) оказания помощи или проведении поисково-спасательных работ при стихийных бедствиях, катастрофах, авариях и других чрезвычайных случаях и обстоятельствах, угрожающих жизни и здоровью людей или интересам Кыргызской Республики;
- в) мероприятий по предотвращению нарушений правил использования воздушного пространства Кыргызской Республики;

г) выполнения нерегулярных полетов национальными эксплуатантами внутри Кыргызской Республики;

д) в случае уведомительного порядка использования воздушного пространства.

3.11.3 Уполномоченные органы, принявшие решение об использовании воздушного пространства в случаях, указанных в п.3.11.2, обязаны немедленно уведомить об этом орган ОВД.

3.11.4 Разрешительный порядок использования воздушного пространства устанавливается:

а) для пользователей воздушного пространства, чья деятельность не связана с выполнением полетов воздушных судов и осуществляется на основании планов использования воздушного пространства (графиков) - в воздушном пространстве Кыргызской Республики;

б) для пользователей воздушного пространства, выполняющих полеты в контролируемом воздушном пространстве (за исключением деятельности, указанной в п.3.11.2).

3.11.5 Разрешение на использование воздушного пространства для полета беспилотного воздушного судна требуется независимо от класса используемого воздушного пространства.

3.11.6 В разрешении на использование воздушного пространства указывается:

а) для полетов воздушных судов:

- номер рейса (регистрационный опознавательный знак);
- аэродром вылета и расчетное время вылета;
- маршрут полета;
- аэродром назначения;

б) для осуществления деятельности, не связанной с выполнением полетов воздушных судов:

- время начала и окончания деятельности;
- границы района и диапазон используемых высот.

3.11.7 Разрешение на использование воздушного пространства Кыргызской Республики при выполнении международных полетов кыргызскими и иностранными пользователями воздушного пространства выдается на основании:

а) разрешений (выдаваемых Министерством иностранных дел Кыргызской Республики) на выполнение разовых полетов воздушных судов иностранных государств, связанных с перевозками глав государств и правительств и возглавляемых ими делегаций, министров иностранных дел и министров обороны, на выполнение разовых полетов государственных воздушных судов иностранных государств, а также на основе взаимности - на выполнение транзитных полетов воздушных судов иностранных государств, требующих использования дипломатических каналов для получения разрешений на эти полеты;

б) разрешений выдаваемых органом гражданской авиации Кыргызской Республики на разовые полеты воздушных судов.

3.11.8 Разрешение на полеты гражданских воздушных судов иностранных государств на аэродромы или по маршрутам обслуживания воздушного движения Кыргызской Республики, не открытых для международных полетов, и вне этих маршрутов выдает орган гражданской авиации по согласованию с Государственным комитетом национальной безопасности Кыргызской Республики.

3.11.9 Воздушное судно, пересекшее государственную границу Кыргызской Республики без соответствующего разрешения органа гражданской авиации Кыргызской Республики и (или) других уполномоченных государственных органов Кыргызской Республики, вторгшееся в запретную зону, зону ограничения полетов или нарушившее правила пересечения государственной границы Кыргызской Республики, признается воздушным судном-нарушителем и принуждается к посадке.

3.11.9.1 Воздушное судно-нарушитель, получившее распоряжение о посадке, должно произвести посадку в указанном ему месте. После посадки и выяснения причин нарушения разрешение на дальнейшее выполнение полета выдается в установленном порядке, уполномоченным государственным органом Кыргызской Республики и органом обслуживания воздушного движения.

3.11.9.2 Расходы, связанные с пресечением нарушения порядка использования воздушного пространства Кыргызской Республики, возмещаются владельцем воздушного судна-нарушителя.

### 3.11.10 Уведомительный порядок использования воздушного пространства

3.11.10.1 Под уведомительным порядком использования воздушного пространства понимается предоставление эксплуатантам возможности выполнения полетов без получения диспетчерского разрешения.

3.11.10.2 Уведомительный порядок использования воздушного пространства устанавливается в воздушном пространстве класса G, исключая запретные и ограничительные зоны, а также маршрутов ОВД, в которых применяется полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение.

3.11.10.3 Эксплуатанты, осуществляющие полеты в воздушном пространстве класса G, в целях получения полетно-информационного обслуживания и аварийного оповещения, предоставляют план полета в орган ОВД.

3.11.10.4 При планировании полетов воздушных судов по правилам визуальных полетов, предусматривающих использование воздушного пространства класса G с пересечением других классов воздушного пространства, представление плана полета не требуется. В таких случаях вход в эти классы воздушного пространства осуществляется при наличии диспетчерского разрешения органа ОВД и обязательной двухсторонней связи.

## Глава 4. ПОЛЕТНО-ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

### 4.1 Применение

4.1.1 Полетно-информационным обслуживанием обеспечиваются все воздушные суда, на полет которых эта информация может оказать влияние и которые:

- а) обеспечиваются диспетчерским обслуживанием воздушного движения или
- б) иным образом известны органам ОВД.

Примечание. Полетно-информационное обслуживание не снимает с командира воздушного судна какой-либо ответственности, и он должен принимать окончательное решение относительно любого предлагаемого изменения плана полета.

4.1.2 Когда органы ОВД обеспечивают одновременно полетно-информационное обслуживание и диспетчерское обслуживание воздушного движения, диспетчерское обслуживание воздушного движения является приоритетным.

Примечание. Признается, что при определенных обстоятельствах воздушным судам, выполняющим заход на посадку, посадку, взлет и набор высоты, может незамедлительно потребоваться информация, влияющая на безопасность полетов кроме той, которая относится к предоставлению диспетчерского обслуживания воздушного движения.

### 4.2 Критерии применения полетно-информационного обслуживания

4.2.1 Полетно-информационное обслуживание включает предоставление следующей информации:

- а) SIGMET и AIRMET;
  - б) касающейся вулканической деятельности, предшествующей извержению, вулканических извержений, а также облаков вулканического пепла;
  - в) касающейся выброса в атмосферу радиоактивных веществ или токсических химических веществ;
  - г) об изменении эксплуатационного состояния навигационных средств;
  - д) об изменении состояния аэродромов и связанных с ними средств, включая информацию о состоянии рабочих площадей аэродрома, когда они покрыты снегом, льдом или значительным слоем воды;
  - е) о беспилотных неуправляемых аэростатах;
- или любой другой информации, могущей повлиять на безопасность полетов.

4.2.2 Кроме информации, указанной в п.4.2.1, полетно-информационное обслуживание, которым обеспечиваются полеты, включает предоставление информации относительно:

- а) сообщаемых или прогнозируемых погодных условий на аэродромах вылета, назначения и запасных аэродромах;

б) опасности столкновения для воздушных судов, выполняющих полет в воздушном пространстве классов С и G;

в) для полета над водной поверхностью и по просьбе пилота предоставляется любая имеющаяся информация, например о радиопозывном, местоположении, истинной линии пути, скорости и т. д.

Примечание 1. Информация, указанная в подпункте б), включающая только известные воздушные суда, присутствие которых может создавать угрозу столкновения с информируемыми воздушными судами, будет иногда неполной, и органы ОВД не берут на себя ответственность за ее постоянный выпуск или за ее точность.

Примечание 2. Когда существует необходимость дополнить информацию об угрозе столкновения, предоставляемую в соответствии с подпунктом б), либо в случае временного нарушения полетно-информационного обслуживания в определенном воздушном пространстве можно применять (если имеется) радиовещательную передачу воздушными судами информации о движении.

4.2.3 Органы ОВД как можно скорее передают специальные донесения с бортов воздушных судов другим соответствующим воздушным судам, связанному с ними метеорологическому органу и другим соответствующим органам ОВД.

4.2.4 Кроме информации, указанной в п.4.2.1, полетно-информационное обслуживание, предоставляемое воздушным судам, выполняющим полеты по ПВП, включает предоставление имеющейся информации относительно движения и погодных условий по маршруту полета, в которых полет по ПВП может оказаться невыполнимым.

#### 4.3 Радиовещательные передачи при оперативном полетно-информационном обслуживании

##### 4.3.1 Применение

4.3.1.1 Метеорологическая информация и оперативная информация (если таковая имеется) о навигационных средствах и аэродромах, включаемая в полетно-информационное обслуживание, предоставляется в объединенном виде.

4.3.1.2 Сообщения, содержащие объединенную оперативную полетную информацию, передаются на борт воздушных судов с указанным содержанием и в указанной последовательности для различных этапов полета.

4.3.1.3 При оперативном полетно-информационном обслуживании обеспечиваются радиовещательные передачи, состоящие из сообщений, содержащих объединенную информацию об отдельных эксплуатационных и метеорологических элементах по различным этапам полета. Эти радиовещательные передачи бывают одним из трех основных типов, т. е. ВЧ, ОВЧ и ATIS.



4.3.1.4 Использование сообщений OFIS в направленных передачах типа "запрос – ответ". По запросу пилота орган ОВД передает применимое к данному случаю сообщение OFIS.

#### 4.3.2 ВЧ-радиовещательные передачи при оперативном полетно-информационном обслуживании (OFIS)

4.3.2.1 ВЧ-радиовещательные передачи при оперативном полетно-информационном обслуживании (OFIS) обеспечиваются в тех случаях, когда установлено наличие потребности в них.

4.3.2.2 Когда такие ВЧ-радиовещательные передачи обеспечиваются:

- а) информация должна соответствовать указанной в п.4.3.2.5;
- б) последовательность работы станций, участвующих в радиовещательной передаче, определена в региональных аэронавигационных соглашениях;
- в) при ВЧ-радиовещательной передаче OFIS учитываются возможности человека.

Продолжительность радиовещательной передачи сообщения не должна превышать продолжительность, установленную в региональных аэронавигационных соглашениях, при этом обращается внимание на то, чтобы скорость передачи не ухудшала качества приема;

г) каждое сообщение по аэродрому обозначается названием аэродрома, к которому относится информация;

д) когда ко времени радиовещательной передачи информация не получена, включается последняя имеющаяся информация с указанием времени этого наблюдения;

е) радиовещательная передача полного сообщения повторяется в пределах остатка времени, выделенного для данной радиовещательной станции;

ж) включаемую в радиовещательную передачу информацию обновляют немедленно, если происходит существенное изменение; и

з) ВЧ-сообщение OFIS подготавливается и распространяется органом, назначаемым органом гражданской авиации.

4.3.2.3 ВЧ-радиовещательные передачи OFIS по аэродромам, выделенным для использования в рамках международных воздушных сообщений, ведутся на английском языке.

4.3.2.4 Когда ВЧ-радиовещательные передачи OFIS ведутся на нескольких языках, для каждого языка используется дискретный канал.

4.3.2.5 В сообщения, входящие в ВЧ-радиовещательные передачи при оперативном полетно-информационном обслуживании, включается следующая информация, передаваемая в указанной последовательности:

а) информация о погоде на маршруте; информацию об особых явлениях погоды на маршруте передают по имеющейся форме SIGMET, предписываемой в АПКР-3 «Метеорологическое обеспечение полетов»;

б) информация по аэродрому, в том числе:

- 1) название аэродрома;
- 2) время наблюдения;
- 3) важная оперативная информация;
- 4) направление и скорость ветра у земли; максимальная скорость ветра;
- 5) видимость и дальность видимости на ВПП (RVR);
- 6) текущая погода;
- 7) облачность ниже 1500 м (5000 фут) или ниже наибольшей минимальной абсолютной высоты в секторе в зависимости от того, какое значение больше; кучево-дождевая облачность; если облачность сплошная - вертикальная видимость, когда такие данные имеются; и
- 8) прогноз по аэродрому.

#### 4.3.3 ОВЧ-радиовещательные передачи при оперативном полетно-информационном обслуживании (OFIS)

##### 4.3.3.1 Когда обеспечиваются ОВЧ-радиовещательные передачи:

- а) каждое сообщение по аэродрому обозначается названием аэродрома, к которому относится информация;
- б) когда ко времени радиовещательной передачи информация не получена, включается последняя имеющаяся информация с указанием времени этого наблюдения;
- в) радиовещательные передачи ведутся непрерывно и с повторением;
- г) при ОВЧ-радиовещательной передаче OFIS учитываются возможности человека.

Продолжительность радиовещательной передачи сообщения не превышает 5 мин, при этом обращается внимание на то, чтобы скорость передачи не ухудшала качества приема;

д) радиовещательное сообщение обновляется на регулярной основе.

Сообщение немедленно обновляется непосредственно после того, когда происходит существенное изменение; и

е) ОВЧ-сообщение OFIS подготавливается и распространяется органом, назначаемым органом гражданской авиации.

4.3.3.2 ОВЧ-радиовещательные передачи OFIS по аэродромам, выделенным для использования в рамках международных воздушных сообщений, ведется на английском языке.

4.3.3.3 В том случае, когда ОВЧ-радиовещательные передачи OFIS ведутся на нескольких языках, для каждого языка используется дискретный канал.

4.3.3.4 В сообщения, входящие в ОВЧ-радиовещательные передачи при оперативном полетно-информационном обслуживании, включается следующая информация в указанной последовательности:

- а) название аэродрома;
- б) время наблюдения;
- в) используемая для посадки ВПП;

- г) особые условия на поверхности ВПП и коэффициент сцепления;
- д) изменения эксплуатационного состояния навигационных средств;
- е) задержка в зоне ожидания;
- ж) направление и скорость ветра у земли; максимальная скорость ветра;
- з) видимость и дальность видимости на ВПП (RVR);
- и) текущая погода;
- к) облачность ниже 1500 м (5000 фут) или ниже наибольшей минимальной абсолютной высоты в секторе в зависимости от того, какое значение больше; кучево-дождевая облачность; если облачность сплошная – вертикальная видимость, когда такие данные имеются;
- л) температура воздуха;
- м) температура точки росы;
- н) данные для установки высотомера по QNH;
- о) дополнительная информация о недавних явлениях погоды, влияющих на производство полетов и о сдвиге ветра;
- п) прогноз типа “тренд”, когда он имеется; и
- р) уведомление о текущих сообщениях SIGMET.

#### 4.3.4 Радиовещательные передачи службы речевой автоматической передачи информации в районе аэродрома (речевой ATIS)

4.3.4.1 Радиовещательные передачи службы автоматической передачи речевой информации в районе аэродрома (речевой ATIS) обеспечиваются на тех аэродромах, где требуется снизить нагрузку на ОВЧ-каналы двусторонней связи ОВД "воздух – земля". Когда эти передачи обеспечиваются, они состоят из:

- а) одной радиовещательной передачи для прибывающих воздушных судов, или
- б) одной радиовещательной передачи для вылетающих воздушных судов, или
- в) одной радиовещательной передачи для прибывающих и вылетающих воздушных судов, или
- г) двух радиовещательных передач соответственно для прибывающих и вылетающих воздушных судов на тех аэродромах, где продолжительность радиовещательной передачи для прибывающих и вылетающих воздушных судов была бы слишком большой.

4.3.4.2 Для радиовещательных передач речевой ATIS используется дискретная частота ОВЧ-диапазона. Если нельзя использовать дискретную частоту, передачу ведут по речевому каналу наиболее подходящего навигационного средства в районе аэродрома, при условии, что он имеет достаточную зону действия и обеспечивает необходимое качество приема сигнала и что обозначение этого навигационного средства чередуется с данной передачей таким образом, чтобы последняя не была забита.

4.3.4.3 Радиовещательные передачи речевой ATIS не ведутся по речевому каналу ILS.

4.3.4.4 Когда обеспечивается ATIS с применением речевых радиовещательных передач, они ведутся непрерывно и с повторением.

4.3.4.5 Информация, содержащаяся в текущей радиовещательной передаче, немедленно доводится до сведения соответствующих органов ОВД, обеспечивающих воздушные суда информацией, касающейся захода на посадку, посадки и взлета, в том случае, когда данное сообщение не готовилось этими органами.

4.3.4.6 Радиовещательные передачи речевой ATIS на назначенных аэродромах, обеспечиваемые в рамках международных воздушных сообщений, ведутся на английском языке.

4.3.4.7 Когда радиовещательные передачи речевой ATIS ведутся на нескольких языках, для каждого языка используется дискретный канал.

4.3.4.8 Продолжительность радиовещательной передачи сообщения речевой ATIS не превышает 30 с, при этом скорость передачи или опознавательный сигнал навигационного средства, используемого для передачи ATIS, не ухудшали качества приема сообщения ATIS. При составлении радиовещательного сообщения ATIS учитываются возможности человека.

#### 4.3.5 Служба автоматической передачи информации в районе аэродрома (использующая речевые передачи и/или линию передачи данных)

4.3.5.1 В том случае, когда обеспечивается речевая ATIS:

- а) передаваемая информация касается одного аэродрома;
- б) передаваемая информация немедленно обновляется, когда происходит существенное изменение;
- в) за подготовку и распространение сообщения ATIS отвечают органы ОВД;
- г) отдельные сообщения ATIS обозначаются индексом в виде буквы из фонетического алфавита ИКАО. Последующим сообщениям ATIS индексы присваиваются в алфавитном порядке;
- д) воздушные суда подтверждают прием информации после установления связи с органом ОВД, обеспечивающим соответственно диспетчерское обслуживание в районе подхода или аэродромное диспетчерское обслуживание;
- е) соответствующий орган ОВД, отвечая на сообщение, указанное выше в п.п.(д), когда речь идет о прибывающих воздушных судах, либо в такое другое время, которое может предписываться соответствующим полномочным органом ОВД, обеспечивает воздушные суда текущими данными об установке высотомера;
- ж) метеорологическая информация берется из местных метеорологических регулярных или специальных сводок.

4.3.5.2 Когда из-за быстро изменяющихся метеорологических условий нецелесообразно включать в передачу ATIS метеорологическую сводку, в сообщениях ATIS указывается, что соответствующая информация о погоде

передается при первоначальном установлении связи с соответствующим органом ОВД.

4.3.5.3 Содержащаяся в текущей передаче ATIS информация, получение которой подтверждено соответствующим воздушным судном, не требуется включать в направленную передачу для этого воздушного судна, за исключением данных об установке высотомера, которые предоставляются в соответствии с п.4.3.5.1 (е).

4.3.5.4 Если воздушное судно подтверждает прием передачи ATIS, которая уже устарела, любой элемент информации, требующий обновления, незамедлительно передается этому воздушному судну.

#### 4.3.6 Передачи ATIS для прибывающих и вылетающих воздушных судов

4.3.6.1 Сообщения ATIS, содержащие информацию как для прибывающих, так и вылетающих воздушных судов, включают следующие элементы информации в указанном порядке:

- а) название аэродрома;
- б) указатель прибытия и/или вылета;
- в) тип контракта (если передача ведется через D-ATIS);
- г) индекс;
- д) если целесообразно, время наблюдения;
- е) вид предполагаемого захода на посадку;
- ж) используемая ВПП; состояние аэродромной системы аварийного торможения, представляющее потенциальную опасность, если таковая имеется;
- з) особые условия на поверхности ВПП и, если целесообразно, коэффициент сцепления;
- и) если целесообразно, задержка в зоне ожидания;
- к) эшелон перехода, в соответствующем случае;
- л) другая важная оперативная информация;
- м) направление и скорость приземного ветра, в том числе значительные изменения, и, если имеются датчики приземного ветра, установленные на конкретных участках используемой ВПП, и эта информация требуется эксплуатантами, указание ВПП и ее участка, к которому информация относится;
- н) видимость и, в соответствующем случае, RVR;
- о) текущая погода;
- п) облачность ниже 1500 м (5000 фут) или ниже наибольшей минимальной абсолютной высоты в секторе в зависимости от того, какое значение больше; кучево-дождевая облачность; если облачность сплошная – вертикальная видимость, когда такие данные имеются;
- р) температура воздуха;
- с) температура точки росы;
- т) данные для установки (установок) высотомера;

- у) любая имеющаяся информация об особых метеорологических явлениях в зоне захода на посадку и набора высоты, включая сдвиг ветра, и информация о недавних явлениях погоды, влияющих на производство полетов;
- ф) прогноз типа “тренд”, когда он имеется; и
- х) особые указания ATIS.

#### 4.3.7 Передачи ATIS для прибывающих воздушных судов

4.3.7.1 Сообщения ATIS, содержащие информацию только для прибывающих воздушных судов, включают в себя следующие элементы информации в указанном порядке:

- а) название аэродрома;
- б) указатель прибытия;
- в) индекс;
- г) если целесообразно, время наблюдения;
- д) вид предполагаемого захода на посадку;
- е) основная ВПП для посадки; состояние аэродромной системы аварийного торможения, представляющее потенциальную опасность, если таковая имеется;
- ж) особые условия на поверхности ВПП и, если целесообразно, коэффициент сцепления;
- з) если целесообразно, задержка в зоне ожидания;
- и) эшелон перехода, в соответствующем случае;
- к) направление и скорость приземного ветра, включая значительные изменения, и, если имеются датчики приземного ветра, установленные на конкретных участках используемой ВПП, и эта информация требуется эксплуатантами, указание ВПП и ее участка, к которому информация относится;
- л) видимость и, если целесообразно, RVR;
- м) текущая погода;
- н) облачность ниже 1500 м (5000 фут) или ниже наибольшей минимальной абсолютной высоты в секторе в зависимости от того, какое значение больше; кучево-дождевая облачность; если облачность сплошная – вертикальная видимость;
- о) температура воздуха;
- п) температура точки росы;
- р) данные для установки (установок) высотомера;
- с) любая имеющаяся информация об особых метеорологических явлениях в зоне захода на посадку, включая сдвиг ветра, и информация о недавних явлениях погоды, влияющих на производство полетов;
- т) прогноз типа “тренд”, когда он имеется; и
- у) особые указания ATIS.

#### 4.3.8 Передачи ATIS для вылетающих воздушных судов

4.3.8.1 Сообщения ATIS, содержащие информацию только для вылетающих воздушных судов, включают в себя следующие элементы информации в указанном порядке:

- а) название аэродрома;
- б) указатель вылета;
- в) индекс;
- г) если целесообразно, время наблюдения;
- д) ВПП, используемая для взлета; состояние аэродромной системы аварийного торможения, представляющее потенциальную опасность, если таковая имеется;
- е) особые условия на поверхности ВПП, используемой для взлета, и, если целесообразно, коэффициент сцепления;
- ж) если целесообразно, задержка вылета;
- з) если целесообразно, эшелон перехода;
- и) направление и скорость приземного ветра, в том числе значительные изменения, и, если имеются датчики приземного ветра, установленные на конкретных участках используемой ВПП, и эта информация требуется эксплуатантами, указание ВПП и ее участка, к которому информация относится;
- к) видимость и, в соответствующем случае, RVR;
- л) текущая погода;
- м) облачность ниже 1500 м (5000 фут) или ниже наибольшей минимальной абсолютной высоты в секторе в зависимости от того, какое значение больше; кучево-дождевая облачность; если облачность сплошная – вертикальная видимость;
- н) температура воздуха; (t p) температура точки росы;
- о) данные для установки (установок) высотомера;
- п) любая имеющаяся информация об особых метеорологических явлениях в зоне набора высоты, включая сдвиг ветра;
- р) прогноз типа “тренд”, если имеется; и
- с) особые указания ATIS.

#### 4.4 Радиовещательные передачи VOLMET и обслуживание D-VOLMET

(Зарезервировано)

#### 4.5 Консультативное обслуживание воздушного движения

4.5.1 Задача консультативного обслуживания воздушного движения заключается в повышении эффективности информации об опасности столкновения по сравнению с тем, как это делается при обеспечении простого полетно-информационного обслуживания.

4.5.2 Консультативное обслуживание воздушного движения должно рассматриваться как временная мера, которая применяется до тех пор, пока его можно будет заменить диспетчерским обслуживанием.

4.5.3 Консультативное обслуживание воздушного движения вводится для того, чтобы позволить органу ОВД в течение ограниченного периода времени приобрести необходимый опыт в обеспечении диспетчерского обслуживания в полном объеме, условно действуя в качестве диспетчеров воздушного движения без принятия на себя полной ответственности, предусмотренной для УВД.

4.5.4 При введении консультативного обслуживания воздушного движения необходимо четко объяснить пользователям его характер, с тем, чтобы не возникло неправильное понимание вопросов качества обслуживания, которого они могут ожидать. Необходима полная координация, с тем чтобы этот переходный этап ОВД мог быть более коротким. При одновременном выполнении полетов по ППП и ПВП вблизи загруженных аэродромов, может вводиться консультативное обслуживание воздушного движения для полетов по ПВП с целью:

- а) разделения полетов по ПВП от полетов по ППП, осуществляемых в том же районе;
- б) предоставления воздушным судам консультаций по ведению полета и информации о других полетах по ПВП, осуществляемых вблизи от них.

4.5.5 При консультативном обслуживании воздушного движения не достигается уровень безопасности, обеспечиваемый диспетчерским обслуживанием, и оно не может взять на себя выполнение всех видов ответственности, возлагаемой на диспетчерское обслуживание в отношении предотвращения столкновений, из-за возможной неполноты информации, касающейся местонахождения воздушных судов в соответствующем районе и имеющейся в распоряжении органа, обеспечивающего консультативное обслуживание воздушного движения. Для того чтобы это было ясно, при консультативном обслуживании воздушного движения не выдаются "разрешения", а только "консультативная информация" и, когда воздушному судну предлагается какой-либо порядок действий, используются слова "советуем" или "рекомендуем".



## Глава 5. АВАРИЙНОЕ ОПОВЕЩЕНИЕ

### 5.1 Применение

5.1.1 Аварийным оповещением обеспечиваются:

- а) все воздушные суда, обслуживаемые диспетчерским обслуживанием воздушного движения;
- б) все другие воздушные суда, представившие план полета или известные органам обслуживания воздушного движения из других источников; и
- в) любые воздушные суда, в отношении которых известно или предполагается, что они являются объектом незаконного вмешательства.

5.1.2 Центры полетной информации и районные диспетчерские центры служат главным пунктом для сбора всей полетной информации, относящейся к аварийному положению воздушного судна, выполняющего полет в пределах соответствующего района полетной информации или диспетчерского района, и для передачи такой информации соответствующему координационному центру поиска и спасания.

5.1.3 В случае возникновения аварийного положения с воздушным судном, находящимся под управлением АДП или ДПП, данный орган немедленно уведомляет об этом соответствующий центр полетной информации или районный диспетчерский центр, который в свою очередь уведомляет координационный центр поиска и спасания.

5.1.3.1 В любом случае, когда это требуется в связи с создавшейся обстановкой, соответствующий АДП или ДПП оповещает все соответствующие аварийно-спасательные службы, которые могут оказать необходимую немедленную помощь, и принимает другие необходимые меры для введения их в действие.

5.1.4 Для обеспечения такого взаимодействия между заинтересованными сторонами должны быть заключены необходимые соглашения. Эти соглашения должны охватывать не только процедурные вопросы в отношении того, кто и что должен делать в определенных обстоятельствах, но и учитывать все имеющиеся средства связи, которые можно использовать для оказания помощи воздушному судну, оказавшемуся в аварийном состоянии или подвергнувшемуся незаконному вмешательству. Кроме того в этих соглашениях наряду с другой необходимой информацией указываются фамилии лиц, с которыми требуется установить контакт.

### 5.2 Уведомление координационных центров поиска и спасания

5.2.1 Любые обстоятельства, при которых уведомление может оказаться целесообразным, органы ОВД, за исключением случаев, указанных в п.5.5.1 немедленно уведомляют координационные центры поиска и спасания, что

воздушное судно находится в аварийном положении, в соответствии с нижеследующим:

а) Стадия неопределенности, когда:

1) от воздушного судна не получено никаких сообщений по прошествии 30 мин после того времени, когда должно было быть получено сообщение, либо после первой неудачной попытки установить связь с таким воздушным судном, в зависимости от того, что наступает раньше; или когда

2) воздушное судно не прибывает в течение 30 мин после расчетного времени прибытия, сообщенного им в последней передаче или рассчитанного органами ОВД, в зависимости от того, какое из них позднее, за исключением случаев, когда не имеется никаких сомнений относительно безопасности воздушного судна и находящихся на его борту лиц.

б) Стадия тревоги, когда:

1) после того, как наступила стадия неопределенности, при последующих попытках установить связь с воздушным судном или запросах в другие соответствующие источники не удалось получить какие-либо сведения о воздушном судне; или когда

2) воздушное судно, получившее разрешение на посадку, не производит посадки по прошествии 5 мин после расчетного времени посадки и связь с данным воздушным судном вновь не установлена; или когда

3) получена информация, указывающая на то, что эксплуатационное состояние воздушного судна ухудшилось, но не настолько, что возможна вынужденная посадка, за исключением случаев, когда имеются данные, устраняющие опасения относительно безопасности воздушного судна и находящихся на его борту лиц, или когда

4) известно или предполагается, что воздушное судно стало объектом незаконного вмешательства.

в) Стадия бедствия, когда:

1) после того, как наступила стадия тревоги, дополнительные безуспешные попытки установить связь с воздушным судном и безрезультатные запросы в более широком масштабе указывают на вероятность того, что воздушное судно терпит бедствие;

2) считается, что запас топлива на борту израсходован или недостаточен для достижения безопасного места;

3) получена информация, указывающая на то, что эксплуатационное состояние воздушного судна ухудшилось настолько, что возможна вынужденная посадка;

4) получена информация или имеется обоснованная уверенность в том, что воздушное судно собирается выполнить или выполнило вынужденную посадку, за исключением тех случаев, когда имеется уверенность в том, что воздушному судну и находящимся на его борту лицам не угрожает серьезная и непосредственная опасность и требуется немедленная помощь.

5.2.2 Уведомление содержит следующую имеющуюся информацию в указанном порядке:

- а) INCERFA, ALERFA или DETRESFA в зависимости от той или иной аварийной стадии;
- б) вызывающее учреждение или лицо;
- в) характер аварийного положения;
- г) существенная информация из плана полета;
- д) орган, который был на связи в последний раз, время и использованное средство;
- е) последнее донесение о местоположении и способ определения последнего;
- ж) окраска и отличительная маркировка воздушного судна;
- з) опасные грузы, перевозимые в качестве авиагруза;
- и) любые действия, предпринятые органом, передающим уведомление;
- к) другие относящиеся к делу сведения.

5.2.2.1 Ту часть указанной в п.5.2.2 информации, которая отсутствовала в момент передачи уведомления координационному центру поиска и спасания, орган ОВД должен стремиться получить до объявления стадии бедствия, если имеется обоснованная уверенность в том, что эта стадия наступит.

5.2.3 Кроме уведомления, указанного в п.5.2.1, координационный центр поиска и спасания немедленно обеспечивается:

- а) любой дополнительной полезной информацией, особенно об изменении аварийного положения по стадиям;
- б) информацией об отмене аварийной обстановки.

Примечание. За отмену действий, предпринятые координационным центром поиска и спасания, отвечает сам центр.

### 5.3 Средства связи

5.3.1 Органы ОВД используют все имеющиеся средства связи для установления и поддержания связи с воздушным судном, находящимся в аварийном положении, и для запроса сведений об этом воздушном судне.

### 5.4 Прокладка маршрута полета воздушного судна, находящегося в аварийном положении

5.4.1 Если воздушное судно находится в аварийном положении, маршрут его полета прокладывается на карте для определения вероятного местоположения этого воздушного судна и его максимального удаления от последнего известного местоположения. На карте прокладываются также маршруты полета других воздушных судов, о которых известно, что они находятся вблизи соответствующего воздушного судна, для определения их вероятного местоположения.

### 5.5 Передача информации эксплуатанту

5.5.1 Когда районный диспетчерский центр или центр полетной информации решает, что воздушное судно находится в стадии неопределенности или в стадии бедствия, он, когда это возможно, сообщает об этом эксплуатанту до уведомления координационного центра поиска и спасания.

Примечание. Если воздушное судно находится в стадии бедствия, координационный центр спасания необходимо в соответствии с п.5.2.1 уведомлять немедленно.

5.5.2 Вся информация, направляемая районным диспетчерским центром или центром полетной информации координационному центру поиска и спасания, при наличии возможности немедленно передается также эксплуатанту.

#### 5.6 Передача информации воздушным судам, выполняющим полет вблизи воздушного судна, находящегося в аварийном положении

5.6.1 Когда орган ОВД устанавливает, что воздушное судно находится в аварийном положении, другие воздушные суда, о которых известно, что они находятся вблизи соответствующего воздушного судна, немедленно информируются о характере аварийного положения, за исключением случаев, указанных в п.5.6.2.

5.6.2 Когда орган ОВД знает или предполагает, что воздушное судно является объектом незаконного вмешательства, в сообщениях ОВД, передаваемых по каналам связи "воздух – земля", не дается никаких ссылок на характер аварийного положения, если на это не делалось ссылки в сообщениях, поступивших с борта соответствующего воздушного судна, и если есть основания полагать, что такая ссылка ухудшит положение.

## Глава 6. ТРЕБОВАНИЯ ОРГАНОВ ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ К СВЯЗИ

### 6.1 Авиационная подвижная служба (двусторонняя связь "воздух - земля")

#### 6.1.1 Общие положения

6.1.1.1 Для связи "воздух - земля" при обслуживании воздушного движения используется радиотелефония и/или линия передачи данных.

Примечание. Требования относительно обеспечения органов ОВД аварийным каналом 121,5 МГц и постоянного прослушивания ими этого канала изложены в томах II и V Приложения 10 к Конвенции о Международной гражданской авиации.

6.1.1.2 Эксплуатационное внедрение одной или нескольких новых операций в области организации воздушного движения (ОрВД) (например, введение сокращенного минимума бокового или продольного эшелонирования или операций, основанных на траектории), когда спецификация RCP установлена для обеспечения связи, основанной на характеристиках, органы ОВД в дополнение к соблюдению требований, указанных в п. 6.1.1.1, обеспечиваются оборудованием связи, которое будет позволять им предоставлять ОВД в соответствии с установленной(ыми) спецификацией(ями) RCP.

Примечание. Информация о концепции связи и наблюдения, основанных на характеристиках (PBCS), и инструктивный материал о ее внедрении содержатся в Doc 9869 ИКАО «Руководство по требуемым характеристикам связи (RCP)», утвержденного Генеральным секретарем ИКАО.

6.1.1.3 В том случае, когда для обеспечения диспетчерского обслуживания воздушного движения используется двусторонняя радиотелефонная связь "пилот - диспетчер" или связь по линии передачи данных, все такие каналы двусторонней связи "воздух - земля" обеспечиваются средствами записи.

Примечание. Требования в отношении хранения всех автоматических записей сообщений в УВД содержатся в п. 3.5.1.5 тома II Приложения 10 к Конвенции о Международной гражданской авиации.

6.1.1.4 Записи всех переговоров и сообщений по каналам связи, требуемые в п. 6.1.1.3, хранятся в течение по крайней мере 30 дней.

#### 6.1.2 Для полетно-информационного обслуживания

6.1.2.1 Средства двусторонней связи "воздух - земля" позволяют вести двустороннюю связь между органом, обеспечивающим полетно-информационное обслуживание, и соответствующим образом оборудованными воздушными судами, выполняющими полет в любом месте в пределах района полетной информации.

6.1.2.2 В том случае, когда это практически осуществимо, средства двусторонней связи "воздух - земля", используемые для полетно-информационного обслуживания, должны обеспечивать прямую, оперативную, непрерывную и свободную от помех двустороннюю связь.

### 6.1.3 Для районного диспетчерского обслуживания

6.1.3.1 Средства двусторонней связи "воздух - земля" позволяют вести двустороннюю связь между органом, обеспечивающим районное диспетчерское обслуживание, и соответствующим образом оборудованными воздушными судами, выполняющими полет в любом месте в пределах диспетчерского района(ов).

6.1.3.2 В том случае, когда это практически осуществимо, средства двусторонней связи "воздух - земля", используемые для районного диспетчерского обслуживания, должны обеспечивать прямую, оперативную, непрерывную и свободную от помех двустороннюю связь.

6.1.3.3 В том случае, когда при районном диспетчерском обслуживании абонентами используются и практически применяются каналы двусторонней речевой связи "воздух - земля", должны приниматься соответствующие меры для обеспечения прямой речевой связи "пилот - диспетчер".

### 6.1.4 Для диспетчерского обслуживания подхода

6.1.4.1 Средства двусторонней связи "воздух - земля" позволяют вести прямую, оперативную, непрерывную и свободную от помех двустороннюю связь между органом, обеспечивающим диспетчерское обслуживание подхода, и находящимися под его управлением соответствующим образом оборудованными воздушными судами.

6.1.4.2 В том случае, когда орган, обеспечивающий диспетчерское обслуживание подхода, функционирует в качестве отдельного органа, двусторонняя связь "воздух - земля" ведется по каналам связи, выделенным в его исключительное пользование.

### 6.1.5 Для аэродромного диспетчерского обслуживания

6.1.5.1 Средства двусторонней связи "воздух - земля" позволяют вести прямую, оперативную, непрерывную и свободную от помех двустороннюю связь между аэродромным диспетчерским пунктом и оборудованными соответствующим образом воздушными судами, выполняющими полет на любом расстоянии в пределах 45 км (25 м. миль) от соответствующего аэродрома.

6.1.5.2 В том случае, когда это оправдывается существующими условиями, для управления движения на площади маневрирования обеспечивают отдельные каналы.

## 6.2 Авиационная фиксированная служба (двусторонняя связь "земля - земля")

### 6.2.1 Общие положения

6.2.1.1 Для связи "земля - земля" при обслуживании воздушного движения используется прямая речевая связь и/или связь по линии передачи данных.

Примечание 1. Указание периода времени, определяющего скорость, с которой следует устанавливать связь, дается для справки службам связи, в частности для определения типов требуемых каналов связи; например, слово "мгновенная" предназначено для обозначения связи, которая может

устанавливаться между диспетчерами фактически немедленно; "пятнадцать секунд" допускает использование коммутатора и "пять минут" означает методы, связанные с ретрансляцией.

Примечание 2. Требования в отношении хранения всех автоматических записей сообщений в УВД содержатся в п. 3.5.1.5 тома II Приложения 10 к Конвенции о Международной гражданской авиации.

#### 6.2.2 Связь в пределах района полетной информации

##### 6.2.2.1 Связь между органами обслуживания воздушного движения

6.2.2.1.1 Центр полетной информации имеет средства для связи со следующими органами, обеспечивающими обслуживание в пределах его района ответственности:

а) районным диспетчерским центром, если они не расположены в одном месте;

б) диспетчерскими пунктами подхода;

в) аэродромными диспетчерскими пунктами.

6.2.2.1.2 Кроме связи с центром полетной информации, предписываемой в п. 6.2.2.1.1, районный диспетчерский центр имеет средства для связи со следующими органами, обеспечивающими обслуживание в пределах его района ответственности:

а) диспетчерскими пунктами подхода;

б) аэродромными диспетчерскими пунктами;

в) пунктами сбора донесений, касающихся обслуживания воздушного движения, в том случае, когда они создаются отдельно.

6.2.2.1.3 Кроме связи с центром полетной информации и районным диспетчерским центром, предписываемой в пп. 6.2.2.1.1 и 6.2.2.1.2, диспетчерский пункт подхода имеет средства для связи с соответствующим(и) аэродромным(и) диспетчерским(и) пунктом(ами) и соответствующим(и) пунктом(ами) сбора донесений, касающихся обслуживания воздушного движения, в том случае, когда он(и) создается(ются) отдельно.

6.2.2.1.4 Кроме связи с центром полетной информации, районным диспетчерским центром и диспетчерским пунктом подхода, предписываемой в пп. 6.2.2.1.1, 6.2.2.1.2 и 6.2.2.1.3, аэродромный диспетчерский пункт имеет средства для связи с соответствующим пунктом сбора донесений, касающихся обслуживания воздушного движения, в том случае, когда он создается отдельно.

6.2.2.2 Связь между органами обслуживания воздушного движения и другими органами

6.2.2.2.1 Центр полетной информации и районный диспетчерский центр имеют средства для связи со следующими органами, обеспечивающими обслуживание в пределах их соответствующих районов ответственности:

а) соответствующими военными органами;

б) метеорологическим органом, обслуживающим данный центр;

в) станцией авиационной электросвязи, обслуживающей данный центр;

г) соответствующими учреждениями эксплуатанта;

д) координационным центром поиска и спасания или, при отсутствии такого, любой другой соответствующей аварийно-спасательной службой;

е) органом международных NOTAM, обслуживающим данный центр.

6.2.2.2.2 Диспетчерский пункт подхода и аэродромный диспетчерский центр имеют средства для связи со следующими органами, обеспечивающими обслуживание в пределах их соответствующих районов ответственности:

а) соответствующими военными органами;

б) аварийно-спасательными службами (в том числе со службами скорой помощи, противопожарной службой и т. д.);

в) метеорологическим органом, обслуживающим соответствующий орган;

г) станцией авиационной электросвязи, обслуживающей соответствующий орган;

д) органом, обеспечивающим организацию деятельности на перроне, в том случае, когда он создается отдельно.

6.2.2.2.3 Средства связи, предусматриваемые в пп. 6.2.2.2.1 а) и 6.2.2.2.2 а), включают средства, обеспечивающие оперативную и надежную связь между соответствующим органом обслуживания воздушного движения и военным(и) органом(ами), отвечающим(и) за управление операциями по перехвату в пределах района ответственности этого органа обслуживания воздушного движения.

6.2.2.3 Описание средств связи

6.2.2.3.1 Средства, предусматриваемые в пп. 6.2.2.1, 6.2.2.2.1 а) и 6.2.2.2.2 а), б) и в), включают средства, обеспечивающие:

а) прямую речевую связь, используемую отдельно или в сочетании со связью по линии передачи данных, с помощью которой связь для передачи управления с использованием радиолокационных данных или данных ADS-B можно устанавливать мгновенно, а связь для других целей можно устанавливать, как правило, в пределах 15 с; и

б) буквопечатающую связь в том случае, когда требуется письменная запись; время прохождения сообщения при ведении такой связи не превышает 5 мин.

6.2.2.3.2 Во всех случаях, не предусмотренных в п. 6.2.2.3.1, средства связи должны обеспечивать:

а) прямую речевую связь, используемую отдельно или в сочетании со связью по линии передачи данных, устанавливаемую, как правило, в пределах 15 с; и

б) буквопечатающую связь в том случае, когда требуется письменная запись; время прохождения сообщения при ведении такой связи не превышает 5 мин.

6.2.2.3.3 Во всех случаях, когда требуется автоматический ввод данных в ЭВМ обслуживания воздушного движения и (или) вывод данных из этих ЭВМ, обеспечиваются соответствующие средства для автоматической записи.



6.2.2.3.4 Средства связи, предусмотренные в соответствии с пп. 6.2.2.1 и 6.2.2.2, при необходимости дополняют средствами других видов визуальной или звуковой связи, например замкнутой телевизионной системой или отдельной системой обработки информации.

6.2.2.3.5 Средства связи, предусмотренные в п. 6.2.2.2 а), б) и в), включают средства прямой речевой связи, приспособленные для циркулярной связи.

6.2.2.3.6 Средства связи, предусмотренные в п. 6.2.2.2 г), должны включать средства, обеспечивающие устанавливаемую, как правило, в пределах 15 с прямую речевую связь, и приспособленные для циркулярной связи.

6.2.2.3.7 Все средства прямой речевой связи или линии передачи данных между органами обслуживания воздушного движения и между органами обслуживания воздушного движения и другими органами, указанными в пп. 6.2.2.2.1 и 6.2.2.2.2, обеспечиваются автоматической записью.

6.2.2.3.8 Записи данных и сообщений, требуемые в пп. 6.2.2.3.3 и 6.2.2.3.7 хранятся в течение по крайней мере 30 дней.

#### 6.2.3 Связь между районами полетной информации

6.2.3.1 Центры полетной информации и районные диспетчерские центры имеют средства для связи со всеми соседними центрами полетной информации и районными диспетчерскими центрами.

6.2.3.1.1 Эти средства связи во всех случаях включают средства, обеспечивающие передачу сообщения в форме, удобной для длительного хранения, и их доставку в соответствии с временем прохождения сообщений, установленных региональными аэронавигационными соглашениями.

6.2.3.1.2 Если это иным образом не предписывается региональными аэронавигационными соглашениями, средства связи между районными диспетчерскими центрами, обслуживающими смежные диспетчерские районы, включают, кроме того, средства, обеспечивающие прямую речевую связь и, в соответствующих случаях, связь по линии передачи данных с автоматической записью, с помощью которых связь для передачи управления с использованием радиолокационных данных, данных ADS-B или ADS-C можно устанавливать мгновенно, а связь для других целей можно устанавливать, как правило, в пределах 15 с.

6.2.3.1.3 Когда это требуется в соответствии с соглашением между заинтересованными государствами для устранения или уменьшения необходимости в перехватах в случае отклонений от заданной линии пути, средства связи между соседними центрами полетной информации или районными диспетчерскими центрами, за исключением тех, которые упомянуты в п. 6.2.3.1.2, включают средства обеспечения прямой речевой связи, используемой отдельно или в сочетании со связью по линии передачи данных. При этом обеспечиваются средства связи с автоматической записью.

6.2.3.1.4 Средства связи, указанные в п. 6.2.3.1.3, должны позволять устанавливать связь, как правило, в пределах 15 с.

6.2.3.2 Во всех случаях, когда возникают особые обстоятельства, должна устанавливаться связь между соседними органами ОВД.

Примечание. Особые обстоятельства могут существовать вследствие плотности движения, видов полетов воздушных судов и (или) способа организации воздушного пространства и могут существовать даже в том случае, если диспетчерские районы и (или) диспетчерские зоны не являются смежными или (пока) не созданы.

6.2.3.3 В тех случаях, когда местные условия таковы, что воздушному судну необходимо выдавать разрешение для полетов в соседнем диспетчерском районе до вылета, обеспечивают связь между диспетчерским пунктом подхода и (или) аэродромным диспетчерским пунктом, с одной стороны, и районным диспетчерским центром, обслуживающим соседний район, с другой.

6.2.3.4 Средства связи, предусмотренные в п. 6.2.3.3, должны включать средства, обеспечивающие прямую речевую связь, используемую отдельно или в сочетании со связью по линии передачи данных, с автоматической записью, с помощью которых связь для целей передачи управления с использованием радиолокационных данных, данных ADS-B или ADS-C можно устанавливать мгновенно, а связь для других целей можно устанавливать, как правило, в пределах 15 с.

6.2.3.5 Во всех случаях, когда требуется автоматический обмен данными между ЭВМ обслуживания воздушного движения, обеспечиваются соответствующие средства для автоматической записи.

6.2.3.6 Записи данных и сообщений, требуемые в п. 6.2.3.5, хранятся в течение, по крайней мере, 30 дней.

#### 6.2.4 Правила ведения прямой речевой связи

Разработанные процедуры ведения прямой речевой связи должны позволять устанавливать немедленную связь для передачи очень срочных вызовов, касающихся безопасности воздушных судов, и прерывать при необходимости передаваемые в данный момент менее срочные вызовы.

#### 6.3 Служба управления движением на поверхности

6.3.1 Связь по управлению движением транспортных средств, кроме воздушных судов, на площадях маневрирования контролируемых аэродромов

6.3.1.1 Аэродромная диспетчерская служба по управлению движением транспортных средств на площади маневрирования обеспечивается средствами двусторонней радиотелефонной связи, за исключением случаев, когда считается достаточной связь с использованием системы визуальных сигналов.

6.3.1.2 В том случае, когда это оправдывается существующими условиями, для управления движением транспортных средств на площади маневрирования обеспечиваются отдельные каналы связи. На всех таких каналах обеспечивается автоматическая запись.

6.3.1.3 Записи сообщений, требуемые в п. 6.3.1.2, хранятся в течение минимум 30 дней.

Примечание. См. также п. 3.5.1.5, том II, Приложение 10 к Конвенции о Международной гражданской авиации.

#### 6.4 Авиационная радионавигационная служба

##### 6.4.1 Автоматическая запись данных наблюдения

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

6.4.1.2 Выполненные автоматические записи хранятся в течение минимум 30 дней. В том случае, когда эти записи имеют отношение к расследованию происшествий и инцидентов, они хранятся в течение более длительного периода до тех пор, пока не станет очевидным, что они больше не потребуются.

## Глава 7. ТРЕБОВАНИЯ ОРГАНОВ ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ К ИНФОРМАЦИИ

### 7.1 Метеорологическая информация

#### 7.1.1 Общие положения

7.1.1.1 Органы ОВД обеспечиваются информацией о фактических и прогнозируемых метеорологических условиях, необходимой для выполнения ими соответствующих функций. Информация предоставляется с периодичностью, которая отвечает требованиям соответствующих органов ОВД.

7.1.1.2 Орган ОВД обеспечивается подробной информацией о метеорологических явлениях и что может представлять опасность для полетов воздушных судов в районе аэродрома.

#### 7.1.2 Центры полетной информации и районные диспетчерские центры

7.1.2.1 Центры полетной информации и районные диспетчерские центры обеспечиваются метеорологической информацией, и при этом особое внимание уделяется происходящему или ожидаемому ухудшению метеорологического элемента по мере его определения. Эти сводки и прогнозы касаются района полетной информации или диспетчерского района и других районов.

Примечание. Для целей настоящего Правила, определенные изменения метеорологических условий рассматриваются как ухудшение метеорологического элемента, хотя в обычном порядке они таковыми не считаются. Например, повышение температуры может отрицательно сказаться на полетах воздушных судов некоторых типов.

7.1.2.2 Центры полетной информации и районные диспетчерские центры обеспечиваются через определенные промежутки времени текущими данными о давлении для установки высотомеров в отношении мест, указанных соответствующим центром полетной информации или районным диспетчерским центром.

#### 7.1.3 Органы диспетчерского обслуживания в районе подхода

7.1.3.1 Органам диспетчерского обслуживания в районе подхода, предоставляется метеорологическая информация в отношении находящегося в их ведении воздушного пространства и аэродромов. Специальные сводки и поправки к прогнозам передаются органам диспетчерского обслуживания в районе подхода, по мере необходимости в соответствии с установленными критериями, не дожидаясь следующей очередной сводки или прогноза.

7.1.3.2 Органам диспетчерского обслуживания в районе подхода, предоставляются текущие данные о давлении для установки высотомеров.

7.1.3.3 Органы диспетчерского обслуживания в районе подхода на конечном этапе захода на посадку, при посадке и взлете, оборудуются дисплеем позволяющим считывать текущее значение: ветра у земли, дальности видимости на ВПП, высоты нижней границы облаков. Этот дисплей связан с той же точкой наблюдения и с тем же датчиком, что и соответствующий дисплей в АДП и на метеорологической станции.

7.1.3.4 Органам диспетчерского обслуживания в районе подхода на конечном участке захода на посадку, при посадке и взлете, предоставляется информация о сдвиге ветра, который может неблагоприятно повлиять на воздушные суда на траекториях захода на посадку и взлета или при заходе на посадку по кругу.

#### 7.1.4 Аэродромные диспетчерские пункты

7.1.4.1 АДП обеспечиваются метеорологической информацией по аэродрому. Специальные сводки и поправки к прогнозам передаются в АДП, не дожидаясь следующей очередной сводки или прогноза.

7.1.4.2 АДП обеспечиваются текущими данными о давлении для установки высотомеров в отношении аэродрома.

7.1.4.3 АДП оборудуются дисплеем позволяющим считывать текущее значение ветра у земли. Этот дисплей связан с той же точкой наблюдения и с тем же датчиком, что и дисплей на метеорологической станции. В том случае, когда используется несколько датчиков, дисплеи, к которым они подсоединены, ясно маркируются для обозначения ВПП и участка ВПП, контролируемых каждым датчиком.

7.1.4.4 АДП на аэродромах, где дальность видимости на ВПП измеряется с помощью приборов, оборудуются дисплеем, позволяющим считывать текущее значение дальности видимости на ВПП. Этот дисплей связан с той же точкой наблюдения и с тем же датчиком, что и дисплей на метеорологической станции.

7.1.4.5 АДП на аэродромах, где высота нижней границы облаков измеряется с помощью приборов, должны оборудоваться дисплеем, позволяющим считывать текущее значение высоты нижней границы облаков. Этот дисплей должен быть связан с той же точкой наблюдения и с тем же датчиком, что и соответствующий дисплей на метеорологической станции.

7.1.4.6 В АДП предоставляется информация о сдвиге ветра, который может неблагоприятно повлиять на воздушные суда на траекториях захода на посадку или взлета или при заходе на посадку по кругу и воздушные суда на ВПП во время пробега или разбега при взлете.

7.1.4.7 АДП и/или другим соответствующим органам предоставляются предупреждения по аэродрому.

#### 7.2 Информация об условиях на аэродроме и эксплуатационном состоянии связанных с ним средств

7.2.1 АДП и ДПП постоянно снабжаются текущей информацией об особых условиях на рабочей площадке, в том числе о наличии временных опасностей, а также об эксплуатационном состоянии любого связанного с аэродромом средства на аэродроме, находящемся в их ведении.

### 7.3 Информация об эксплуатационном состоянии навигационных средств

7.3.1 Органы ОВД постоянно снабжаются текущей информацией об эксплуатационном состоянии визуальных навигационных средств, а также визуальных средств, имеющих важное значение для взлета, вылета, захода на посадку и посадки в пределах их района ответственности, и тех визуальных и не визуальных средств, которые необходимы для обеспечения наземного движения.

### 7.4 Информация о беспилотных неуправляемых аэростатах

7.4.1 Эксплуатанты беспилотных неуправляемых аэростатов сообщают соответствующим органам ОВД подробные данные о полетах беспилотных неуправляемых аэростатов.

### 7.5 Информация об "облаках" радиоактивных веществ и токсических химических веществ

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

## Глава 8. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ НЕСАНКЦИОНИРОВАННЫХ ВЫЕЗДОВ НА ВПП

### 8.1 Способствующие факторы при несанкционированных выездах на ВПП

8.1.1 Несанкционированные выезды на ВПП разделяются на несколько повторяющихся событий. Распространенными событиями являются следующие:

- а) воздушное судно или транспортное средство, пересекающее полосу перед воздушным судном, выполняющим посадку;
- б) воздушное судно или транспортное средство, пересекающее полосу перед воздушным судном, выполняющим взлет;
- в) воздушное судно или транспортное средство, пересекающее маркировку места ожидания у ВПП;
- г) воздушное судно или транспортное средство, неуверенное в своем местонахождении и непреднамеренно выезжающее на действующую ВПП;
- д) сбой в процессе связи, приводящий к несоблюдению указаний диспетчера УВД;
- е) воздушное судно, движущееся позади воздушного судна или транспортного средства, которое еще не освободило ВПП.

### 8.2 Сбой в процессе связи при операциях на ВПП

8.2.1 Сбой в процессе связи между диспетчерами и пилотами или водителями транспортных средств в контролируемой зоне является распространенным фактором при несанкционированных выездах на ВПП и зачастую связан со следующими обстоятельствами:

- а) использование нестандартной фразеологии;
- б) неправильное повторение пилотом или водителем транспортного средства указания органа УВД;
- в) необеспечение диспетчером проверки соответствия повторенных пилотом или водителем транспортного средства указаний выданному диспетчерскому разрешению;
- г) неправильное понимание пилотом и /или водителем транспортного средства указаний диспетчера;
- д) принятие к исполнению пилотом и/или водителем транспортного средства диспетчерского разрешения, предназначенного для другого воздушного судна или транспортного средства;
- е) блокировка или частичная блокировка сообщения;
- ж) слишком длинные или сложные сообщения.

8.2.2 Условия осуществления операций на ВПП настоятельно требуют того, чтобы все участники внимательно получали, понимали и правильно повторяли все передаваемые диспетчерские разрешения и указания.

8.2.3 Использование полных позывных применительно ко всем транспортным средствам, находящимся на той или иной ВПП либо в непосредственной близости от нее, является важным элементом в повышении безопасности операций на ВПП.

### 8.3 Требования, касающиеся повторения диспетчерских указаний, при операциях на ВПП

8.3.1 Строгое соблюдение правил повторения гарантирует, что диспетчерское разрешение или указание получено и правильно понято воздушным судном или транспортным средством. В соответствии с настоящими Правилами летный экипаж всегда повторяет диспетчеру УВД части разрешений и указаний УВД, касающиеся обеспечения безопасности полетов. Диспетчер УВД несет ответственность за проверку полноты и точности повторенных разрешений и указаний. При повторении пилот указывает позывной своего воздушного судна, а при невыполнении этого правила диспетчер запрашивает позывной.

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

### 8.4 Управление движением

8.4.1 Выдаваемые диспетчером указания по рулению всегда содержат границу действия разрешения, которая представляет собой точку, где воздушное судно должно остановиться и ждать дальнейшего разрешения возобновить движение. Для вылетающих воздушных судов границей действия разрешения обычно является точка ожидания у действующей ВПП, но может быть и любым другим местом на аэродроме в зависимости от существующих условий движения. При использовании вылетов с пересечением ВПП диспетчер УВД четко указывает соответствующие точки ожидания у ВПП.

8.4.2 В тех случаях, когда в диспетчерском разрешении на руление предусматривается граница действия, находящаяся за пределами ВПП, оно включает четкое разрешение на пересечение этой ВПП, даже если она не используется. Когда ожидается или предполагается пересечение ВПП эта информация тем или иным образом передается пилотам на этапе нахождения у перрона или перед снижением.

8.4.3 Используются стандартные маршруты руления. В случае более сложных указаний по рулению может оказаться целесообразным разделить сообщение на части, распределив диспетчерские разрешения и указания последовательным образом, чтобы исключить возможность неправильного понимания пилотом.



8.4.4 Для обеспечения полного учета всей ситуации с движением при смене диспетчеров разрабатывается стандартный контрольный перечень операций при передаче управления.

8.4.5 Необходимо производить оценку существующих ограничений видимости с аэродромного диспетчерского пункта, которые могут влиять на возможность обозревать ВПП, и такие зоны четко обозначаются на карте опасных участков.

8.4.6 Для воздушных судов нуждающихся в экстренной посадке, ВПП освобождается от препятствий не менее чем за 5 минут до расчетного времени посадки воздушного судна.

8.4.7 Диспетчер УВД всегда использует четкий и не двусмысленный метод указания на то, что та или иная ВПП временно занята.

8.4.8 Орган УВД, когда это практически возможно, выдает диспетчерское разрешение на полет по маршруту до того, как он выдаст разрешение на руление.

8.4.9 Необходимо обеспечить включение в процедуры УВД требования о выдаче четкого диспетчерского разрешения на пересечение ВПП, содержащего указатель ВПП, либо четкого указания об ожидании перед той или иной ВПП. Это касается и неиспользуемых ВПП.

8.4.10 В целях минимизации вероятности ошибок пилота разрабатывают и применяют систему стандартных маршрутов руления.

8.4.11 В соответствующих случаях применяют поэтапные указания по рулению, чтобы снизить рабочую нагрузку на пилота и вероятность возникновения путаницы. Поэтапные указания по рулению не предполагают диспетчерского разрешения на пересечение ВПП.

8.4.12 Ограничения, обусловленные экологическими соображениями, не должны создавать угрозу для безопасности операций (например, регулярные, многочисленные изменения в конфигурации ВПП).

8.4.13 В программы подготовки и инструктажи персонала УВД включают вопросы безопасности операций на ВПП.

8.4.14 Необходимо выявить все опасные факторы и произвести оценку всех рисков, связанных с применением процедур по увеличению пропускной способности ВПП (вылеты с пересечением ВПП, выруливание нескольких ВС на исполнительный старт, условные диспетчерские разрешения и т.д.), независимо от того, используются ли такие процедуры по отдельности или в сочетании. При необходимости разработать надлежащие меры по снижению такой опасности.

8.4.15 Не выдавать диспетчерское разрешение на выруливание на исполнительный старт, если данному воздушному судну потребуется ожидать на ВПП более 90 с сверх времени, которое обычно предусмотрено для вылета.

8.4.16 При использовании условных диспетчерских разрешений необходимо организовать специальную подготовку персонала для обеспечения того, чтобы выдача таких разрешений строго соответствовала положениям ИКАО.

8.4.17 При применении практики множественных вылетов или вылетов с пересечением ВПП не использовать искривленные РД или РД с поворотами, которые ограничивают возможности летного экипажа наблюдать за посадочным порогом ВПП или за зоной конечного этапа захода на посадку.

8.4.18 Для обеспечения непрерывного наблюдения за аэродромными операциями голова диспетчера должна быть поднята.

8.4.19 Светосигнальное оборудование ВПП включается при следующих условиях:

- а) при ночных полетах - за 15 мин. до захода солнца или расчетного времени прибытия воздушных судов, при вылете ВС момент запроса экипажа буксировки/запуска;
- б) в дневных условиях - при видимости 2000 м и менее, за 15 мин. до расчетного времени прибытия воздушных судов или момент запроса экипажа буксировки/запуска;
- в) огни системы визуальной индикации глиссады включаются независимо от условий видимости за 15 мин. до расчетного времени прибытия воздушных судов;
- г) по указанию органа УВД или требованию экипажа.

8.4.20 Светосигнальное оборудование выключается:

- а) с восходом солнца;
- б) в дневное время – при видимости более 2000 м;
- в) по окончании руления прибывшего ВС, а также после выхода из района аэродрома вылетающего ВС;
- г) при отсутствии полетов или перерыве в прилетах (вылетах) ВС более 15 мин.

8.4.21 Орган ОВД информирует прибывающее ВС:

- а) о значениях видимости или RVR 1500 м и менее и высоты нижней границы облаков 150 м (500 фут) и менее;
- б) об опасных метеоявлениях на конечном этапе захода на посадку;
- в) о состоянии поверхности ВПП и значении коэффициента сцепления;
- г) о направлении и скорости ветра с учетом его порывов.

8.4.22 При выполнении ремонтных и других работ на ВПП орган ОВД:

- а) не реже чем через каждые 15 мин контролирует наличие устойчивой радиосвязи с техническими и другими средствами на ВПП;
- б) дает указания об освобождении ВПП от технических и других средств не позднее, чем за 5 мин до расчетного (уточненного) времени посадки, а также непосредственно перед взлетом ВС;
- в) в случае нарушения двухсторонней радиосвязи с техническими и другими средствами, указанием об освобождении ВПП является трехкратное включение/выключение огней ВПП.

8.4.23 В случае если заходящее на посадку ВС достигло удаления внешнего маркера (ДПРМ), а находящееся на исполнительном старте ВС не

начало разбега, орган ОВД запрещает взлет, и дает заходящему ВС команду на повторный заход.

8.4.24 В случае если заходящее на посадку ВС, произвело посадку и выполняет процедуры по освобождению ВПП, разрешение на посадку следующему ВС, орган ОВД выдает на удалении не менее 1 км от торца ВПП, при этом соблюдается эшелонирование по турбулентному следу.

## 8.5 Процедуры низкой видимости на аэродроме (LVP)

### 8.5.1 Процедуры, вводимые на аэродроме:

- а) для руления, взлета - при видимости на ВПП (RVR) менее 400 метров;
- б) для захода на посадку по приборам критические и чувствительные зоны ILS должны всегда защищаться в погодных условиях, когда высота нижней границы облаков составляет менее 60 м (200 фут) или видимости на ВПП (RVR) - менее 600 м. В последнем случае воздушные суда, которые после взлета будут пролетать над антенной курсового передатчика, должны пролететь над этой антенной до того, как воздушное судно, осуществляющее заход на посадку, снизится до высоты 60 м (200 фут); аналогичным образом, воздушные суда, которые осуществляют маневрирование на земле, например при освобождении ВПП после посадки, должны покинуть критическую и чувствительную зоны до того, как воздушные суда, осуществляющие заход на посадку, снизятся до высоты 60 м (200 фут).

Размеры критических и чувствительных зон определяются разработчиком посадочной системы ILS.

8.5.2 Если производятся заходы на посадку по приборам, защита критических зон должна обеспечиваться тогда, когда условия погоды характеризуются высотой нижней границы облаков менее 250 м (800 фут) или дальностью видимости менее 3000 м.

## 8.6 Группы по вопросам безопасности операций на ВПП

8.6.1 На каждом аэродроме создается группа по вопросам безопасности операций на ВПП и обеспечивается ее деятельность в соответствии с кругом полномочий, определенным в «Руководстве по предотвращению несанкционированных выездов на ВПП» (Doc 9870).

8.6.2 На каждом аэродроме среди диспетчеров УВД, пилотов, водителей и другого персонала, связанного с операциями на ВПП, необходимо развернуть информационно-просветительскую работу по вопросам предотвращения несанкционированных выездов на ВПП. Указанную работу периодически обновляют, чтобы поддерживать интерес и эксплуатационный эффект.

8.6.3 Внедрение программы предотвращения несанкционированных выездов на ВПП начинается с создания на отдельных аэродромах групп по вопросам безопасности операций на ВПП. Которая координируется органом

гражданской авиации и заключается в разработке плана действий по обеспечению безопасности операций на ВПП, консультировании, по мере необходимости, соответствующего руководящего персонала по потенциальным проблемам несанкционированных выездов на ВПП и подготовке рекомендаций по устранению опасности и уменьшению остаточного риска. Такие меры разрабатываются на основе местных случаев несанкционированных выездов на ВПП либо в сочетании с информацией, полученной из других источников.

Примечание. Образец типовой формы для первоначального отчета о несанкционированном выезде на ВПП указан в приложении 6.

8.6.4 Указанная группа включает представителей службы эксплуатации аэродрома, поставщиков обслуживания воздушного движения, авиакомпаний или эксплуатантов воздушных судов, ассоциаций пилотов и диспетчеров УВД, а также любых других групп, непосредственно связанных с операциями на ВПП. Эта группа должна проводить совещания на регулярной основе. Частота проведения совещаний определяется самими группами. На некоторых аэродромах могут уже существовать иные группы, которые могли бы выполнять функции группы по вопросам безопасности операций на ВПП.

Примечание. Инструктивный материал по действиям указанных групп изложен в «Руководстве по предотвращению несанкционированных выездов на ВПП» (Doc 9870).

## Глава 9. ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

### 9.1 Учет влияния человеческого фактора

9.1.1 При проектировании рабочих мест диспетчеров УВД и всего рабочего зала диспетчерской с несколькими рабочими местами для диспетчеров необходимо принимать во внимание принципы эргономики.

9.1.2 Физическое и психологическое состояние человека будет во многом предопределять его взаимодействие с другими лицами, а также влиять на выполнение им определенных задач.

9.1.3 При анализе и определении безопасных условий труда диспетчеров УВД необходимо рассмотреть вопрос об уменьшении числа факторов, вызывающих стрессы и усталость.

9.1.4 В системе средств управления должна предусматриваться обеспечение диспетчеров УВД информацией о состоянии аэропортов, находящихся под их юрисдикцией, на постоянной основе.

9.1.5 Практическая учебная подготовка должна обеспечивать аэродромным диспетчерам возможность регулярного ознакомления с визуальными средствами, находящимися в аэропорту.

9.1.6 В системе организации ОВД должно обеспечиваться предоставление диспетчеру всей соответствующей информации о воздушной обстановке и ее развитии на постоянной основе.

9.1.7 В предоставлении оборудования и организационных процедурах должно быть предусмотрено следующее:

- 1) информация о состоянии навигационных средств должна предоставляться диспетчеру на постоянной основе;
- 2) необходимо установить процедуры, применяемые в случае отказа навигационных средств;
- 3) программы подготовки диспетчеров УВД должны включать отработку навыков применения процедур, связанных со сбоями в работе навигационных средств.

### 9.2 Контроль за ошибками

9.2.1 Ошибки должны учитываться на всех этапах проектирования, внедрения и эксплуатации сложных систем, где ожидаемым результатом является безопасность полетов. На этапах разработки, приобретения и внедрения системы организации воздушного движения нужно всегда проявлять бдительность в отношении возможности совершения ошибок будущими операторами систем ОВД и пользователями с тем, чтобы уменьшить эти возможности и/или смягчить последствия допущенных ошибок.

9.2.2 Применение автоматизации ориентированной на человека повысит ситуативную осведомленность диспетчера управления воздушным движением,

которая в свою очередь становится компонентом программы контроля за ошибками, осуществляемой поставщиком обслуживания воздушного движения. Диспетчеры с высоким уровнем ситуативной осведомленности с большей степенью вероятности смогут обнаружить ошибки и уменьшить их негативные последствия. Более того, если система ориентирована на человека, то уменьшается уязвимость системы от ошибок операторов при выполнении поставленных задач или их элементов.

## Глава 10. СЕРТИФИКАЦИЯ ПОСТАВЩИКА АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

В соответствии с пунктом 5 статьи 11 Воздушного кодекса Кыргызской Республики органом гражданской авиации осуществляется сертификация поставщика аэронавигационного обслуживания.

### 10.1 Общие положения

10.1.1 Сертификация поставщика аэронавигационного обслуживания (далее – поставщик АНО) воздушного движения является инструментом государственного регулирования и надзора в области гражданской авиации, в целях обеспечения безопасности полетов.

10.1.2 Аэронавигационное обслуживание, предоставляемое поставщиком АНО, должно соответствовать сертификационным требованиям на протяжении всего срока действия сертификата.

10.1.3 В целях обеспечения эффективного выполнения сертификационных требований орган гражданской авиации Кыргызской Республики (далее – ОГА КР) осуществляет регулярный надзор за предоставлением аэронавигационного обслуживания. Для этих целей ОГА КР устанавливает годовой план инспекций, который покрывает все виды предоставляемого обслуживания.

10.1.4 Проведение сертификации осуществляется возмездно.

10.1.5 Все расходы, связанные с оплатой работ по сертификации и инспекционному контролю (плановому и внеплановому), несет заявитель. Все практически проведенные работы по сертификации оплачиваются Заявителем вне зависимости от принятых по их результатам решений.

### 10.2. Основные сертификационные требования к обеспечению аэронавигационного обслуживания

10.2.1 Техническая и операционная компетентность и способность.

Поставщик АНО предоставляет безопасное и эффективное аэронавигационное обслуживание всем пользователям воздушного пространства Кыргызской Республики. Это обслуживание должно поддерживаться на приемлемом уровне и отвечать общим потребностям в использовании воздушного пространства. Для этих целей поставщик АНО должен поддерживать адекватный технический, операционный и квалификационный уровень.

10.2.2 Требования к организационной структуре.

- 1) Поставщик АНО должен установить организационную структуру, которая обеспечит предоставление безопасного, регулярного и эффективного аэронавигационного обслуживания;
- 2) Организационная структура должна определять следующие аспекты:

- а) права, обязанности и ответственность назначенных лиц, в частности руководителей, ответственных за безопасность полетов, качество, авиационную безопасность и управление человеческими ресурсами;
- б) четкую субординацию различных частей организации.

#### 10.2.3 Требования к системе управления безопасностью полетов.

Поставщик АНО разрабатывает и внедряет систему управления безопасностью полетов (СУБП) на основе Правительственной программы безопасности полетов. Обязательной частью системы управления безопасностью полетов является руководство по системе безопасности полетов, которое должно быть согласовано с ОГА КР.

#### 10.2.4 Требования к системе качества.

1) Поставщик АНО не позднее чем через два года после введения данных Правил, должен иметь систему качества, которая функционирует в отношении всех видов аэронавигационного обслуживания, и в рамках которой:

- а) установлена политика качества, которая должна, как можно больше, соответствовать потребностям различных пользователей;
- б) установлена программа качества, содержащая процедуры по проверке соответствия деятельности по АНО применяемым требованиям, стандартам и процедурам;
- в) есть руководство и составляются документы по надзору, отражающие работу системы качества;
- г) назначаются руководители для оценки соответствия и правильности применения процедур по обеспечению безопасного и эффективного обслуживания;
- д) осуществляется надзор за работой системы качества и при необходимости принимаются соответствующие меры.

2) Поставщик АНО должен обеспечить наличие и поддерживать актуальность руководств (инструкций) по предоставляемым видам аэронавигационного обслуживания.

3) Руководства (инструкции) предназначены для использования в своей деятельности операционным персоналом. В связи с этим:

- а) руководства (инструкции) должны содержать необходимые для деятельности операционного персонала инструкции и информацию;
- б) соответствующие части руководств (инструкций) должны быть доступны для соответствующего персонала;
- в) информация о введении в действие дополнений и изменений в руководствах (инструкциях), применяемых в непосредственной работе персонала, должна своевременно доводиться до сведения персонала.

#### 10.2.5 Требования по системе авиационной безопасности.

Поставщик АНО должен установить систему авиационной безопасности, которая обеспечивает:

- а) безопасность средств и персонала АНО, таким образом, чтобы предотвратить незаконное вмешательство;



б) безопасность получения и использования данных, их доступность только для лиц, соответствующим образом авторизованных для этого.

#### 10.2.6 Требования по управлению человеческими ресурсами.

Персонал поставщика АНО должен иметь соответствующую подготовку для обеспечения безопасного, регулярного и эффективного аэронавигационного обслуживания. Для этого поставщик АНО должен установить политику найма и подготовки персонала.

#### 10.2.7 Качество обслуживания.

1) Поставщик АНО должен предоставлять обслуживание в открытой и транспарентной манере. Для этих целей он публикует условия предоставления обслуживания и устанавливает процесс регулярных индивидуальных или общих консультаций с пользователями, которые проводятся как минимум раз в году.

2) Поставщик АНО должен иметь план мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств, предназначенный для случаев существенного ухудшения или прекращения предоставления всех видов обслуживания.

#### 10.2.8 Требования о предоставлении докладов.

1) Поставщик АНО должен предоставлять в ОГА КР годовой отчет о своей деятельности. Этот отчет должен отображать развитие в вопросах обеспечения безопасности.

2) Годовой отчет должен отражать, как минимум следующие аспекты:

а) оценку уровня качества и безопасности предоставляемого обслуживания;

б) развитие инфраструктуры и основной деятельности;

в) информацию о консультационном процессе с пользователями в отношении предоставляемого обслуживания;

г) информацию о политике в области управления человеческими ресурсами.

3) Поставщик АНО обязан оповестить ОГА КР об авиационных происшествиях, перебоях в работе, неисправностях, ошибках и других чрезвычайных ситуациях, возникших в процессе деятельности аэронавигационного обслуживания, если такое происшествие повлияло или могло повлиять на обеспечение безопасности полетов.

### 10.3 Требования к предоставлению аэронавигационного обслуживания.

#### 10.3.1 Система обеспечения безопасности полетов.

1) Поставщик АНО должен иметь интегрированную систему обеспечения безопасности полетов, которая:

а) обеспечивает формализованный, ясный и проактивный подход к систематическому процессу управления системой обеспечения безопасности полетов, отвечая требованиям и в соответствии с ответственностью при предоставлении обслуживания;

б) функционирует в отношении всех видов предоставляемого обслуживания и сопутствующих организационных вопросов, связанных с этим обслуживанием и находящихся под контролем поставщика АНО;

- в) обеспечивает установление персональной ответственности каждого, кто непосредственно связан с АНО, а также установление ответственности руководителей за показатели безопасности полетов для подразделений, которыми они руководят;
  - г) установление общей ответственности за обеспечение безопасности полетов для руководителей высшего звена;
  - д) обеспечивает условие, что достижение удовлетворительного уровня безопасности полетов является наивысшим приоритетом;
  - е) при предоставлении АНО обеспечивает условие, что основные принципы обеспечения безопасности полетов направлены на уменьшение вклада АНО, насколько это возможно, в риск возникновения авиационного происшествия.
- 2) В рамках системы управления безопасностью поставщик АНО должен:
- а) обеспечить соответствие условию, согласно которому персонал, связанный с предоставлением обслуживания, имеет адекватную подготовку и компетентность, а также соответствующим образом сертифицирован в соответствии с требованиями АПКР-1 «Выдача свидетельств авиационному персоналу»;
  - б) в рамках своей структуры определить функцию и ответственность для развития и поддержания системы обеспечения безопасности полетов;
  - в) обеспечить, чтобы руководитель, ответственный за развитие и поддержание системы управления безопасностью полетов, был административно независим и подчинялся непосредственно самому высокому уровню руководства;
  - г) обеспечить активное участие руководителя высшего звена в процессе обеспечения управления безопасностью и определить в этом отношении его ответственность;
  - д) обеспечить, где это практически применимо, определение количественного уровня безопасности полетов, и поддержание его применимо ко всем функциональным системам;
  - е) обеспечить систематическое документирование работы системы управления безопасностью таким образом, чтобы была видна прямая связь с политикой организации по обеспечению безопасности полетов;
  - ж) в рамках системы обеспечения безопасности полетов обеспечить проведение адекватной оценки внешних поставщиков услуг, принимая во внимание их значимость и возможность влияния на АНО;
  - з) обеспечить, чтобы процесс оценки риска и уменьшения его влияния управляется руководителями соответствующего уровня и распространяется на все аспекты АНО. В случае изменений функциональной части системы АНО применяются положения п.10.3.2, 2);
  - и) обеспечить, чтобы все события, связанные с операционными и техническими неполадками, имеющими непосредственное отношение к ОВД, немедленно расследовались, и, если необходимо, принимались соответствующие корректирующие меры по их устранению. Выполнение этого требования рассматривается ОГА КР, как выполнение требований нормативных актов по

предоставлению докладов о событиях, связанных с ОВД.

3) В процессе применения системы обеспечения безопасности полетов поставщик АНО должен обеспечить следующее:

а) должны проводиться регулярные обследования системы обеспечения безопасности полетов, при необходимости должны делаться рекомендации по улучшению, тем самым, обеспечивая уверенность руководителей в действенности системы управления безопасностью в подразделениях, за которые они отвечают, а также, чтобы подтвердить соответствие определенным частям системы управления безопасностью;

б) применение методов определения функциональных или операционных изменений в системе УВД или ее элементах, которые указывают на приближении к точке, где система и элементы не будут более соответствовать установленным требованиям и стандартам. Эти методы также должны позволять определять то, что корректирующие меры приняты;

в) ведение документации управления системой безопасности, использование этой документации, как основы для обеспечения обслуживания и связанной с ним деятельности, а также для предоставления информации ОГА КР.

4) В рамках применения системы управления безопасностью поставщик АНО должен обеспечить следующее:

а) информирование соответствующего персонала о возможной опасности, связанной с его деятельностью;

б) заключения и выводы, связанные с расследованием событий и другими вопросами в отношении безопасности полетов, доводились до руководителей и операционного персонала;

в) весь персонал вовлечен в процесс разработки предложений по определению опасностей, а также, где это необходимо, в процесс разработки предложений по вопросам изменений и улучшений системы безопасности полетов.

#### 10.3.2 Требования по оценке и снижению риска.

1) В соответствии с системой управления безопасностью поставщик АНО должен обеспечить, чтобы при внесении изменений в функциональные части системы ОВД, а также в сопутствующие виды обслуживания, находящиеся под его контролем, проводился систематический анализ по определению опасности, а также оценка риска применения таких изменений. В случае определения риска должны приниматься меры по его уменьшению. Такие меры применяются к следующим компонентам:

а) к частям функциональной системы ОВД, на протяжении всего ее жизненного цикла, начиная от планирования, внедрения, эксплуатации, обслуживания и заканчивая списанием;

б) к переносным и стационарным компонентам функциональной системы ОВД;

в) к оборудованию, процедурам и человеческим ресурсам, относящимся к функциональной системе ОВД и взаимодействию между ними.

2) Процесс определения опасности, оценки риска и меры по уменьшению его влияния должны включать в себя следующие аспекты:

а) определение целей, границ и взаимодействие соответствующих частей системы. Определение функций рассматриваемой части, а также операционное окружение, где планируется внедрить изменения;

б) определение аспектов безопасности, включая следующие вопросы:

- определение критических потенциальных опасностей и отказов, непосредственно касающихся ОВД;
- оценку безопасности в отношении серьезности и частоты (повторяемости) возможных событий связанных с безопасностью полетов, используя схемы классификации событий.
- определение приемлемости риска по отношению к максимально возможной вероятности возникновения опасного события.

в) стратегию мер по уменьшению риска, которая:

- определяет меры по защите от опасностей, связанных с риском применения изменений;
- включает, если это необходимо, вопросы обеспечения безопасности, покрывающие потенциально опасные участки системы ОВД;
- представляет меры обеспечения применимости и эффективности требований по безопасности.

г) меры по проверке того, что все определенные меры и требования по безопасности выполнены, а именно:

- до внедрения изменений;
- в переходный период, но перед фактическим применением;
- в процессе фактического применения;
- в процессе применения вплоть до прекращения применения.

3) Результаты, связанные с обоснованием и доказательством применения процесса оценки риска и мер по уменьшению его воздействия, включая определение опасностей, должны быть документированы таким образом, чтобы обеспечить следующее:

- что после внесения изменений часть системы, равно как и вся система ОВД, находится, и будет находиться на приемлемом уровне, соответствует, и будет в дальнейшем соответствовать требованиям по безопасности полетов;
- что, все требования по безопасности полетов по отношению планируемых операционных или функциональных изменений являются отслеживаемыми.

4) Определение факторов опасности должно производиться на регулярной основе. В целях уменьшения влияния факторов опасности и для оценки их серьезности должен применяться систематический подход, который включает в себя различные элементы системы, такие, как экипажи воздушных судов, диспетчеры УВД, физические характеристики воздушных судов, характеристики наземного оборудования ОВД, а также возможность предоставления безопасного ОВД.

10.3.3 Требования по безопасности, применимые к инженерному и техническому персоналу, чья деятельность непосредственно имеет отношение к вопросам безопасности полетов.

1) Поставщик АНО должен обеспечить, чтобы технический и инженерный персонал, кто эксплуатирует и обслуживает утвержденное для УВД оборудование, имели и поддерживали соответствующий уровень знаний.

2) В целях указанных в пункте 1) поставщик АНО должен:

- а) иметь политику и план подготовки персонала;
- б) иметь политику и квалификационную схему для технического и инженерного персонала;
- в) вести документацию, отражающую наличие адекватных знаний и компетентности технического и инженерного персонала, а также иметь систему распределения персонала для поддержания непрерывности предоставляемого обслуживания;
- г) вести записи, отражающие информацию о неквалифицированном персонале.

3) Поставщик АНО должен вести соответствующую документацию, которая отображает количество и статус персонала, непосредственно связанного с вопросами обеспечения безопасности полетов. Такая документация должна содержать, как минимум, следующую информацию:

- а) о назначенных руководителях, чьи функции имеют непосредственное отношение к обеспечению безопасности полетов;
- б) записи о квалификации технического и инженерного персонала и оценка соответствия установленным квалификационным требованиям;
- в) описание должностных обязанностей технического и инженерного персонала, его размещение и метод распределения персонала.

#### 10.3.4 Технологии работы и операционные процедуры.

Поставщик АНО должен применять технологии работы и операционные процедуры соответствующие и обеспечивающие выполнение требований Авиационных правил КР в части касающейся.

#### 10.4 Техническая, операционная компетентность и возможность.

10.4.1 Поставщик АНО при предоставлении метеорологического обслуживания должен обеспечивать условие, что метеорологическая информация, предназначенная для выполнения соответствующих функций, и в удобном для пользователей формате, доступна для следующих потребителей:

- а) эксплуатантам воздушных судов и аэродромов;
- б) членам летного экипажа;
- в) органам ОВД;
- г) поисково-спасательным службам;
- д) службам аэропортов, аэродромов;
- е) другим органам, связанным с осуществлением или обслуживанием полетов.

10.4.2 Поставщик АНО при предоставлении метеорологического обслуживания должен подтвердить уровень достижимой точности информации, распространяемой в целях выполнения полетов, включая источники информации, а также должен обеспечить своевременность предоставления информации и изменений к ней.

10.4.3 Поставщик АНО при предоставлении метеорологического

обслуживания должен соответствовать требованиям Авиационных правил Кыргызской Республики АПКР-3 «Метеорологическое обеспечение полетов».

10.4.4 Служба аэронавигационной информации должна обеспечивать аэронавигационной информацией, необходимой для обеспечения безопасности и регулярности полетов. Обеспечение аэронавигационной информацией включает в себя прием, обработку, форматирование, публикацию, хранение и распространение аэронавигационной информации.

10.4.5 Служба аэронавигационной информации до распространения информации должна обеспечивать целостность данных и подтверждать качество и источники предоставляемой информации.

10.4.6 При предоставлении услуг по связи, навигации и наблюдению должны быть обеспечены непрерывность, точность и целостность предоставляемых услуг.

10.4.7 Поставщик АНО при предоставлении услуг по связи, навигации и наблюдению должен подтвердить, что качество услуг соответствует установленному уровню и продемонстрировать, что поддерживается работоспособность и калибровка оборудования, где это необходимо.

10.4.8 Поставщик АНО при предоставлении услуг по связи, навигации и наблюдению должен соответствовать требованиям Авиационных правил Кыргызской Республики АПКР-10 «Авиационная электросвязь».

## 10.5 Процедуры сертификации.

10.5.1 Для получения «Сертификата» поставщик АНО должен предоставить в ОГА КР заявление на проведение сертификации в соответствии с формой, установленной в приложении 8 к настоящим Правилам.

10.5.2 К заявлению на проведение сертификации поставщика АНО прилагается сопроводительная документация (приложение 9), которая предоставляется в ОГА КР не менее чем за 90 дней до планируемой даты начала сертификации.

10.5.3 Проводится предварительная экспертиза предоставленных документов на соответствие требованиям авиационных правил и оформляется предварительное заключение (приложение 10) о возможности проведения сертификации или отказе.

10.5.4 Максимальный срок рассмотрения заявки и доведение заключения до заявителя составляет сорок дней с момента регистрации заявки на проведение сертификации.

10.5.5 Решение о проведении сертификации (приложение 11) принимается после устранения заявителем замечаний, отмеченных в заключении предварительной оценки.

10.5.6 Приказом руководителя ОГА КР формируется состав комиссии по сертификации поставщика АНО.

10.5.7 Комиссия по сертификации поставщика АНО готовит детальный план сертификационной проверки (приложение 12), о чем уведомляет поставщика АНО. Дальнейшая сертификационная проверка проводится согласно карты проверок (приложение 13) с целью оценки соответствия аэронавигационного обслуживания установленным требованиям авиационных правил и оформляется Акт сертификационной проверки (приложение 14) с выводами и при необходимости рекомендациями.

10.5.8 По результату сертификации оформляется решение о выдаче (отказе в выдаче) (приложение 15) Сертификата поставщика АНО.

10.5.9 Срок действия сертификата поставщика АНО составляет три года.

10.5.10 Действие сертификата АНО может быть приостановлено или аннулировано комиссией по сертификации при условии несоблюдения заявителем установленных требований.

10.5.11 Возобновление действия сертификата после аннулирования или приостановления на срок более шести месяцев проводится комиссией по сертификации по заявке поставщика АНО.

10.5.12 С целью осуществления непрерывного надзора ОГА КР проводится ежегодный мониторинг соответствия поставщика АНО. Устанавливается годовой график инспекций, который предусматривает проведение инспекций с соответствующими интервалами и охватывает все виды обслуживания. ОГА КР согласовывает график инспекций с поставщиком АНО.

10.5.13 «Сертификат поставщика АНО» (приложение 16) на право предоставления услуг по аэронавигационному обслуживанию содержит, по крайней мере, следующие сведения:

- а) государство и выдающий уполномоченный государственный орган;
- б) номер сертификата и дату истечения его срока действия;
- в) название предприятия и адрес основного места деятельности;
- г) дата выдачи, Ф.И.О, подпись и должность представителя уполномоченного государственного органа.

## Глава 11. ПРАВИЛА РАЗРАБОТКИ, ВНЕДРЕНИЕ МАРШРУТОВ ОВД И СХЕМ ПОЛЕТОВ

Целью настоящей главы является обеспечение безопасности полетов на гражданских аэродромах и в воздушном пространстве Кыргызской Республики путем установления минимальных технических требований к процессу разработки маршрутов ОВД и схем полетов (FPD).

### 11.1 Сфера применения

11.1.1 Правила устанавливают требования к органу ГА и к поставщику проектирования схем полетов (поставщик аэронавигационного обслуживания) и квалификацию лиц, участвующих в процессе разработки маршрутов ОВД и схем полетов.

11.1.2 Правила применяются к органу ГА и поставщику аэронавигационного обслуживания, который осуществляет разработку маршрутов ОВД и схем полетов, а также к любому лицу, участвующему в процессе разработки схем полетов.

11.2 Общие требования к поставщику проектирования маршрутов ОВД и схем полетов (Поставщик аэронавигационного обслуживания)

11.2.1 Поставщик аэронавигационного обслуживания должен обеспечить разработку маршрутов ОВД и схем полетов в соответствии с требованием настоящих правил, приложениями 1-3 к настоящим правилам и Doc 8168 ИКАО «Производство полетов воздушных судов. Том 2. Построение схем визуальных полетов и полетов по приборам PANS-OPS», утвержденного Советом ИКАО.

11.2.2 Поставщик аэронавигационного обслуживания уполномочен привлекать к процессу разработки маршрутов ОВД или схем полетов сторонние организации с обеспечением соблюдения требования настоящих правил.

11.2.3 Поставщик аэронавигационного обслуживания должен информировать орган ГА, если некоторые требования настоящего правила не могут быть соблюдены и если по соображениям безопасности необходимо отклониться от требований Doc 8168 ИКАО «Производство полетов воздушных судов. Том 2. Построение схем визуальных полетов и полетов по приборам PANS-OPS», утвержденного Советом ИКАО.

11.2.4 Для выполнения требований настоящих правил поставщик аэронавигационного обслуживания должен иметь:

- 1) систему управления качеством (СУК);
- 2) необходимые человеческие и финансовые ресурсы;
- 3) квалифицированный персонал, который:
  - а) прошел всю необходимую подготовку;
  - б) должностные инструкции.
- 4) рабочие процедуры, которые охватывают все процессы проектирования схем;
- 5) помещение, оборудование/автоматизированные системы и др.;



б) Руководство, которое описывает, что все процессы и процедуры соответствуют требованиям настоящих правил.

### 11.3 Руководство

#### 11.3.1 Руководство должно содержать:

а) организационную структуру поставщика аэронавигационного обслуживания, который осуществляет проектирование схем полетов (FPD) с должностями, обязанностями и ответственностью;

б) метод расчета необходимых человеческих ресурсов;

в) метод поддержания квалификации персонала;

г) описание процесса проектирования процедур;

д) перечень технического оборудования (программного обеспечения), используемого для проектирования схем полета;

е) функции для каждой должности в процессе проектирования и список обязанностей;

ж) описание процесса получения информации, необходимой для проектирования схем;

з) описание ведения учета;

и) описание процесса участия сторонней организации для проектирования;

к) процедуры, инструкции и рекомендации по оформлению, список документов.

11.3.2 Поставщик аэронавигационного обслуживания должен обеспечить разработку Руководства и утверждения его в органе, реализующем государственную политику в области гражданской авиации, и в соответствии с системой управлением качеством постоянно обновлять информацию в этом документе.

11.3.3 Руководство может быть как отдельным документом, так и сборником документов.

11.4 Обеспечение качества органом ГА и поставщиком аэронавигационного обслуживания

11.4.1 Орган ГА должен иметь описанные процессы и процедуры, необходимые для утверждения маршрутов, схем захода и вылета.

11.4.2 Поставщик аэронавигационного обслуживания должен внедрить СУК и обеспечить соответствие требованиям Doc 9906 ИКАО, которые:

а) обеспечивают ресурсы и все необходимые процедуры, относящиеся ко всему процессу разработки маршрутов ОВД и схем;

в) охватывают сбор данных о существующей или новой процедуре маршрутов, схем захода и вылета (сбор и экспертиза информации), наземной и/или летной валидации, публикации, поиске процедур и периодической верификации.

11.4.3 Поставщик аэронавигационного обслуживания должен разработать и внедрить процедуру выявления и устранения ошибок.

11.4.4 Поставщик аэронавигационного обслуживания в течение всего процесса проектирования маршрутов ОВД и схем полетов для минимизации

ошибок должен использовать современное программное обеспечение и автоматизированные системы, которые обеспечивают:

- а) обмен данными между сторонами в цифровом формате;
- б) целостность данных.

11.5 Данные, относящиеся к разработке проекта маршрутов ОВД и схем полетов

11.5.1 Поставщик аэронавигационного обслуживания для проектирования схем полетов получает, хранит и собирает следующие данные/информацию:

- а) валидированные и верифицированные данные о местности и препятствиях;
- б) о наземных аэронавигационных средствах и воздушном пространстве;
- в) о заинтересованных пользователей воздушного пространства (ОВД, эксплуатант аэродрома, авиакомпания и др.);
- г) об инфраструктуре аэропорта, такая как классификация ВПП, освещение, маркировка и т. д.;
- д) данные относящейся к окружающей среде (охраняемые территории, запретные зоны и др.);
- е) любая другая информация, связанная со схемами полетов.

11.5.2 Поставщик аэронавигационного обслуживания должен обеспечивать координацию со всеми заинтересованными сторонами на протяжении всего процесса проектирования схем полетов.

11.5.3 В качестве аэронавигационных данных о местности допускается применение цифровых моделей местности с доступных интернет ресурсов при условии проведения перекрестной проверки с целью соответствия точности данных, учитывая растительный покров и техногенную среду.

11.6 Процесс разработки маршрутов ОВД и схем полетов

11.6.1 Поставщик аэронавигационного обслуживания после получения данных, относящиеся к проектированию схем полетов должен создать модель дизайна процедур.

11.6.2 Поставщик аэронавигационного обслуживания должен обеспечить обсуждение проекта маршрутов/схем полетов со всеми заинтересованными сторонами.

11.6.3 Поставщик аэронавигационного обслуживания после согласования проекта схем полетов со всеми заинтересованными сторонами должен обеспечить валидацию и верификацию проекта схем полетов.

11.6.4 Поставщик аэронавигационного обслуживания должен обеспечить, чтобы проверка проекта схем полетов выполнялась независимым специалистом в области дизайна процедур (который не участвовал в процессе проектирования).

11.6.5 Поставщик аэронавигационного обслуживания должен проверять существующие маршруты и схемы полетов не реже одного раза в пять лет и при необходимости обновлять их.

11.7 Валидация схем полетов

11.7.1 Валидация дизайна процедур включает в себя наземную и летную валидацию.

11.7.2 Наземная валидация должна быть сделана в любом случае.

11.7.3 Летная валидация не является обязательной, если:

- а) пригодность схемы полетов для производства полетов можно определить другими способами;
- б) точность и/или целостность данных о препятствиях и рельефе местности можно определить другими способами;
- в) новые схемы полетов незначительно отличаются от существующих схем полетов;
- г) схема полета не требует принятия мер по минимизации последствий отклонений от расчетных критериев.

11.7.4 Во время наземной и/или летной валидации поставщик аэронавигационного обслуживания должен подготовить «Отчет о валидации схем полетов», который включает:

- а) краткое описание схем полетов;
- б) карта, которая отражает характерные особенности рельефа местности, препятствия и ограничений;
- в) перечень учитываемых препятствий, идентификацию и описание доминирующих препятствий и иных препятствий, влияющих на построение схемы полета, широту/долготу контрольных точек пути, линии пути/направления участков схемы полета, длины и абсолютные высоты;
- г) предлагаемые указатели окончания траектории в формате ARINC 424 (только для схем полетов с использованием PBN);
- д) минимальная высота полета, предназначенная для каждого этапа процедуры;
- е) инфраструктура аэродрома, например о визуальных средствах (ALS, VASI);
- ж) каждый участок маршрута, где отражены процедуры и профиль;
- з) анализ навигационных средств;
- и) другая информация, если таковая имеется.

11.8 Наземная и летная валидация

11.8.1 Наземная валидация является неотъемлемой частью внедрения схем полетов.

11.8.2 Наземная валидация должна быть выполнена дизайнером с соответствующими знаниями и опытом.

11.8.3 Во время наземной валидации дизайнер должен определить необходимость летной валидации.

11.8.4 Поставщик аэронавигационного обслуживания должен убедиться, что проверка полета выполняется пилотом, который:

- а) имеет свидетельство коммерческого или линейного пилота;
- б) имеет возможность для летной валидации и опыт.

11.8.5 Поставщик аэронавигационного обслуживания контролирует летную валидацию и обеспечивает, чтобы процедура полета:

- а) удовлетворяла существующим навигационным средствам;
- б) выдерживались требования к высоте полета;
- в) соблюдались требования по безопасности полетов.

11.8.6 В течении летной валидации каждый этап процедур должен учитывать:

- а) расположение критических препятствий, используемых для расчета минимальных высот полета;
- б) безопасный маневр воздушного судна;
- в) разметку ВПП, освещение, навигационные средства и наличие связи.

#### 11.9 Хранение записей

11.9.1 Все материалы/данные должны храниться в течение всего периода использования маршрутов ОВД и схем полетов.

#### 11.10 Утверждение и опубликование маршрутов ОВД и схем полетов

11.10.1 Любой маршрут или схема полета до публикации должна быть одобрена органом ГА.

11.10.2 Поставщик услуг должен предоставить в орган ГА следующую документацию/информацию:

- а) цель создания и/или изменения маршрута ОВД или схемы полетов;
- б) подтверждение о соответствии требованиям настоящих правил при разработке;
- в) отчет о валидации касающихся только схем полетов;
- г) проект маршрутов ОВД и схем полетов.

11.10.3 Орган ГА должен рассмотреть представленную документацию и принять решение об одобрении или отказе изменения маршрута ОВД или схемы полета. Процедура утверждения маршрута ОВД или схемы полета оформляется в соответствии с Инструкцией по делопроизводству Кыргызской Республики. Поставщик аэронавигационного обслуживания должен быть уведомлен об одобрении/утверждении.

11.10.4 Орган ГА не одобряет проект маршрутов ОВД и схем полетов, если к заявке не прилагаются документы и информация, не соответствующая требованиям пункта 11.10.2 настоящих правил. Поставщик аэронавигационного обслуживания должен быть уведомлен о причинах отказа.

11.10.5 Поставщики аэронавигационного обслуживания совместно с органом ГА должны обеспечить публикацию утвержденной процедуры полета в АИР КР.

11.10.6 Сроком рассмотрения, одобрения/утверждения или отказа от проекта создания и/или изменения маршрута ОВД или схемы полета органом ГА, является один месяц.

#### 11.11 Персонал и квалификация

11.11.1 Сотрудник проектирования схем полетов «дизайнер» должен соответствовать следующим квалификационным требованиям:

- а) высшее или профессиональное авиационное образование;
- б) опыт работы в области аэронавигационного обслуживания в сфере УВД, САИ не менее трех лет, либо в качестве пилота или штурмана авиакомпания;
- в) знание соответствующих стандартов и рекомендуемой практики SARPs ИКАО;
- г) знание соответствующих национальных авиационных правил.

11.11.2 Поставщик аэронавигационного обслуживания должен обеспечить достаточное количество сотрудников для проектирования маршрутов ОВД и схем полетов.

11.11.3 Поставщик аэронавигационного обслуживания должен один раз в два года проводить анализ достаточности количества сотрудников проектирования схем полетов, принимая во внимание его обучение/подготовку, ежегодный отпуск и рабочую нагрузку.

#### 11.12 Обучение

11.12.1 Поставщик аэронавигационного обслуживания должен разработать программу обучения дизайнера, которая включает в себя:

а) начальное обучение, которое включает в себя практическое обучение (ОТ), которое проходит под наблюдением опытного персонала (проектировщика), имеющий опыт работы как проектировщика не менее пяти лет;

б) переподготовка, которая проводится не реже одного раза в три года в зарубежных центрах подготовки и направлена на поддержание квалификации;

в) специализированное обучение, направленное на новые требования, стандарты, технологии и т. д.

11.12.2 Поставщик аэронавигационного обслуживания должен разработать годовой план обучения дизайнера.

11.12.3 Поставщик аэронавигационного обслуживания должен обеспечить файловую систему сохранения результатов обучения, переподготовки дизайнера на весь период его работы.

11.13 Ответственность за невыполнение требований, изложенных в настоящих правилах

11.13.1 Невыполнение требований, изложенных в настоящем правиле, определяется законодательством Кыргызской Республики.

11.13.2 Надзор за выполнением требований, предписанных этими правилами, контролируется органом ГА.

## Глава 12. НОРМАТИВНЫЕ ПРАВИЛА КОНТРОЛЯ УТОМЛЕНИЯ

12.1. Устанавливаются правила нормирования рабочего времени, которые учитывают острое и кумулирующееся утомление, факторы суточных ритмов и характер выполняемой работы. Эти правила устанавливают:

а) максимальное:

i) количество часов любого служебного времени;

ii) количество последовательных рабочих дней;

iii) количество часов, отработанных за определенный период;

iv) время нахождения на рабочем месте;

б) минимальные:

i) продолжительность внеслужебного времени;

ii) количество требуемых выходных дней за определенный период;

iii) продолжительность перерывов между периодами нахождения на рабочем месте в служебное время.

12.2. Поставщик обслуживания воздушного движения устанавливает такой порядок распределения внеплановых смен, который позволяет диспетчерам УВД избегать продолжительных периодов бодрствования.

12.3. Установленный порядок согласно п. 2.28.3 в) и г) и позволяющий отклоняться от требований, вышеприведенных в п. 1 а) и б), предусматривает следующее:

а) обоснование необходимости отклонения;

б) степень отклонения;

в) дату и время вступления отклонения в силу;

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

Примечание. Инструктивный материал по разработке и внедрению нормативных правил контроля утомления содержится в Дос 9966 ИКАО «Руководство по надзору за использованием механизмов контроля утомления», утвержденного Генеральным секретарем ИКАО.

## Глава 13. ТРЕБОВАНИЯ К СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ ФАКТОРАМИ РИСКА, СВЯЗАННЫМИ С УТОМЛЕНИЕМ (FRMS)

Система FRMS содержит, как минимум, следующее:

### 13.1. Политика в отношении FRMS и документация

#### 13.1.1 Политика в отношении FRMS

13.1.1.1 Поставщик обслуживания воздушного движения определяет свою политику в отношении FRMS, которая включает четкое описание всех элементов FRMS.

#### 13.1.1.2 Политика:

- а) определяет сферу применения FRMS;
- б) отражает совместную ответственность руководства, диспетчеров УВД и другого соответствующего персонала;
- в) ясно излагает цели FRMS, связанные с обеспечением безопасности полетов;
- г) подписывается ответственным сотрудником организации;
- д) завизированная на видном месте, доводится до сведения всех соответствующих подразделений и уровней организации;
- е) содержит обязательства руководства относительно эффективного представления информации о безопасности полетов;
- ж) содержит обязательства руководства относительно предоставления надлежащих ресурсов для FRMS;
- з) содержит обязательства руководства относительно непрерывного совершенствования FRMS;
- и) требует четкого определения сфер ответственности руководства, диспетчеров УВД и всего другого соответствующего персонала;
- к) требует периодического пересмотра в целях обеспечения ее актуальности и адекватности.

Примечание. Материал по эффективному представлению информации о безопасности полетов содержится в Дос 9859 ИКАО «Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП)», утвержденного Генеральным секретарем ИКАО.

#### 13.1.2 Документация FRMS

Поставщик обслуживания воздушного движения разрабатывает и обновляет документацию FRMS, в которой описаны и зафиксированы:

- а) политика в отношении FRMS и ее цели;
- б) процессы и процедуры FRMS;
- в) сферы ответственности, обязанности и полномочия применительно к этим процессам и процедурам;
- г) механизмы постоянного привлечения руководства, диспетчеров УВД и всего другого соответствующего персонала;
- д) программы подготовки по FRMS, требования к подготовке персонала и учет прохождения подготовки;

е) запланированное и фактическое служебное и внеслужебное время и продолжительность перерывов между периодами нахождения на рабочем месте в служебное время с указанием отмеченных значительных отклонений и их причин;

Примечание. Материал по значительным отклонениям содержится в Doc 9966 ИКАО «Руководство по надзору за использованием механизмов контроля утомления», утвержденного Генеральным секретарем ИКАО.

ж) результаты применения FRMS, включая выводы, сделанные на основе полученных данных, рекомендаций и предпринятых действий.

13.2. Процессы управления факторами риска, связанными с утомлением

13.2.1 Выявление опасных факторов, связанных с утомлением

Примечание. Положения по защите информации о безопасности полетов содержатся в Приложении 19 к Конвенции о Международной гражданской авиации.

Поставщик обслуживания воздушного движения разрабатывает и реализует три основных документированных процесса выявления опасных факторов, связанных с утомлением:

13.2.1.1 Прогнозирование.

В рамках процесса прогнозирования опасные факторы, связанные с утомлением, выявляются путем изучения графика работы диспетчеров УВД и учета факторов, которые, как известно, влияют на сон и утомление, и их воздействия на работоспособность. Предметом изучения могут, помимо прочего, являться:

а) эксплуатационный опыт в области обслуживания воздушного движения или эксплуатационный опыт отрасли и данные, полученные в отношении аналогичных видов производственной деятельности или от других отраслей с посменным графиком работы или круглосуточной работой;

б) практика составления графиков работы с учетом фактических данных;

в) биоматематические модели.

13.2.1.2 Упреждение.

В рамках процесса упреждения опасные факторы, связанные с утомлением, выявляются в ходе текущей деятельности по предоставлению обслуживания воздушного движения. Предметом изучения могут, помимо прочего, являться:

а) собственные донесения о факторах риска, связанных с утомлением;

б) опросы относительно утомления;

в) соответствующие данные о работе диспетчеров УВД;

г) имеющиеся базы данных по безопасности полетов и научные исследования;

д) отслеживание и анализ различий между запланированным и фактическим рабочим временем;

е) наблюдения при работе в штатных условиях или специальные оценки.

13.2.1.3 Реагирование.



В рамках процесса реагирования выявляется, насколько велика доля опасных факторов, связанных с утомлением, с учетом сообщений и событий, связанных с потенциальными негативными последствиями для безопасности полетов, в целях определения возможных способов сведения к минимуму последствий утомления. Событием, инициирующим этот процесс, может быть, как минимум, любой из следующих элементов:

- а) донесения об утомлении;
- б) конфиденциальные донесения;
- в) отчеты о проверках;
- г) инциденты.

### 13.2.2 Оценка факторов риска, связанных с утомлением

13.2.2.1 Поставщик обслуживания воздушного движения разрабатывает и реализует процедуры оценки факторов риска, которые определяют момент, когда в отношении соответствующего риска требуются меры его снижения.

13.2.2.2 В рамках процедур оценки факторов риска выявленные опасные факторы рассматриваются в увязке с:

- а) процессами эксплуатации;
- б) их вероятностью;
- в) возможными последствиями;
- г) эффективностью существующих профилактических мер контроля и восстановительных мер.

### 13.2.3 Снижение риска

Поставщик обслуживания воздушного движения разрабатывает и реализует процедуры снижения риска, связанного с утомлением, в рамках которых:

- а) выбираются надлежащие стратегические меры снижения риска;
- б) реализуются стратегические меры снижения риска;
- в) отслеживается ход реализации и эффективность стратегических мер.

### 13.3. Процессы обеспечения безопасности полетов с помощью FRMS

Поставщик обслуживания воздушного движения разрабатывает и реализует процессы обеспечения безопасности полетов с помощью FRMS в целях:

а) осуществления непрерывного мониторинга результативности FRMS, анализа тенденций и оценки для валидации эффективности мер контроля факторов риска для безопасности полетов, связанных с утомлением. Источники данных, помимо прочего, могут включать:

- 1) донесения об опасных факторах и результаты их расследования;
- 2) проверки и обследования;
- 3) обзоры и исследования (внутренние и внешние) по вопросам утомления;
- б) введения официального процесса контроля изменений. Это, помимо прочего, включает:

1) выявление изменений в эксплуатационной среде, которые могут влиять на FRMS;

2) выявление изменений внутри организации, которые могут влиять на FRMS;

3) рассмотрение имеющегося инструментария, который может быть использован для поддержания или улучшения результативности FRMS до введения изменений;

в) обеспечения непрерывного совершенствования FRMS. Это, помимо прочего, включает:

1) устранение и/или изменение тех профилактических мер контроля и восстановительных мер, с которыми были связаны нежелательные последствия или которые более не являются необходимыми в силу изменений в эксплуатационной или организационной среде;

2) регулярную оценку средств, оборудования, документации и процедур;

3) определение необходимости введения новых процессов и процедур для снижения возникающих факторов риска, связанных с утомлением.

#### 13.4. Процессы, способствующие реализации FRMS

Процессы, способствующие реализации FRMS, обеспечивают непрерывное развитие FRMS, постоянное повышение ее общей результативности и достижение оптимальных уровней безопасности полетов. В рамках своей системы FRMS поставщик обслуживания воздушного движения разрабатывает и внедряет:

а) программы подготовки персонала, обеспечивающие уровень компетентности, отвечающий роли и должностным обязанностям руководящего состава, диспетчеров УВД и всего другого соответствующего персонала, затрагиваемого планируемой FRMS;

б) эффективный план информирования о FRMS, в котором:

1) всем соответствующим заинтересованным сторонам разъясняются вопросы политики, процедур и ответственности, связанные с FRMS;

2) описываются каналы связи, используемые для сбора и распространения информации, касающейся FRMS.».

Примечание. Инструктивный материал по разработке и внедрению относящихся к FRMS правил содержится в Дос 9966 ИКАО «Руководство по надзору за использованием механизмов контроля утомления», утвержденного Генеральным секретарем ИКАО.

## ПРИНЦИПЫ ОБОЗНАЧЕНИЯ НАВИГАЦИОННЫХ СПЕЦИФИКАЦИЙ И МАРШРУТОВ ОВД, КРОМЕ СТАНДАРТНЫХ МАРШРУТОВ ВЫЛЕТА И ПРИБЫТИЯ

(См. разделы 2.7 и 2.13 в главе 2)

Примечание. Материал, относящийся к обозначению стандартных маршрутов вылета и прибытия и связанных с ними схем, см. в приложении 3. Инструктивный материал по установлению этих маршрутов и схем содержится в Дос 9426 ИКАО «Руководство по планированию обслуживания воздушного движения», утвержденного Генеральным секретарем ИКАО.

### 1. Индексы для обозначения маршрутов ОВД и навигационных спецификаций

1.1 Цель системы индексов маршрутов и навигационных спецификаций, применяемых на конкретном(ых) участке(ах) маршрута, маршруте(ах) или в конкретном районе ОВД, для обозначения маршрутов ОВД, состоит в том, чтобы позволить пилотам и органам ОВД с учетом установленных требований:

а) четко указывать любой маршрут ОВД, не прибегая к использованию географических координат или других средств для его описания;

б) если это целесообразно, соотносить маршрут ОВД с конкретной вертикальной структурой воздушного пространства;

в) указывать требуемый уровень точности выдерживания навигационных характеристик при выполнении полета по маршруту или в пределах конкретного района ОВД;

г) указывать, что маршрут используется главным образом или исключительно определенными типами воздушных судов.

Примечание 1. Технические требования, касающиеся опубликования информации о навигационных спецификациях, содержатся в главе 7 Приложения 4 к Конвенции о Международной гражданской авиации и в добавлении 2 Дос 10066 ИКАО «Правила аэронавигационного обслуживания. Управление аэронавигационной информацией», утвержденного Советом ИКАО.

Примечание 2. В контексте данного Добавления и для целей планирования полетов предписываемая навигационная спецификация не рассматривается в качестве составной части индекса маршрута ОВД.

1.2 Для достижения этой цели система обозначения:

а) позволяет обозначать любой маршрут ОВД простым и присущим только ему способом;

б) не допускает дублирования;

в) пригодна для использования наземными и бортовыми автоматическими системами;

г) позволяет достигать максимальной краткости при оперативном использовании;

д) обеспечивает возможность расширения с учетом любых будущих требований, не прибегая к коренным изменениям.

1.3 Контролируемые, консультативные и неконтролируемые маршруты ОВД, за исключением стандартных маршрутов прибытия и вылета, в связи с этим обозначаются указанным ниже образом.

## 2. Структура индекса

2.1 Индекс маршрута ОВД состоит из основного индекса, дополняемого, при необходимости:

а) одним префиксом, предписываемым в п.2.3, и

б) одной дополнительной буквой, предписываемой в п.2.4.

2.1.1 Количество знаков, необходимых для составления индекса, не превышает шести.

2.1.2 Количество знаков, необходимых для составления индекса, по возможности, составляет максимум пять.

2.2 Основной индекс состоит из одной буквы алфавита, за которой следует цифра от 1 до 999.

2.2.1 Буква выбирается из перечисленных ниже:

а) А, В, G, R – для маршрутов, являющихся частью региональной сети маршрутов ОВД и не являющихся маршрутами зональной навигации;

б) L, M, N, P – для маршрутов зональной навигации, являющихся частью региональной сети маршрутов ОВД;

в) H, J, V, W – для маршрутов, не являющихся частью региональной сети маршрутов ОВД и не являющихся маршрутами зональной навигации;

г) Q, T, Y, Z – для маршрутов зональной навигации, не являющихся частью региональной сети маршрутов ОВД.

2.3 Там, где это применимо, к основному индексу в качестве префикса добавляется еще одна буква в соответствии с нижеследующим:

а) K – для обозначения маршрута, проходящего на малой высоте и устанавливаемого главным образом для использования вертолетами;

б) U – для обозначения того, что маршрут или его часть устанавливается в верхнем воздушном пространстве;

в) S – для обозначения маршрута, установленного исключительно для использования сверхзвуковыми воздушными судами во время разгона, торможения и при сверхзвуковом полете.

2.4 К основному индексу соответствующего маршрута ОВД может добавляться дополнительная буква для обозначения, обеспечиваемого на данном маршруте вида обслуживания или требуемых характеристик разворота в соответствии с нижеследующим:

- а) буква F – для обозначения того, что на маршруте или его части обеспечивается только консультативное обслуживание;
- б) буква G – для обозначения того, что на маршруте или его части обеспечивается только полетно-информационное обслуживание.

### 3. Присвоение основных индексов

3.1 Основные индексы маршрутов ОВД присваиваются в соответствии с нижеследующими принципами.

3.1.1 Основному магистральному маршруту на всем его протяжении присваивается один и тот же индекс независимо от пересекаемых узловых диспетчерских районов, государств или регионов.

3.1.2 Когда два или несколько магистральных маршрутов имеют общий участок, этот участок обозначается каждым из индексов соответствующих маршрутов, за исключением тех случаев, когда это создает трудности при обеспечении ОВД; в последнем случае при согласии всех сторон присваивается только один индекс.

3.1.3 Присваиваемый одному маршруту основной индекс не присваивается какому-либо другому маршруту.

3.1.4 В целях координации о потребностях органа гражданской авиации в индексах уведомляются региональные бюро ИКАО.

### 4. Использование индексов при ведении связи

4.1 В буквопечатающей связи индекс всегда передается не менее чем двумя и не более чем шестью знаками.

4.2 В речевой связи основная буква индекса произносится в соответствии с фонетическим алфавитом ИКАО.

4.3 В том случае, когда в речевой связи используются указанные в п.2.3 префиксы K, U или S, они произносятся следующим образом:

K – "КОПТЕР"

U – "АППЕР"

S – "СУПЕРСОНИК"

Слово "коптер" произносится так же, как и в слове "геликоптер", а слова "аппер" и "суперсоник" – как в английском языке.

4.4 Когда используются буквы F, G, Y или Z, указанные в п.2.4 выше, от летного экипажа не требуется использовать их в речевой связи.

## ПРИНЦИПЫ УСТАНОВЛЕНИЯ И ОБОЗНАЧЕНИЯ ОСНОВНЫХ ТОЧЕК

### 1. Установление основных точек

1.1 Основные точки устанавливаются с привязкой к наземным радионавигационным средствам, предпочтительно к ОВЧ-средствам или средствам, работающим на более высоких частотах.

1.2 В случае отсутствия таких наземных радиолокационных средств основные точки устанавливаются в местах, которые можно определить с помощью автономных бортовых навигационных средств или путем визуального наблюдения в том случае, когда навигация осуществляется по визуальным наземным ориентирам. По соглашению между соседними органами ОВД или соответствующими диспетчерами УВД основные точки могут обозначаться как точки "передачи управления".

### 2. Индексы для основных точек, обозначенных по местонахождению радионавигационного средства

#### 2.1 Некодированные названия основных точек, обозначенных по местонахождению радионавигационного средства

2.1.1 Основным точкам присваивается название легко опознаваемых и, предпочтительно, известных географических мест.

2.1.2 При выборе названия для основной точки внимание уделяется тому, чтобы обеспечить соблюдение следующих условий:

а) название не создает трудности для пилотов или персонала ОВД при произношении их на языке, используемом в связи ОВД. Когда название географического места на национальном языке, выбранное для обозначения основной точки, вызывает трудности при произношении, выбирается сокращенный или урезанный вариант этого названия, сохраняющий, насколько это возможно, свое географическое значение;

Пример: "ФЮРСТЕНФЕЛЬДБРУК = ФЮРСТИ"

б) название легко распознается в речевой связи и является однозначным в части названий других основных точек в том же общем районе, кроме того, название не вызывает путаницы при обмене сообщениями между органами ОВД и пилотами;

в) название, по возможности, состоит из шести букв и образует два слога и, предпочтительно, не более трех слогов;

г) выбранное название является одинаковым для основной точки и обозначающего ее радионавигационного средства.

## 2.2 Структура кодированных индексов для основных точек, обозначенных по местонахождению радионавигационного средства

2.2.1 Кодированный индекс и радиопозывной радионавигационного средства являются одинаковыми. Структура этого индекса является, такой, чтобы можно было проще соотносить его с некодированным названием пункта.

2.2.2 Кодированные индексы не дублируются в пределах 1100 км (600 м. миль) от местонахождения соответствующего радионавигационного средства, за исключением нижеуказанного.

Примечание. Когда два радионавигационных средства, работающие в разных диапазонах спектра частот, расположены в одном и том же месте, они имеют одинаковые радиопозывные.

2.3 В целях координации о потребностях органа гражданской авиации в кодированных индексах уведомляются региональные бюро ИКАО.

## 3. Индексы для основных точек, не обозначенных по местонахождению радионавигационного средства

3.1 Когда основную точку требуется установить в месте, не обозначенном по местонахождению радионавигационного средства, эта основная точка обозначается отдельным пятибуквенным удобопроизносимым "кодовым названием". Такой индекс-кодовое название служит в этом случае одновременно названием и кодированным индексом основной точки.

3.2 Этот индекс-кодовое название подбирается таким образом, чтобы не создавать каких-либо трудностей для пилотов или персонала ОВД при произношении на языке, используемом в связи ОВД.

Примеры: "РУДЕК", "КАМУД".

3.3 Этот индекс-кодовое название легко распознается в речевой связи и является однозначным по отношению к индексам других основных точек в том же общем районе.

3.4 Индекс-кодовое название, присвоенный основной точке, не присваивается какой-либо другой основной точке. Когда необходимо изменить местоположение основной точки, выбирается новый индекс-кодовое название. В тех случаях, когда орган гражданской авиации хочет сохранить распределенные конкретные индекс-кодовые названия для повторного использования в другом месте, такие индекс-кодовые названия не используются в течение шестимесячного периода.

3.5 В целях координации о потребностях государств в индексах-кодовых названиях уведомляются региональные бюро ИКАО.

3.6 В тех районах, где не установлена система постоянных маршрутов или где маршруты, по которым следуют воздушные суда, изменяются по эксплуатационным соображениям, основные точки определяются и сообщаются в географических координатах Всемирной геодезической системы – 1984 (WGS-84), за исключением тех случаев, когда постоянно установленные основные

точки, служащие в качестве выходных и/или входных точек в таких районах, обозначаются в соответствии с применимыми положениями п.2 или 3.

#### 4. Использование индексов при ведении связи

4.1 В речевой связи для ссылки на основную точку используется название, выбранное в соответствии с положениями п.2 или 3. Если некодированное название, выбранное для основной точки, обозначаемой по местонахождению радионавигационного средства в соответствии с п.2.1, не используется, оно заменяется кодированным индексом, который в речевой связи произносится в соответствии с фонетическим алфавитом ИКАО.

4.2 В буквопечатающей и кодированной связи для ссылки на основную точку используется только кодированный индекс или выбранное кодовое название.

#### 5. Основные точки, используемые для передачи донесений

5.1 Для того чтобы органы ОВД могли получать информацию о ходе полета воздушного судна, назначаются отдельные основные точки в качестве пунктов передачи донесений.

5.2 При установлении таких пунктов учитываются нижеприведенные факторы:

- а) вид предоставляемого ОВД;
- б) обычная интенсивность движения;
- в) точность, с которой воздушные суда могут придерживаться текущего плана полета;
- г) скорость воздушных судов;
- д) применяемые минимумы эшелонирования;
- е) сложность структуры воздушного пространства;
- ж) используемый метод управления;
- з) начало или конец основных этапов полета (набор высоты, снижение, изменение направления и т.д.);
- и) порядок передачи управления;
- к) аспекты безопасности и поисково-спасательные аспекты;
- л) нагрузка на летный экипаж и загруженность каналов двусторонней связи "воздух – земля".

5.3 Пункты передачи донесений устанавливаются либо в качестве пунктов "обязательной" передачи донесений, либо "по запросу".

5.4 При установлении пунктов "обязательной" передачи донесений руководствуются следующими принципами:

- а) число пунктов обязательной передачи донесений сводится к минимуму, необходимому для текущего обеспечения органов ОВД информацией о ходе полета воздушных судов, с учетом необходимости сведения к минимуму нагрузки на летный экипаж и диспетчеров, а также загруженности каналов двусторонней связи "воздух – земля";



б) наличие в какой-то точке радионавигационного средства необязательно определяет ее предназначение в качестве пункта обязательной передачи донесений;

в) пункты обязательной передачи донесений не всегда устанавливаются на границах районов полетной информации или диспетчерских районов.

5.5 Пункты передачи донесений "по запросу" могут устанавливаться с учетом потребностей ОВД в дополнительных донесениях о местоположении, когда этого требуют существующие условия.

5.6 Предназначение пунктов обязательной передачи донесений и передачи донесений по запросу периодически пересматривается с целью сведения потребностей в передаче текущих донесений о местоположении к минимуму, необходимому для обеспечения эффективного ОВД.

5.7 Представление текущих донесений при пролете пунктов обязательной передачи донесений не всегда является обязательным для всех полетов при всех условиях. При применении этого принципа особое внимание обращается на следующее:

а) от воздушных судов, выполняющих полет с большой скоростью и на больших высотах, не требуется передавать текущие донесения о местоположении при пролете всех пунктов передачи донесений, установленных в качестве пунктов обязательной передачи донесений для воздушных судов, выполняющих полет с малой скоростью и на малых высотах;

б) от воздушных судов, выполняющих транзитный пролет через узловой диспетчерский район, не требуется передавать текущие донесения о местоположении с той же частотой, что и от прибывающих и вылетающих воздушных судов.

5.8 В районах, где вышеуказанные принципы установления пунктов передачи донесений не применяются, создают систему передачи донесений со ссылкой на долготу или широту, выражаемые в целых градусах.

## ПРИНЦИПЫ ОБОЗНАЧЕНИЯ СТАНДАРТНЫХ МАРШРУТОВ ВЫЛЕТА И ПРИБЫТИЯ И ОТНОСЯЩИХСЯ К НИМ СХЕМ

### 1. Индексы для стандартных маршрутов вылета и прибытия и относящихся к ним схем

#### 1.1 Система индексов:

- а) позволяет обозначать каждый маршрут простым и однозначным образом;
- б) проводит четкое различие между:
  - маршрутами вылета и маршрутами прибытия;
  - маршрутами вылета или прибытия и другими маршрутами ОВД;
  - маршрутами, навигацию по которым необходимо осуществлять путем ориентирования с помощью наземных радиосредств или автономных бортовых средств, и маршрутами, навигацию по которым необходимо осуществлять визуально по наземным ориентирам;
- в) отвечает требованиям, связанным с оборудованием обработки данных и их индикации, которое применяется в органах ОВД и на борту воздушных судов;
- г) является максимально краткой при оперативном применении;
- д) не допускает дублирования;
- е) обеспечивает достаточную возможность расширения с учетом любых будущих потребностей без необходимости внесения коренных изменений.

1.2 Каждый маршрут обозначается некодированным индексом и соответствующим кодированным индексом.

1.3 В речевой связи индексы легко распознаются как относящиеся к стандартному маршруту вылета или прибытия и не создают каких-либо трудностей для пилотов или персонала ОВД при произношении.

### 2. Структура индексов

#### 2.1 Некодированный индекс

2.1.1 Некодированный индекс стандартного маршрута вылета или прибытия состоит из:

- а) основного указателя, за которым следует
- б) указатель статуса, за которым следует
- в) указатель маршрута, если таковой требуется, за которым следует
- г) слово "вылет" или "прибытие", за которым следует
- д) слово "визуальный", если данный маршрут установлен для воздушных судов, выполняющих полеты по правилам визуального полета (ПВП).

2.1.2 Основным указателем является название или кодовое название основной точки, в которой заканчивается стандартный маршрут вылета или начинается стандартный маршрут прибытия.

2.1.3 Указателем статуса является число от 1 до 9.

2.1.4 Указателем маршрута является одна буква алфавита. Буквы "I" и "O" не используются.

## 2.2 Кодированный индекс

Кодированный индекс стандартного маршрута вылета или прибытия (по приборам или визуального) состоит из:

- а) кодированного индекса или кодового названия основной точки, о которых говорится в п.2.1.1 а), за которым следует
- б) указатель статуса, о котором говорится в п.2.1.1 б), за которым следует
- в) указатель маршрута, если таковой требуется, о котором говорится в п.2.1.1 в).

## 3. Присвоение индексов

3.1 Каждому маршруту присваивается отдельный индекс.

3.2 Для того чтобы провести различие между двумя или несколькими маршрутами, связанными с одной и той же основной точкой (и которым поэтому присваивается один и тот же основной указатель), каждому маршруту присваивается отдельно обозначение маршрута, о котором говорится в п.2.1.4.

## 4. Присвоение указателя статуса

4.1 Каждому маршруту присваивается указатель статуса для обозначения маршрутов, действующих в настоящее время.

4.2 В качестве первого указателя статуса присваивается число "1".

4.3 Когда маршрут изменяется, присваивается новый указатель статуса, состоящий из следующего по порядку числа. За числом "9" следует число "1".

## 5. Примеры некодированных и кодированных индексов

5.1 Пример 1. Стандартный маршрут вылета по приборам:

а) некодированный индекс: BRECON ONE DEPARTURE;

б) кодированный индекс: BCN 1.

5.1.1 Значение. Индекс обозначает стандартный маршрут вылета по приборам, который заканчивается в основной точке BRECON (основной указатель). BRECON является радионавигационным средством с обозначением BCN (основной указатель в кодированном индексе). Указатель статуса ONE ("1" в кодированном индексе) означает, что все еще действует первоначальный вариант маршрута, либо, что первоначальный вариант NINE (9) изменен на действующий в настоящее время вариант ONE (1) (см. п.4.3). Отсутствие

обозначения маршрута (см. пп.2.1.4 и 3.2) означает, что с привязкой к BRECON установлен только один маршрут, в данном случае маршрут вылета.

5.2 Пример 2. Стандартный маршрут прибытия по приборам:

- а) некодированный индекс: KODAP TWO ALPHA ARRIVAL;
- б) кодированный индекс: KODAP 2 A.

5.2.1 Значение. Данный индекс обозначает стандартный маршрут прибытия по приборам, который начинается в основной точке KODAP (основной указатель). KODAP является основной точкой, не обозначенной по месту нахождения радионавигационного средства, и поэтому ей присвоено пятибуквенное кодовое название в соответствии с положениями в добавлении 2. Указатель статуса TWO (2) означает, что предыдущий вариант ONE (1) изменен на действующий в настоящее время вариант TWO (2). Указатель маршрута ALPHA (A) обозначает один из нескольких маршрутов, установленных с привязкой к KODAP, и является специальным знаком, присвоенным данному маршруту.

5.3 Пример 3. Стандартный маршрут вылета – визуальный:

- а) некодированный индекс: ADOLA FIVE BRAVO DEPARTURE VISUAL;
- б) кодированный индекс: ADOLA 5 B.

5.3.1 Значение. Данный индекс обозначает стандартный маршрут вылета для контролируемых полетов по ПВП, который заканчивается в основной точке ADOLA, не обозначенной по месту нахождения радионавигационного средства. Указатель статуса FIVE (5) означает, что предыдущий вариант FOUR (4) изменен на действующий в настоящее время вариант FIVE (5). Указатель маршрута BRAVO (B) обозначает один из нескольких маршрутов, установленных с привязкой к ADOLA.

## 6. Структура индексов для схем заходов на посадку по MLS/RNAV

(Зарезервировано)

## 7. Использование индексов при ведении связи

7.1 В речевой связи используется только некодированный индекс.

Примечание. При обозначении маршрутов необходимым элементом некодированного индекса применяются слова "вылет", "прибытие" и "визуальный".

7.2 В буквопечатающей или кодированной связи используется только кодированный индекс.

## 8. Индикация информации о маршрутах и схемах для персонала диспетчерских органов

8.1 На рабочих местах, где воздушным судам назначаются маршруты/схемы при выдаче диспетчерского разрешения или где соответствующий персонал иным

образом связан с обеспечением диспетчерского обслуживания воздушного движения, обеспечивается индикация подробной информации о каждом действующем в настоящее время стандартном маршруте вылета и (или) прибытия/каждой схеме захода на посадку, включая некодированный и кодированный индексы.

8.2 В любом случае обеспечивается также индикация графического изображения маршрутов/схем.

КЛАССЫ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА ОВД: ПРЕДОСТАВЛЯЕМОЕ  
ОБСЛУЖИВАНИЕ И ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ПОЛЕТАМ

Класс	Вид полета	Эшелонирование	Обслуживание	Ограничение скорости	Требования к радиосвязи	Необходимость разрешения органа УВД
A	Только по ППП	Всех ВС	УВД	Не применяется	Постоянная двухсторонняя радиосвязь	Да
B	По ППП	Всех ВС	УВД	Не применяется	Постоянная двухсторонняя радиосвязь	Да
	По ПВП	Всех ВС	УВД	Не применяется	Постоянная двухсторонняя радиосвязь	Да
C	По ППП	ППП относительно ППП, ПВП относительно ПВП	УВД	Не применяется	Постоянная двухсторонняя радиосвязь	Да
	По ПВП	ПВП относительно ППП	1)УВД для эшелонирования относительно ППП. 2)Информация о движении (по запросу рекомендация по предотвращению столкновения) ПВП/ПВП	PR450 км /час PR250 уз ниже 3050 м (10000 фут) над средним уровнем моря	Постоянная двухсторонняя радиосвязь	Да
D	По ППП	ППП относительно ППП	УВД, информация о полетах по ПВП (по запросу рекомендация по предотвращению столкновения)	PR450 км /час PR250 уз ниже 3050 м (10000 фут) над средним уровнем моря	Постоянная двухсторонняя радиосвязь	Да
	По ПВП	Не производится	Информация о полетах по ППП/ПВП и ПВП/ПВП (по запросу рекомендация по предотвращению столкновения)	PR450 км /час PR250 уз ниже 3050 м (10000 фут) над средним уровнем моря	Постоянная двухсторонняя радиосвязь	Да

АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ  
«АПКР-11. Обслуживание воздушного движения»

			нию столкновения)			
Е	По ППП	ППП относительно ППП	УВД и, по мере возможности, информация о полетах по ПВП	ПР450 км /час ПР250 уз ниже 3050 м (10000 фут) над средним уровнем моря	Постоянная двухсторонняя радиосвязь	Да
	По ПВП	Не производится	По мере возможности, информация о движении	ПР450 км /час ПР250 уз ниже 3050 м (10000 фут) над средним уровнем моря	Нет	Нет
F	По ППП	По мере возможности, ППП относительно ППП	Консультативное обслуживание; ПИО	ПР450 км /час ПР250 уз ниже 3050 м (10000 фут) над средним уровнем моря	Постоянная двухсторонняя р / связь	Нет
	По ПВП	Не производится	ПИО	ПР450 км /час ПР250 уз ниже 3050 м (10000 фут) над средним уровнем моря	Нет	Нет
G	По ППП	Не производится	ПИО	ПР450 км/ч ПР250 уз ниже 3050 м (10000 фут) над средним уровнем моря	Постоянная двухсторонняя радиосвязь	Нет
	По ПВП	Не производится	ПИО	V<ПР450 км/ч V<ПР250 уз ниже 3050 м (10000 фут) над средним уровнем моря	Нет	Нет

Утратило силу.



ТИПОВАЯ ФОРМА ДЛЯ ПЕРВОНАЧАЛЬНОГО ОТЧЕТА О  
НЕСАНКЦИОНИРОВАННОМ ВЫЕЗДЕ НА ВПП

Отчет №: \_\_\_\_\_

День  Ночь

А. Дата/время несанкционированного

выезда на ВПП (в UTC)

(ГГГГММДДчмм) \_\_\_\_\_

Б. Лицо, представляющее отчет

Ф.И.О: \_\_\_\_\_

Должность: \_\_\_\_\_

Телефон №: \_\_\_\_\_

Служба/подразделение: \_\_\_\_\_

Дата/время/местозаполнения формы: \_\_\_\_\_

В. Указатель аэродрома ИКАО \_\_\_\_\_

Г. Условия поверхности (Торможение) \_\_\_\_\_

Д. Воздушное судно, транспортное средство или лицо, связанное с несанкционированным занятием ВПП (указать всех участников данного события)

ВС 1: \_\_\_\_\_

ВС 2: \_\_\_\_\_

ВС 3: \_\_\_\_\_

Трансп. ср-во: \_\_\_\_\_

Лицо: \_\_\_\_\_

Е. Метеоусловия

Ветер: \_\_\_\_\_ Видимость/RVR: \_\_\_\_\_

Температура (° Цельсия): \_\_\_\_\_ Нижняя граница облаков/облачность: \_\_\_\_\_

Дополнительная информация:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Ж. Маневр уклонения: воздушное судно 1

Нет

Да  Выбрать соответствующий пункт из нижеследующего перечня:

Отмена разрешения на взлет

Прерванный взлет  дистанция пробега: \_\_\_\_\_

Ранний отрыв носового колеса

Поздний отрыв носового колеса

Резкая остановка

Маневр отклонения

Уход на второй круг  расстояние до порога ВПП: \_\_\_\_\_

Прочее

3. Маневр уклонения: воздушное судно 2

Нет

Да  Выбрать соответствующий пункт из нижеследующего перечня:

Отмена разрешения на взлет

Прерванный взлет  дистанция пробега: \_\_\_\_\_

Ранний отрыв носового колеса

Поздний отрыв носового колеса

Резкая остановка

Маневр отклонения

Уход на второй круг  расстояние до порога ВПП: \_\_\_\_\_

Прочее

И. Маневр уклонения: транспортное средство

Нет

Да  Выбрать соответствующее из нижеследующего перечня:

Резкая остановка

Маневр отклонения

Прочее

К. Наибольшее сближение

По вертикали (фут): \_\_\_\_\_ По горизонтали (м): \_\_\_\_\_

Л. Трудности при ведении связи

Нет

Да  Выбрать соответствующий пункт из нижеследующего перечня:

Повторение/подтверждение правильного восприятия

Блокировка сообщения

Неправильные позывные

ВС настроено на неправильную частоту/отсутствие радиации

Нестандартная фразеология

М. УВД

Забыло ли УВД о:

Да Нет

разрешении на въезд или пересечение ВПП, выданном

воздушному судну/человеку/транспортному средству

воздушном судне, заходящем на посадку

закрытии ВПП

Н. Описание инцидента и соответствующие обстоятельства

1. Описание или геометрическая схема развития инцидента:

Описание:

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Схема:

--

2. Описание любого маневра уклонения или корректирующего действия, предпринятого для предотвращения столкновения:

---

---

3. Оценка располагаемого времени реагирования и эффективности маневра уклонения или корректирующего действия:

---

---

4. Отметка о проведении анализа речевой связи и результаты этого анализа:

---

---

5. Первоначальная оценка серьезности последствий:

---

---

О. Подробные данные о воздушном судне: ВС 1

Регистрационный №: \_\_\_\_\_ Позывной: \_\_\_\_\_ Код ВОРЛ (если применимо): \_\_\_\_\_

№ рейса: \_\_\_\_\_ Владелец/эксплуатант: \_\_\_\_\_

Тип ВС 1: \_\_\_\_\_

Подробные данные о полете (выбрать соответствующий пункт из нижеследующего перечня):

Тип полета	Правила полетов
Авиация общего назначения <input type="checkbox"/>	ППП <input type="checkbox"/>
Военный <input type="checkbox"/>	ПВП <input type="checkbox"/>
Нерегулярный <input type="checkbox"/>	
Регулярный <input type="checkbox"/>	
Прочее <input type="checkbox"/>	
Неприменимо <input type="checkbox"/>	

П. Подробные данные о ВС: ВС 2

Регистрационный №: \_\_\_\_\_ Позывной: \_\_\_\_\_ Код ВОРЛ (если применимо): \_\_\_\_\_

№ рейса: \_\_\_\_\_ Владелец/эксплуатант: \_\_\_\_\_ Тип ВС 2: \_\_\_\_\_

Подробные данные о полете (выбрать соответствующий пункт из нижеследующего перечня):

АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ  
«АПКР-11. Обслуживание воздушного движения»

Тип полета	Правила полетов
Авиация общего назначения <input type="checkbox"/>	ППП <input type="checkbox"/>
Военный <input type="checkbox"/>	ПВП <input type="checkbox"/>
Нерегулярный <input type="checkbox"/>	
Регулярный <input type="checkbox"/>	
Прочее <input type="checkbox"/>	
Неприменимо <input type="checkbox"/>	

Р. Подробные данные о транспортном средстве: транспортное средство 1

Регистрационный №: \_\_\_\_\_ Позывной: \_\_\_\_\_

Мобильный №: \_\_\_\_\_ Владелец/эксплуатант: \_\_\_\_\_

Тип транспортного средства 1: \_\_\_\_\_

Прочие данные (выбрать соответствующий пункт из нижеследующего перечня):

Тип транспортного средства	Прочее:
Осмотр ВПП <input type="checkbox"/>	
Борьба с птицами <input type="checkbox"/>	
Буксировка <input type="checkbox"/>	
Пожарная команда <input type="checkbox"/>	
Техобслуживание <input type="checkbox"/>	
Очистка снега <input type="checkbox"/>	
Военный транспорт <input type="checkbox"/>	

С. Подробные данные о транспортном средстве: транспортное средство 2

Регистрационный №.: \_\_\_\_\_ Позывной: \_\_\_\_\_

Мобильный №: \_\_\_\_\_ Владелец/эксплуатант: \_\_\_\_\_

Тип транспортного средства 2: \_\_\_\_\_

Прочие данные (выбрать соответствующий пункт из нижеследующего перечня):

Тип транспортного средства	Прочее:
Осмотр ВПП <input type="checkbox"/>	
Борьба с птицами <input type="checkbox"/>	
Буксировка <input type="checkbox"/>	
Пожарная команда <input type="checkbox"/>	
Техобслуживание <input type="checkbox"/>	
Очистка снега <input type="checkbox"/>	
Военный транспорт <input type="checkbox"/>	

Т. Отчет получен \_\_\_\_\_  
(Ф.И.О. получателя) (дата)

У. Дата начала планируемого подробного расследования \_\_\_\_\_

## МАТЕРИАЛ, КАСАЮЩИЙСЯ ПЛАНИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ НА СЛУЧАЙ НЕПРЕДВИДЕННЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ

### 1. Введение

1.1 Необходимо обеспечивать безопасный и упорядоченный поток международных авиаперевозок в случае нарушения ОВД и соответствующего вспомогательного обслуживания и сохранении в таких обстоятельствах возможности использования основных международных воздушных трасс в рамках авиатранспортной системы.

1.2 Обстоятельства до и в ходе событий, обуславливающих нарушение обслуживания международной гражданской авиации, могут быть самыми разными и что мероприятия на случай непредвиденных обстоятельств, включая доступ на определенные аэродромы в гуманитарных целях, в связи с конкретными событиями и причинами определяются с учетом этих обстоятельств.

1.3 Последствия нарушения обслуживания в конкретном районе воздушного пространства существенно сказываются на обслуживании в соседнем воздушном пространстве, что обуславливает необходимость международной координации и, следовательно, участия ИКАО.

### 2. Статус планов мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств

Мероприятия на случай непредвиденных обстоятельств заключается в предоставлении средств и видов обслуживания, альтернативных предусмотренным региональным аэронавигационным планом, когда данные средства и виды обслуживания временно не предоставляются. Мероприятия на случай непредвиденных обстоятельств, таким образом, носят временный характер и осуществляются только до тех пор, пока не будет восстановлено нормальное обслуживание согласно региональному аэронавигационному плану и, соответственно, не являются поправками к региональному плану, требующими принятия в соответствии с "Процедурой принятия поправок к утвержденным региональным планам". Вместо этого в тех случаях, когда в планах мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств содержатся временные отступления от утвержденного аэронавигационного плана, такие отступления, при необходимости, утверждаются Президентом Совета ИКАО от имени Совета.

### 3. Ответственность за разработку, публикацию и выполнение планов мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств

3.1 Орган ОВД, ответственный за ОВД в конкретном воздушном пространстве, в случае его нарушения или потенциального нарушения несет ответственность за принятие мер по обеспечению безопасности полетов международной гражданской авиации и за предоставление альтернативных средств и видов обслуживания. С этой целью орган ОВД разрабатывает, публикует и выполняет планы мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств. Такие планы разрабатываются, в случае необходимости, в консультации с другими заинтересованными государствами и пользователями воздушного пространства.

3.2 Ответственность за принятие надлежащих мер в случае непредвиденных обстоятельств в воздушном пространстве, в котором полномочия на предоставление обслуживания были делегированы другому государству, по-прежнему несет данное государство, если только делегирующее государство временно не отзовет эти полномочия. После отзыва полномочий делегирующее государство берет на себя ответственность за принятие надлежащих мер в случае непредвиденных обстоятельств.

#### 4. Подготовительные мероприятия

4.1 При планировании мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств с целью устранения опасности для аэронавигации особое значение имеет время. Своевременное принятие мер в случае непредвиденных обстоятельств требует решительных действий, что также предполагает составление и согласование планов с заинтересованными сторонами, по возможности до событий, требующих принятия надлежащих действий, включая способ и сроки опубликования таких мер.

4.2 Орган ОВД разрабатывает подготовительные мероприятия в целях обеспечения своевременного принятия мер в случае непредвиденных обстоятельств. Такие подготовительные мероприятия включают:

а) подготовку общих планов мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств, рассчитанных на предсказуемые события, такие, как забастовки, трудовые конфликты, влияющие на предоставление ОВД. Учитывая тот факт, что мировое авиационное сообщество не является участником подобных конфликтов, орган ОВД, предоставляющий обслуживание в воздушном пространстве предпринимает действия для обеспечения непрерывного предоставления адекватного обслуживания полетов гражданской авиации в воздушном пространстве. Орган ОВД, предоставляющий ОВД в своем воздушном пространстве, предпринимает соответствующие действия для обеспечения продолжения необходимого обслуживания полетов гражданской авиации, за исключением посадки или взлета в государстве, где имеет место трудовой конфликт;

б) оценку риска для полетов гражданских воздушных судов вследствие военного конфликта или актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской

авиации, а также рассмотрение вероятных и возможных последствий стихийных бедствий. Подготовительная деятельность предусматривает разработку специальных планов на случай непредвиденных обстоятельств в расчете на стихийные бедствия, военные конфликты или акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, которые могут повлиять на использование воздушного пространства для полетов гражданских воздушных судов и/или предоставление ОВД и вспомогательного обслуживания. Не использование конкретных районов воздушного пространства при краткосрочном уведомлении потребует от органа ОВД и эксплуатантов воздушных судов действий по планированию альтернативных маршрутов и обслуживания, и поэтому полномочные органы ОВД прогнозируют необходимость таких альтернативных действий;

в) контроль за любыми событиями, способными привести к необходимости разработки и принятия мер на случай непредвиденных обстоятельств. Полномочный государственный орган назначает должностные лица/административные органы для осуществления такого контроля и, предприятия эффективных последующих действий; и

г) назначение/создание центрального органа, который в случае нарушения ОВД и введения чрезвычайных мер сможет круглосуточно предоставлять текущую информацию о ситуации и соответствующих мерах до возобновления нормального функционирования системы. В рамках такого центрального органа или при нем создается группа координации действий во время нарушения обслуживания.

## 5. Координация

5.1 План мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств разрабатывается в равной мере приемлемым как для органов, предоставляющих обслуживание в таких условиях, так и для пользователей, т. е. с точки зрения способности обслуживающих органов осуществлять возложенные на них функции и с точки зрения безопасности производства полетов и пропускной способности, предусматриваемой планом в этих обстоятельствах.

5.2 В соответствии с этим в Кыргызской Республике где ожидается или имеет место нарушение ОВД и/или соответствующего вспомогательного обслуживания, незамедлительно уведомляют представителя ИКАО, аккредитованного в этих государствах, а также в других государствах, на обслуживание в которых может отрицательно повлиять данное нарушение. Такое уведомление включает в себя информацию о соответствующих мерах на случай непредвиденных обстоятельств или просьбу о предоставлении помощи в составлении надлежащих планов.

5.3 В случае, когда нарушение обслуживания затрагивает несколько государств, необходимо обеспечить тщательную координацию для официального согласования плана мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств

всеми этими государствами. Такая тщательная координация обеспечивается с теми государствами, в которых данное нарушение будет иметь серьезные последствия для обслуживания.

5.4 В случае необходимости обеспечение упорядоченного перехода к чрезвычайным мерам координация, предусматривает согласование деталей единообразного текста NOTAM, рассылаемого в срок, оговоренный всеми заинтересованными сторонами.

## 6. Разработка, публикация и применение планов мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств

6.1 Суверенное воздушное пространство может использоваться только по инициативе или с согласия, или разрешения полномочных органов соответствующего государства. В противном случае меры на случай непредвиденных обстоятельств должны предусматривать обход данного воздушного пространства и разрабатываться с соседними государствами или ИКАО в сотрудничестве с такими соседними государствами.

6.2 Разработка плана мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств зависит от наличия максимально возможного объема информации о действующих и запасных маршрутах, навигационных возможностях воздушных судов и обеспечиваемом полностью или частично наведении с помощью наземных навигационных средств, возможностях средств наблюдения и связи соседних органов ОВД, количестве и типах воздушных судов, которые предстоит обслужить, и фактическом состоянии ОВД, средств связи ОВД, метеорологической службы и службы аэронавигационной информации. Элементы, которые учитываются при планировании мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств в зависимости от обстановки:

а) изменение маршрутов воздушного движения с целью обхода определенного воздушного пространства или его части, в том числе установление дополнительных маршрутов или участков маршрутов с соответствующими условиями их использования;

б) установление упрощенной сети маршрутов в конкретном воздушном пространстве, если это возможно, а также схемы распределения эшелонов полета для обеспечения бокового и вертикального эшелонирования, а также процедуры обеспечения соседними районными диспетчерскими центрами продольного эшелонирования в точке входа и сохранения такого эшелонирования на всем протяжении данного воздушного пространства;

в) передача ответственности за предоставление ОВД в переданном воздушном пространстве;

г) обеспечение и эксплуатация соответствующих средств связи "воздух – земля", AFTN и линий прямой речевой связи ОВД, а также передача соседним



государствам ответственности за предоставление метеорологической информации и сведений о состоянии аэронавигационных средств;

д) специальные мероприятия по сбору и распространению донесений с борта воздушного судна в полете и после полета;

е) требование ко всем воздушным судам о необходимости вести постоянно прослушивание на специальной радиотелефонной ОВЧ-частоте в определенных районах, где связь "воздух – земля" ненадежна или отсутствует, и передавать на этой частоте на английском языке, информацию о фактическом или расчетном местоположении, включая начало и завершение набора высоты и снижения;

ж) требование ко всем воздушным судам, находящимся в определенных районах, о том, что навигационные огни и огни предупреждения столкновений находятся постоянно включенными;

з) требование и процедуры выдерживания всеми воздушными судами увеличенного продольного эшелонирования, которое установлено между воздушными судами на одном и том же крейсерском эшелоне;

и) требование о выполнении набора высоты или снижения с достаточным уходом вправо от осевой линии специально обозначенных маршрутов;

к) введение мер по контролю за доступом в район, где нарушено обслуживание, с целью предотвращения перегрузки аварийной системы;

л) требование о том, чтобы все полеты в районе, где нарушено обслуживание, выполнялись по ППП, включая назначение эшелонов полета по ППП на маршрутах ОВД в данном районе.

6.3 Оповещать пользователей аэронавигационного обслуживания посредством NOTAM об ожидаемом или фактическом нарушении обслуживания и/или соответствующего вспомогательного обслуживания как можно раньше. Извещение NOTAM содержит информацию о соответствующих мероприятиях на случай непредвиденных обстоятельств. Если предвидится нарушение обслуживания, извещение распространяется не позднее, чем за 48 ч.

6.4 Уведомление посредством NOTAM о прекращении действия особых мер и возобновлении обслуживания согласно региональному аэронавигационному плану рассылается в кратчайшие сроки для обеспечения упорядоченного перехода к нормальным эксплуатационным условиям.

Руководителю  
органа гражданской  
авиации Кыргызской  
Республики

### ЗАЯВКА НА ПРОВЕДЕНИЕ СЕРТИФИКАЦИИ

Наименование заявителя: \_\_\_\_\_

Юридический адрес: \_\_\_\_\_

Телефон/факс/e-mail: \_\_\_\_\_

Расчетный счет: \_\_\_\_\_

в лице \_\_\_\_\_

(руководитель Ф.И.О.)

просит провести сертификацию \_\_\_\_\_

на соответствие сертификационным требованиям.

Заявитель обязуется выполнять:

- условия сертификации;
- обеспечивать стабильность сертифицированных характеристик;
- оплатить все расходы по проведению сертификации.

Дополнительные сведения

Приложения \_\_\_\_\_ л.

Руководитель предприятия \_\_\_\_\_

подпись

Ф.И.О.

Главный бухгалтер \_\_\_\_\_

подпись

Ф.И.О.

М.П.

Дата \_\_\_\_\_

Перечень сопроводительной документации для предоставления заявителем в  
ОГА КР для проведения сертификации поставщика АНО

№	Документы
1	СУБП ГП «Кыргызаэронавигация»
2	Положение о службах
3	Руководства по СМК
4	Соглашения о взаимодействиях
5	Технологии работ
6	Должностные инструкции
7	Руководство по ОВД
8	Инструкции по метеорологическому обеспечению авиации на аэродромах КР
9	Инструкции по производству полетов на аэродромах КР
10	Таблицы соответствия
11	План мероприятий при непредвиденных обстоятельствах
12	План и программы подготовки персонала АНО
13	Структура организации
14	Технологические карты по техническому обслуживанию метеорологического оборудования
15	Штатное расписание служб АНО
16	Годовой план работы служб АНО
17	План-график летных проверок средств РТОП
18	Акты расследования отказов

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

по предварительной оценке

Рассмотрев представленную Заявителем сопроводительную документацию к заявке от \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_ на проведение сертификации установлено следующее:

Замечания:

Выводы и заключение:

Руководитель отдела ОГА КР \_\_\_\_\_

(подпись)

(ФИО.)

« \_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_ г.

Руководителю организации  
ГА

\_\_\_\_\_  
(Ф.И.О.)

### РЕШЕНИЕ

по заявке \_\_\_\_\_

на проведение сертификации \_\_\_\_\_

Рассмотрев заявку от \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_

на проведение сертификации \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ принимает решение:

1. Заявка рассмотрена и принимается для проведения сертификационных работ.
2. \_\_\_\_\_ на договорной основе с заявителем, поручается проведение работ по предварительной оценке и проведения сертификационной проверки на соответствие сертификационным требованиям.
3. Руководителю \_\_\_\_\_ в течение сорока дней после заключения договора с заявителем предоставить в \_\_\_\_\_ заключение по предварительной оценке \_\_\_\_\_.

Руководитель ОГА \_\_\_\_\_

(подпись)

(Ф.И.О.)

« \_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_ г.

М.П.

План сертификационной проверки № \_\_\_\_\_

Дата, время	Подразделение организации, контактное лицо	Процессы	Инспекторы
Руководитель группы: Проверяющие:			
График проведения инспекторских проверок			
1-й день проверки, дата			
09:00-09:15	Высшее руководство, руководители структурных подразделений	Вводное совещание. Представление целей и порядка проведения инспекторских проверок	
2-ой день проверки, дата			
3-й день проверки, дата			

Карта проверок  
Область проверки, на соответствие которым проводится сертификация  
поставщика аэронавигационного обслуживания

№	Элементы проверки	Нормативные документы, устанавливающие требования	
		да	нет
<b>Организация воздушного движения</b>			
<b>1. Организационная структура</b>			
1.1.	Соответствие типовым требованиям.		
1.2.	Штатная численность и укомплектованность.		
1.3.	Квалификация руководящего состава.		
1.4.	Положения об отделах.		
1.5.	Наличие реестра руководящих документов ИКАО, нормативных документов КР.		
1.6.	Наличие и действительность свидетельств авиационных специалистов.		
1.7.	Наличие файлов учета подготовки. Программа подготовки персонала: -первоначальная; -курсы повышения персонала. Оценка компетентности персонала: -процедуры оценки компетентности.		
1.8.	Порядок допуска к самостоятельной работе (обучение, стажировка, оформление приказа, учет).		
1.9.	Наличие и собственность учебной базы. Утвержденные программы обучения.		
1.10.	Наличие договоров с обучающими организациями.		
1.11.	Наличие документов по охране труда. Организация работы по охране труда.		
<b>2. Состояние безопасности полетов.</b>			
2.1	Год	АП	Инц.
2.2.	Наличие Программы управления безопасностью полетов. Внедрение.		
2.3.	Схема аварийного оповещения при ОВД, утвержденная и согласованная с заинтересованными органами. Действия органов ОВД в непредвиденных обстоятельствах (забастовки, разрушения объектов ОВД др.).		
2.4.	Процедура прохождения (получения) информации по БП по схеме АГА-ИБП ГП КАН-и далее во все филиалы и органы ОВД КР. Наличие возможности оперативного получения, обмена информации по БП между филиалами ОВД и приписными а/д КР.		

АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ  
«АПКР-11. Обслуживание воздушного движения»

	Составление анализов по БП.		
2.5.	Наличие у провайдера специалистов, подготовленных к работе по расследованию авиационных событий.		
2.6.	Профилактическая работа по предотвращению авиационных событий. Сообщения об опасных отклонениях по высоте, форма доклада, процедуры.		
2.7.	Проведение специальных разборов по авиационным происшествиям и инцидентам. Документирование.		
2.8.	Наличие контроля за движением лиц и транспортных средств на площади маневрирования аэродрома. Технология работы по предотвращению несанкционированных выездов на ВПП.		
2.9.	Наличие процедур оказания помощи ВС, отклонившимся от курса, или неопознанным ВС. Предупреждение о минимальной безопасной высоте (MSAW).		
3. Документы, регламентирующие организацию и ОВД.			
3.1.	Наличие АПКР на рабочем месте.		
3.2.	Своевременность и качество вносимых в АПКР изменений и дополнений.		
3.3.	Наличие и ведение контрольных экземпляров нормативных документов. АИП доступность.		
3.4.	Достаточность количества экземпляров нормативных документов.		
3.5.	Наличие Положения о рабочем времени и времени отдыха.		
3.6.	Процедуры, позволяющие осуществлять набор и удержание специалистов ОВД, обладающих соответствующей квалификацией и опытом.		
4. Документация на рабочем месте.			
4.1.	Перечень документов. Наличие руководящих и нормативных документов, согласно перечня		
4.2.	Наличие справочного материала, согласно перечня		
5. Планирование организации и ОВД			
5.1.	Наличие годового план-графика контрольных проверок, переподготовки, тренажерной подготовки, отпусков, руководящего и личного состава.		
5.2.	Наличие месячного план-графика работы, отдыха, тренажерной подготовки.		
5.3.	Наличие плана мероприятий (годового, квартального).		
5.4.	Планирование и выполнение мероприятий, вытекающих из анализов, инструкций, указаний и других нормативных документов. Контроль исполнения.		
6. Профессиональная подготовка.			
6.1.	Переподготовка, повышение квалификации, тренажерная подготовка.		
6.2.	Техническая учеба: наличие утвержденной тематики и планов, журнала проведения занятий, конспектов занятий.		
6.3.	Учет проведения занятий, контроль посещаемости.		
6.4.	Организация доведения материалов учебы до		



АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ  
«АПКР-11. Обслуживание воздушного движения»

	отсутствующих на занятиях.		
6.5.	Сезонная подготовка. Прохождение согласно установленным требованиям.		
6.6.	Прохождение КПК и выдерживание сроков.		
7. Тренажерная подготовка.			
7.1.	Организация и планирование.		
7.2.	Регулярность и учет прохождения, объем тренировок.		
8. Использование средств объективного контроля (СОК).			
8.1.	Организация СОК.		
8.2.	Соблюдение сроков хранения СОК.		
8.3.	Эффективность использования и анализ СОК.		
9. Методическая работа.			
9.1.	Методические советы. Наличие приказа об утверждении совета.		
9.2.	Регулярность заседаний, актуальность вопросов, обсуждаемых на заседаниях, их связь с текущим состоянием безопасности полетов при УВД и организации ОВД.		
9.3.	Подготовка инструкторского состава.		
10. Подготовка диспетчеров-стажеров.			
10.1.	Организация подготовки: наличие приказа о допуске к стажировке, программы стажировки.		
10.2.	Наличие дневника стажировки.		
10.3.	Правильность и последовательность стажировки.		
11. Оснащение и обеспечение объектов и помещений.			
11.1	Оснащение помещений (пунктов) оборудованием и связью.		
11.2.	Наличие помещений и соответствия оборудования установленным требованиям.		
12. Медицинский контроль.			
12.1	Прохождение ВЛЭК.		
12.2.	Прохождение полугодовой комиссии и по ограничениям.		
12.3.	Прохождение медицинского контроля перед заступлением на дежурство.		
13. Проведение инструктажа и разбора.			
13.1	Наличие технологических карт РП (инструктажа, разбора, направления на запасной а/д, при особых случаях в полете, смена ВПП).		
13.2.	Присутствие представителей других служб и руководящего состава.		
13.3.	Порядок изучения информации, указаний, распоряжений и контроль их исполнения.		
14. Учет принципов человеческого фактора.			
14.1.	При организации рабочего места.		
14.2.	Факторы, влияющие на несанкционированные выезды на ВПП. Учитываются ли при разработке ТРД?		
14.3.	Положение об особенностях режима рабочего времени.		
14.4	Взаимодействие человек – машина, управление		

АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ  
«АПКР-11. Обслуживание воздушного движения»

	ошибками. Процедуры.		
14.5	1. Угрозы окружающей среды (погода, местность, связь, плотное движение). 2. Организационная структура (Смена оборудования, изменение процедур ОВД, коллектив).		
САИ (аэронавигационное обеспечение полетов) АПКР-15			
1. Организационная структура.			
1.1	Положение об отделе.		
1.2.	Соответствие штатной численности и укомплектованности организационной структуре.		
1.3.	Соответствие квалификации персонала квалификационным требованиям.		
1.4.	Наличие должностных инструкций, распределение обязанностей и ответственности с четким описанием для персонала.		
1.5	Приказ руководителя о назначении ответственного за аэронавигационное обеспечение полетов.		
2. Нормативно-правовая документация.			
2.1	Наличие нормативно-правовой документации по аэронавигационной информации в соответствии с АПКР-4, АПКР-15, Док 8168, Док 4444, Док 8126.		
2.2	Наличие порядка внесения и изменений в документацию по аэронавигационной информации в соответствии с АПКР-15.		
2.3.	Наличие и ведение контрольных экземпляров нормативных документов.		
2.4.	Достаточность количества экземпляров документов по аэронавигационной информации.		
2.5	Лицензии и сертификаты соответствия на вид осуществляемой деятельности (или) иные документы, выданные уполномоченными государственными органами, необходимые для организации работы САИ.		
2.6	Лицензии на программное обеспечение навигационного расчета полета, программ по обработке НОТАМ.		
2.7	Сборники аэронавигационной информации АИП порядок расположения элементов (GEN, ENR, AD и т. Д.) в соответствии с АПКР-15.		
2.8	Наличие допусков у персонала к проведению заявленных видов работ и пропусков для нахождения в контролируемой зоне аэропорта.		
2.9	Наличие программы подготовки для технического персонала САИ?		
2.10	Наличие учета прохождения подготовки техническими сотрудниками САИ.		
3. Наличие и соответствие договоров.			
3.1	Наличие договоров с эксплуатантами на обеспечение их аэронавигационной информацией.		
3.2	Проверка практического обеспечения экипажей аэронавигационной информацией.		

АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ  
«АПКР-11. Обслуживание воздушного движения»

4. Планирование деятельности.			
4.1.	Наличие годового план-графика повышения квалификации, переподготовки. Сохранение компетентности при работе на новом оборудовании и ведение всестороннего учета проводимой подготовки.		
4.2	Процедуры, позволяющие осуществлять набор и удержание специалистов САИ, обладающих соответствующей квалификацией и опытом.		
4.3	Наличие месячного план-графика работы, отпусков.		
5. Выполнение функций по предназначению.			
5.1.	Обеспечение системы качества в соответствии с АПКР-15 в отношении точности, целостности, отслеживаемости и своевременности данных. Проверка качества перед опубликованием АИР.		
5.2	Порядок сверки контрольных экземпляров документов аэронавигационной информации с рабочими.		
5.3	Порядок ввода поправок к нормативным и аэронавигационным документам (АИР, ИПП и т.д).		
5.4	Порядок учета и хранения оперативной информации		
5.5	Выполнение требований к качеству аэронавигационных данных в отношении целостности данных, разрешения публикуемых данных и разрешения данных, наносимых на карту, в соответствии АПКР-4 и 15.		
5.6	Порядок составления и тиражирования бюллетеней предполетной информации РИВ.		
5.7	Соответствие Док 8168 схем вылетов и заходов на посадку на публикуемых картах.		
5.8	Соблюдение порядка учета и ведения утвержденных форм отчетности.		
5.7	Устранение недостатков, выявленных в рамках деятельности Европейской группы аэронавигационного планирования (EANPG).		
5.8	Наличие претензий авиакомпаний к САИ. Предпринимаемые меры по их устранению.		
6. Учет принципов человеческого фактора.			
6.1	Организация рабочего места.		
6.2	Факторы, влияющие при работе с людьми, соблюдается ли целостность информации? Учитывается ли при разработке технологий?		
Аэронавигационные карты АПКР-4			
1. Организационная структура.			
1.1	Положение об отделе.		
1.2	Четкие должностные инструкции.		
1.3	Наличие программы подготовки технического картографического персонала.		
1.4	Наличие учета прохождения подготовки сотрудниками картографической службы.		
2. Эксплуатационные правила.			
2.1	Соответствие АПКР-4 и Приложение 4 ИКАО стандартных		

АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ  
«АПКР-11. Обслуживание воздушного движения»

	условных обозначений на публикуемых картах.		
2.2	Наличие процедуры обеспечивающую полноту, точность и своевременное обновление информации на картах.		
Разработка схем вылетов и заходов на посадку PANS-OPS			
1. Организационная структура.			
1.1	Положение об структуре.		
1.2.	Соответствие штатной численности и укомплектованности организационной структуре.		
1.3	Должностная инструкция с четким описанием функциональных обязанностей.		
1.4	Наличие разработанных программ подготовки для персонала по PANS-OPS.		
1.5	Наличие учета прохождения подготовки сотрудниками по PANS-OPS.		
1.6	Наличие проведения летных проверок схем полетов по приборам, включая проверку пролета препятствий.		
2. Эксплуатационные правила.			
2.1	Сроки контроля опубликованных схем для гарантии того, чтобы они продолжали соответствовать изменяющимся критериям и отвечать потребностям пользователей		
2.2	Сохранение всей документации по построению схем, чтобы иметь возможность исправить любые аномалии или ошибки в данных, обнаруженные на этапах выпуска, обновления и эксплуатационного использования схемы.		
2.3	Наличие процедур опубликования ответственной структуры за разработку схем полетов, информации об абсолютной/ относительной высоте пролета препятствий (ОСА/Н).		
2.4	На основании пункта 2.1.5 АПКР 2, разработка схем в соответствии с критериями установленными Док 8168 ИКАО: 1. схемы SID (вылеты и прибытия); 2. схемы захода на посадку; 3. полеты по маршрутам; 4. схемы полетов в зоне ожидания; 5. процедуры установления высотомеров; 6. процедуры использования ВОРЛ и приемоответчика.		
Радиотехническое обеспечение (CNS) АПКР-10			
1. Организационная структура.			
1.1	Соответствие типовым требованиям.		
1.2	Штатная численность и укомплектованность.		
1.3.	Квалификация радиотехника (инженера). Соответствие квалификационным требованиям.		
1.4	Ведение карточек учета прохождения КПК.		
1.5	Должностные инструкции.		
1.6	Документы по охране труда.		
2. Документы на рабочем месте, регламентирующие РТО.			
2.1.	АПКР-10 Авиационная электросвязь.		

АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ  
«АПКР-11. Обслуживание воздушного движения»

2.2.	Инструкция по резервированию.		
2.3	Инструкция по организации и ведению записи информации.		
2.4.	Своевременность и качество вносимых в документы изменений и дополнений.		
2.5.	Ведение документации:		
	-оперативный журнал сменного техника (инженера)		
	-журнал технического обслуживания		
	-журнал учета информационных носителей		
	-журнал прохождения инструктажа по ОТ и ПБ		
	-эксплуатационная документация на РТС		
	-годовой график технического обслуживания		
	-схема электроснабжения объекта		
	-карта-накопитель отказов и повреждений		
3. Состояние средств РТО.			
3.1	Соответствие состава радиооборудования.		
3.2	Размещение оборудования на аэродроме.		
3.3.	- Ведение эксплуатационной и технической документации (формуляров).		
3.4.	-Метрологическое обеспечение технической эксплуатации наземных средств.		
3.5.	Техническое состояние радиооборудования на аэродроме:		
	- средства объективного контроля		
	- средства электросвязи		
	- средства радиолокации		
	- радионавигационные средства		
	- средства электроснабжения		
Метеорологическое обеспечение (МЕТ) АПКР-3			
1. Организация подготовки персонала.			
1.1	Штатное расписание.		
1.2	Вакансии.		
1.3	Кол-во сотрудников.		
1.4	Наличие карточек файлов персонала.		
1.5	Ведение карточек учета.		
1.6	Программы подготовки персонала: -первоначальная; -периодическая; -процедуры допуска к самостоятельной работе; -процедуры оценки компетентности персонала на рабочем месте.		
2. Система управления качеством.			
2.1	Руководство СМК.		
2.2	Наличие сертификата СМК: -документально оформленные заявления о политике и задачах в области качества; -документированные процедуры; -записи, требуемые согласно ИСО 9001:2000.		
3. Наличие руководящих документов по метеорологическому обеспечению полетов.			

АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ  
«АПКР-11. Обслуживание воздушного движения»

3.1	Реестр документов: -нормативных; -внутренних; -руководства ИКАО и ВМО.		
4. Координация между ОВД и МЕТ.			
4.1	Соглашение -критерии взаимодействия.		
5. Координация между САИ и МЕТ.			
5.1	Соглашение -критерии взаимодействия		
6. Метеорологическое оборудование.			
6.1	Записи:		
	-о результатах калибровки;		
	-формуляры к оборудованию;		
	-ведение эксплуатационной документации;		
6.2	-поверки метеорологических датчиков.		
	Акты:		
	-технического обслуживания;		
	-приемки оборудования в эксплуатацию.		
	-Наличие сертификатов к оборудованию;		
	-Процедуры технического обслуживания;		
	-Таблица соответствия метеорологического оборудования.		
	Схема размещения приборов и оборудования на аэродроме:		
	-по ветру		
	-видимость		
	-RVR		
	-облачность		
-давление			
7. Метрологическая поверка оборудования.			
7.1	Перечень эталонного оборудования.		
7.2	Наличие сертификата метролога.		
7.3	Процедуры (методика) оценки поверки.		
7.4	Своевременность поверки эталонного оборудования.		
8. Метеорологические наблюдения, соблюдение форматов METAR/SPECI и передача сводок потребителям.			
8.1	«Инструкция по метеорологическому обеспечению на аэродроме».		
8.2	Схема распространения информации.		
8.3	Передача по связи AFTN.		
8.4	Порядок производства наблюдений метеорологических элементов:		
	Регулярные наблюдения METAR		
	Местные регулярные сводки -критерии		
	Специальные наблюдения SPECI		
	Местные специальные сводки		
	Содержание сводок		
	Наблюдения и сообщения в сводках: -Ветер		

АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ  
«АПКР-11. Обслуживание воздушного движения»

	-Видимость		
	-Дальность видимости		
	-Текущая погода		
	-Облачность		
	-Температура		
	-Давление		
	-Дополнительная информация		
	-Формат сводок		
9. Авиационные метеорологические прогнозы: TAF, TREND, GAMET.			
9.1	Прогнозы по аэродрому TAF		
9.2	Оценка прогнозов		
9.3	Прогнозы для посадки TREND		
9.4	Прогнозы GAMET		
9.5	Распространение прогнозов		
10. Штормовые предупреждения: SIGMET, AIRMET, AD WRNG, WS WRNG.			
10.1	Критерии для составления штормовых предупреждений AD WRNG.		
10.2	Качество SIGMET, AIRMET, AD WRNG, WS WRNG.		
11. Обеспечение экипажей воздушных судов.			
11.1	Полетная документация		
11.2	Критерии передачи информации, в том числе штормовой экипажам		
11.3	Предполетная подготовка		
11.4	Инструктаж		
11.5	Информация для ВС находящихся в полете (процедуры)		
11.6	Архивация		
12. Обеспечение метеорологической информацией органов УВД, поисково-спасательных служб и служб аэронавигационной информации.			
12.1	Критерии передачи местных регулярных и специальных сводок.		
12.2	Порядок и способы обеспечения информацией пунктов УВД, поисково-спасательных служб и служб аэронавигационной информации.		
12.3	Инструктаж.		
12.4	Процедура доведения штормовой информации.		
13. Требования к связи			
13.1	Использование средств связи авиационной фиксированной службы.		
13.2	Использование интернета.		
13.3	Использование службы авиационного радиовещания.		
13.4	Процедуры получения зональных прогнозов.		
13.5	Процедуры получения ОРМЕТ.		
13.6	Наличие прямого речевого канала и соблюдение скорости установления связи приблизительно 15 сек.		
13.7	Соблюдение времени передачи.		
14. Авиационная климатологическая информация.			
14.1	Наличие аэродромных климатологических таблиц или сводок по аэродрому.		
15. Планирование			

АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ  
«АПКР-11. Обслуживание воздушного движения»

15.1	План работы на год.		
15.2	План инспекционных проверок.		
15.3	План внутренних аудитов.		
15.4	План проведения метрологических поверок.		
15.5	График работ.		
15.6	График отпусков.		
15.7	План повышения квалификации метеорологического персонала.		
16. Отчетность			
16.1	Отчет работы за год.		
16.2	Оценка качества предоставляемых услуг.		
16.3	Отчет проведения внутреннего аудита.		
16.4	Акты инспекционных проверок.		
16.5	Свидетельства о поверках метеорологического оборудования.		
Замечания/рекомендации:			
Заключение:			
Инспектор	<hr/> <p style="text-align: center;">(ФИО, должность, подпись, дата)</p>		



УТВЕРЖДАЮ

Руководитель ОГА КР

\_\_\_\_\_

(подпись, ФИО.)

«\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_\_ г.

АКТ  
сертификационной проверки

На основании заявки \_\_\_\_\_ от \_\_\_ № \_\_\_\_\_  
комиссия, назначенная Решением \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_  
в составе:

Председатель комиссии \_\_\_\_\_

(Ф.И.О., занимаемая должность)

Члены комиссии:

- 1.
- 2.
- 3.

провела сертификационную проверку \_\_\_\_\_.

В результате сертификационной проверки установлено:

Замечания:

Выводы и заключение:

Акт сертификационной проверки составлен "\_\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_\_ г.

Председатель комиссии: \_\_\_\_\_

Члены комиссии: \_\_\_\_\_

С актом сертификационной проверки ознакомлен:

Руководитель \_\_\_\_\_

(Ф.И.О., должность)

Дата \_\_\_\_\_ М.П.

УТВЕРЖДАЮ

Руководитель ОГА КР

\_\_\_\_\_

(подпись, ФИО)

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г.

РЕШЕНИЕ о выдаче  
Сертификата

На основании заявки от \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_

на проведение сертификации и комплексного заключения по результатам  
сертификации от \_\_\_\_\_.

Орган гражданской авиации КР принимает решение, что в  
целом \_\_\_\_\_ отвечает сертификационным требованиям и может  
быть сертифицирован с выдачей Сертификата сроком действия до  
\_\_\_\_\_.

Руководитель ОГА КР \_\_\_\_\_

(подпись, Ф.И.О.)

М.П.

КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНЫН  
ТРАНСПОРТ ЖАНА ЖОЛ МИНИСТРЛИГИНИН  
АЛДЫНДАГЫ ЖАРАНДЫК АВИАЦИЯ  
АГЕНТТИГИ



АГЕНТСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
ПРИ МИНИСТЕРСТВЕ ТРАНСПОРТА  
И ДОРОГ  
КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

### СЕРТИФИКАТ

	Кыргызская Республика	
	Агентство гражданской авиации Кыргызской Республики	
Сертификат №: 00000 Действительно до: 00.00.0000.	Наименование организации: Адрес: Телефон: Факс: E-mail:	
Настоящий сертификат удостоверяет в том, что _____ предоставлено право на предоставление услуг по аэронавигационному обслуживанию, в соответствии с ВК КР, АП КР-3, 4, 10, 11,15.		
Дата выдачи: 00.00.0000.	Фамилия: _____ Должность: _____ Подпись: _____  М.П.	