**АО «АВИАЦИОННАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ КАЗАХСТАНА»**
**ТОО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ «ОРАЛ»**

**«СОГЛАСОВАНО»**
**Заместитель Генерального директора по наземному обеспечению полетов**
**АО «Авиационная Администрация Казахстана»**

_____ Н. Бекмухамбетов

«__»_____ 2020

**«УТВЕРЖДАЮ»**
Генеральный директор
ТОО «Международный аэропорт «Орал»

_____Х. Раскалиев

«__» _____ 2020 г.

# РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМУ УРАЛЬСК

**2020 год**

## ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ И ДОПОЛНЕНИЙ РУКОВОДСТВА ПО АЭРОДРОМУ.

Поправки (изменения и дополнения) в Руководство по аэродрому вносятся по мере появления соответствующих изменений НПА в сфере гражданской авиации, стандартов ИКАО, изменении характеристик аэродрома, введение в эксплуатацию нового оборудования и изменения в эксплуатационных процедурах и пр.

| Номер п\п | Краткое содержание | Дата утверждения, кем утверждено | Дата внесения | Кем внесено |
|---|---|---|---|---|
| 1 | На стр. 10 Руководства в разделе информация общего характера внесены изменения в связи со сменой генерального директора назначен Тураш А. | 25.02.2021г приказ №3 Директор ТОО "Беркут-Аэропорт" | 25.02.2021г | Гл. инженер А. Ермануды 25.02.2021г. |
| 2 | На стр. 77 Руководства в разделе Администрация и СОБП на должность ИИБП назначен Шабакаев А.У. | 09.04.2021г приказ №42л/с о приеме на работу ИИБП Шабакаева А.У. | 09.04.2021г | Гл. инженер А. Ермануды 09.04.2021 |
| 3 | На стр 20 Руководства в разделе Рулежные дорожки стр 23-24 Перрон и МС ВС прочность покрытий изменена с PCN 19 R/B/X/T на 21 R/B/X/T | В соответствии с заключением о прочности покрытий по методу ACN-PCN от | 05.09.2022г | Гл. инженер А. Ермануды 05.09.2022г |
| 4 | На стр 20 Руководства в разделе Рулежные дорожки изменено обозначение РД с цифрового на буквенное | В соответствии с предписанием АО "Авиац. адм. Казахстана" | 07.12.2022г | Гл. инженер А. Ермануды 07.12.2022г |
| 5 | На стр 20 Руководства в разделе Рулежные дорожки запрещается эксплуатация РД 2 | В соответствии с предписанием АО "Авиационная администрация Казахстана" | 28.11.2022г | Гл. инженер А. Ермануды 28.11.2022г |

**Процедуры введения в действие и внесения дополнений и изменений в руководство по аэродрому Уральск**

Руководство по аэродрому Уральск вводится в действие после согласования Авиационной администрацией Казахстана. При необходимости изменения и дополнения в Руководство по аэродрому Уральск вносит начальник аэродромной службы или ответственное лицо организации ГА, базирующейся на аэродроме, подает заявку на имя генерального директора ТОО «Международный аэропорт «Орал» г. Уральск о внесении изменения или дополнения. После рассмотрения комиссией по внесению изменений и дополнений ТОО «Международный аэропорт «Орал» г. Уральск, поправка направляется для утверждения в Авиационную администрацию Казахстана.

Контрольный экземпляр Руководства по аэродрому находится в ТОО «Международный аэропорт «Орал»

**Система регистрации изменений и дополнений в руководство по аэродрому**

Утвержденная поправка в Руководство по аэродрому регистрируется в контрольном экземпляре и ответственное лицо незамедлительно уведомляет службу аэронавигационной информации (САИ) для своевременного опубликования этих изменений в документы АНИ. Листы с изменениями направляются заинтересованным организациям, имеющим экземпляры Руководства по аэродрому. Сроки внесения утвержденных поправок в экземпляры Руководства по аэродрому:

контрольный экземпляр – 2 дня;

рабочие экземпляры – 7 дней.

Обеспечение полетов аэронавигационной информацией осуществляется в соответствии с требованиями Закона «Об использовании воздушного пространства РК» № 339-IV от 15.07.2010г. и «Правила обеспечения аэронавигационной информацией эксплуатантов воздушных судов», утверждённые Постановлением Правительства РК от 24 февраля 2015г. №.169.

**Назначенные лица за ведение руководства по аэродрому**

| **Наименование аэродрома (аэропорта)** | **Ф.И.О. лица, ответственного за Руководство по аэродрому** | **Занимаемая должность** | **Приказ о назначении** |
|---|---|---|---|
| Аэропорт-Уральск | Самусев Ф.А. | Начальник АС | № 001л/с от 06.01.2020г. |

| **Номер п\п** | **Краткое содержание** | **Дата утверждения, кем утверждено** | **Дата внесения** | **Кем внесено** |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

**Оглавление**


| № Главы, пункты | Наименование | Стр. |
|---|---|---|
| | Лист согласований | 1 |
| | Лист регистрации изменений и дополнений | 2-3 |
| | Оглавление | 5 |
| | Сведения о документе | 6 |
| | Сведения об экземпляре документа | 7 |
| | Право собственности на документ | 7 |
| | Перечень держателей экземпляра | 7 |
| | Нормативные ссылки | 8 |
| | Термины, определения и сокращения | 9 |
| **Глава 1** | **Информация общего характера** | 9-13 |
| 1.1. | Предназначение Руководства по аэродрому и круг охватываемых им вопросов | 9 |
| 1.2. | Правовая основа сертификационного документа аэродрома | 10 |
| 1.3. | Условия использования аэродрома: регламент (режим) работы аэродрома для всех эксплуатантов воздушных судов | 10 |
| 1.4. | Процедура подготовки информации, данных, их достоверности (точности) и качества о состоянии безопасности полетов на аэродроме и их передачи для опубликования в службу аэронавигационной информации | 11 |
| 1.5. | Обязанности эксплуатанта аэродрома. | 12-13 |
| **Глава 2** | **Данные о расположении аэродрома** | 14 |
| 2.1. | План аэродрома, на котором указаны основные средства, в том числе радиотехнического и метеорологического обеспечения предназначенные для эксплуатации аэродрома; | приложения |
| 2.2. | План аэродрома с указанием его границ; | приложения |
| 2.3. | План с указанием расстояния от аэродрома до ближайшего города, (населенного пункта) и других населенных районов, а также мест размещения всех аэродромных средств и оборудования, находящиеся за пределами границ аэродрома; | приложения |
| 2.4. | Данные о праве собственности на земельный участок на котором расположен аэродром, с указанием границ. | 14 |
| **Глава 3** | **Данные аэродрома, подлежащие передаче службе аэронавигационной информации (САИ)** | 15-25 |
| **Глава 4** | **Сведения об эксплуатационных процедурах аэродрома и мерах по обеспечению безопасности.** | 26-76 |
| **Глава 5** | **Администрация и система обеспечения безопасности аэродрома** | 77-87 |
| 5.1 | Организационная структура | 77 |
| 5.2 | Администрация аэродрома | 77 |
| 5.3 | Система обеспечения безопасности (СУБП). | 78-87 |
| | ***Приложения к руководству по аэродрому*** | 88-111 |

**СВЕДЕНИЯ О ДОКУМЕНТЕ**

| | |
|---|---|
| Наименование документа | Руководство по аэродрому |
| Код и номер по реестру номенклатуры документации | |
| Разработан | ТОО «Международный аэропорт «Орал» |
| Ответственный разработчик | Начальник АС Самусев Ф.А. |
| Введен в действие | Генеральным директором |
| Дата ввода в действие | С даты утверждения |
| Место хранения контрольного экземпляра | Аэродромная служба |
| Актуализированная электронная версия | Аэродромная служба |
| Периодичность пересмотра | По мере необходимости |

**СВЕДЕНИЯ ОБ ЭКЗЕМПЛЯРЕ ДОКУМЕНТА**

| | |
|---|---|
| Статус экземпляра | Контрольный |

## ПРАВО СОБСТВЕННОСТИ НА ДОКУМЕНТ

Настоящий документ является объектом интеллектуальной собственности ТОО «Международный аэропорт «Орал» и не может быть полностью или частично воспроизведено без письменного разрешения Генерального директора ТОО «Международный аэропорт «Орал», либо лица, уполномоченного установленным порядком.

## ПЕРЕЧЕНЬ ДЕРЖАТЕЛЕЙ ЭКЗЕМПЛЯРА

| **Статус экземпляра** | | **Порядковый номер экземпляра** | **Держатель экземпляра (Наименование подразделения)** | **Тип носителя (бумажный, электронный)** | **Ответственный за ведение экземпляра (должность)** | **Получил** | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Контрольный** | **Рабочий** | | | | | **Дата** | **Подпись** |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| ✓ | | 1 | Аэродромная служба | Бумажный | Начальник аэродромной службы | | |
| | ✓ | 2 | Авиационная администрация Казахстана | Бумажный | Департамент аэродромов и наземного обслуживания | | |
| | ✓ | 3 | Аэродромная служба | Электронный | Начальник аэродромной службы | | |
| | ✓ | 4 | Служба ЭСТОП | Бумажный | Начальник аэродромной службы | | |
| | ✓ | 5 | Служба ПАСОП | Бумажный | Начальник службы | | |
| | ✓ | 6 | Служба ИАС | Бумажный | Начальник службы | | |
| | ✓ | 7 | Служба СТ | Бумажный | Начальник службы | | |
| | ✓ | 8 | Служба ОАП | Бумажный | Начальник службы | | |

## НОРМАТИВНЫЕ ССЫЛКИ

1. Постановление Правительства Республики Казахстан от 18 января 2012 года № 103 «Об утверждении «Основных правил полетов в воздушном пространстве Республики Казахстан»;
2. Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 24 февраля 2015 года № 187 «Об утверждении «Правил сертификации и выдачи сертификата годности аэродрома (вертодрома)»;
3. ИКАО Doc 9774 AN/969 Руководство по сертификации аэродромов;
4. ИКАО Приложение 14 Аэродромы том 1 проектирование и эксплуатация аэродромов;
5. Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 31 марта 2015 года № 381 «Об утверждении норм годности к эксплуатации аэродромов (вертодромов) гражданской авиации»;
6. Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 07 октября 2015 года № 978 «Об утверждении Правил аэродромного обеспечения в гражданской авиации»;
7. Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 327 «Об утверждении Правил по организации работы специального транспорта в аэропортах Республики Казахстан».
8. Приказ исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 325 «Правила аварийно-спасательного обеспечения полетов в аэропортах Республики Казахстан»;
9. Приказ Исполняющего обязанности министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 350 «Правила электросветотехнического обеспечения полетов гражданской авиации Республики Казахстан».
10. Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 июня 2017 года № 420 «Правила обеспечения аэронавигационной информацией в гражданской авиации».

## СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

| | |
|---|---|
| ИКАО (ICAO) | Международная организация гражданской авиации |
| МАО | ТОО «Международный аэропорт «Орал» |
| АП | Авиационное происшествие |
| АС | Аэродромная служба |
| АСС | Аварийно-спасательная станция |
| АСК | Аварийно-спасательная команда |
| ВПП | Взлетно-посадочная полоса |
| ВС | Воздушное судно |
| ГА | Гражданская авиация |
| ГСМ | Горюче-смазочные материалы |
| ИАС | Инженерно-авиационная служба |
| ИБП | Инспекция по безопасности полетов |
| ЭСТОП | Электро-светотехническое обеспечение полетов |
| СОАП | Служба организации авиационных перевозок |
| ИВПП | Искусственная взлетно-посадочная полоса |
| КГА | Комитет гражданской авиации |
| ААК | Авиационная администрация Казахстана |
| КНБ | Комитет национальной безопасности |
| ЛП | Летное поле |
| МВД | Министерство внутренних дел |
| МС ВС | Место стоянки воздушных судов |
| МИИР | Министерство индустрии и инфраструктурного развития |
| НГЭА | Нормы годности к эксплуатации гражданских аэродромов |
| ОВД | Обслуживание воздушного движения |
| РГП | Республиканское государственное предприятие |
| РД | Рулежная дорожка |
| РК | Республика Казахстан |
| САБ | Служба авиационной безопасности |
| СПАСОП | Служба поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов |
| ССТ | Служба спецтранспорта |
| ПДСП | Производственно-диспетчерская служба аэропорта |
| ЧС | Чрезвычайные ситуации |
| ЭСТОП | Электро - светотехническое обеспечение полетов |
| ЭУБП | Эквивалентный уровень безопасности полетов |
| ППП | Правила полетов по приборам |
| ПВП | Правила визуальных полетов |
| РЛЭ | Руководство летной эксплуатации |
| КТА | Контрольная точка аэродрома |
| ДП | Диспетчерский пункт |
| СЗ | Свободная зона |
| АНИ | Аэронавигационная информация |
| ВЗП | Визуальный заход на посадку |
| СПВП | Специальный полет по правилам визуальных полетов |
| ОЗП | Осенне-зимний период |
| ПОО | Противообледенительная обработка |
| СПУ | Самолетное переговорное устройство |
| ООИ | Особо опасная инфекция |

# ГЛАВА 1. ИНФОРМАЦИЯ ОБЩЕГО ХАРАКТЕРА

**Администрация аэродрома**

| № п/п | Ф.И.О. | Должность | Телефон |
|---|---|---|---|
| 1. | Тураш Азамат | Генеральный директор | 8(7112)939660, +7(701)7150033 AFTN UARRAPDU |
| 2. | Белимов Андрей Игоревич | Заместитель ген. Директора по авиационной безопасности | 8(7112)939658 +7(777)7889983 |
| 3. | Кубегенов Ержан Конысбаевич | Финансовый директор | 8(7112)939696 +7(702)7144602 |

Эксплуатант аэродрома Уральск – ТОО «Международный аэропорт «Орал».
Форма собственности – частная без участия иностранного капитала.
Реквизиты:
БИН: 941240001270
ИИК: KZ41914398415BC05946 в ДБ АО Сбербанк в г. Уральск
БИК: SABRKZKA
Юридический адрес: 090008, Западно-Казахстанская Область, Теректинский район, Чаганский сельский округ, село Новая Жизнь, отделение Аэропорт, дом 1
Тел: 8-7112-93- 96-62, 8-7112-93-96-72. E-mail: ma_oral@inbox.ru

**Название аэродрома, кодовое обозначение аэродрома.**

Наименование аэродрома – **аэродром УРАЛЬСК, кодовое обозначение аэродрома - UARR**

**Место расположения аэродрома (удаление и направление до ближайшего населенного пункта**

Аэродром Уральск расположен в 12 км юго-восточнее г. Уральск и 6,5 км восточнее населенного пункта Подстепный.

**Вид разрешенных полетов.**

На аэродроме Уральск разрешены полеты по правилам визуальных полетов (ПВП), по специальным правилам визуальных полетов (СПВП), правилам полетов по приборам (ППП) и правилам визуального захода на посадку (ВЗП).

## 1.1. Предназначение Руководства по аэродрому и круг охватываемых им вопросов.

Настоящее Руководство по аэродрому является основополагающим условием для процесса сертификации аэродрома. В Руководстве содержатся все необходимые сведения, касающиеся местонахождения аэродрома, средств служб, оборудования, эксплуатационных процедур, организации и управления, включая систему обеспечения безопасности полетов.

В Руководстве установлены полномочия и обязанности ответственных лиц, участвующих в организации, обеспечении и выполнении полетов ВС, доведение до персонала МАО правил, требований, ограничений, процедур и инструкций.

Руководство представляет собой документ, в котором содержится контрольный перечень подлежащих соблюдению стандартов сертификации аэродромов.

Руководство регулирует следующие виды деятельности: аэродромное обеспечение, электросветотехническое обеспечение, поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов.

Целью сертификации годности аэродрома является обеспечение безопасности полетов воздушных судов, а также обеспечение безопасности аэродрома (вертодрома) для жизни и здоровья людей, охраны имущества граждан и окружающей среды.

Руководство по аэродрому Уральск определяет порядок обеспечения и выполнения полетов, порядок обслуживания воздушного движения в районе аэродрома с учетом местных особенностей и действующих ограничений.

**1.2. Правовая основа сертификационного документа аэродрома.**

Сертификационными требованиями являются требования Норм годности к эксплуатации гражданских аэродромов Республики Казахстан, утвержденные приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан, «Правил аэродромного обеспечения в гражданской авиации» утвержденных Приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 7 октября 2015 года № 978, «Правила аварийно-спасательного обеспечения полетов в аэропортах Республики Казахстан» утверждённых приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию

Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 325, «Правила орнитологического обеспечения полетов гражданских воздушных судов в Республике Казахстан» утверждённых приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 323, Руководства по сертификации аэродромов ИКАО (DOC 9774 AN 969), ИКАО 9981.Издание 2. Аэродромы и других нормативных документов.

Сертификат является неотчуждаемым и не передается другому лицу. Сертификат выдается сроком до пяти лет с указанием области и срока его действия согласно Правилам сертификации и выдачи сертификата годности аэродрома.

Выдачу, учет сертификатов, а также контроль за соблюдением сертификационных требований осуществляет уполномоченная организация в сфере гражданской авиации - АО «Авиационная Администрация Казахстана».

По согласованию с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации допускаются временные отступления от норм годности к эксплуатации аэродромов, если такие отступления компенсируются введением дополнительных мер, обеспечивающих уровень безопасности полетов, эквивалентный установленному.

При этом принимаются соответствующие меры по обеспечению эквивалентного уровня безопасности полетов (далее - ЭУБП), разрабатывается необходимая документация, включаемая в состав сертификационной документации и прилагаемая к заявке на получение сертификата. Документация о принятии соответствующих мерах обеспечения ЭУБП составляется в произвольной форме и подписывается заявителем и организацией, которая участвовала в разработке ЭУБП.

Ответственность за обеспечение безопасности полетов, соответствия сертификационным требованиям, годности к эксплуатации в течение всего периода эксплуатации аэродрома, временного аэродрома и посадочной площадки возлагается на эксплуатанта.

**1.3. Условия использования аэродрома: регламент (режим) работы аэродрома для всех эксплуатантов воздушных судов.**

Аэродром, открытый для общего пользования и обеспечивает обслуживание всех воздушных судов на единообразных условиях. Указанные единообразные условия относятся к использованию средств радиосвязи, радиотехнического обеспечения полетов и управления

воздушным движением, метеорологическому обслуживанию, к обеспечению охраняемых стоянок, заправки, технического обслуживания и других видов обеспечения полетов и услуг.

Аэродром может быть закрыт для приема и выпуска воздушных судов только по техническим или метеорологическим условиям, угрожающим безопасности полетов.

Режим работы аэродрома

Аэродром Уральск допущен к круглосуточной эксплуатации по установленным минимумам. Регламент аэродрома указан в НОТАМ (с 03час 00 мин до 20 час 00 мин UTC), при необходимости регламент работы может быть изменен, путем опубликования НОТАМ.

**1.4. Процедура подготовки информации, данных, их достоверности (точности) и качества о состоянии безопасности полетов на аэродроме и их передачи для опубликования в службу аэронавигационной информации;**

Информация для полетов в воздушном пространстве и для посадок на аэродроме подготовлена согласно положениям Приложение 15. Издание 16, июль 2018 г. и опубликована в Сборнике Аэронавигационной Информации AIP Республики Казахстан, издаваемом Службой Аэронавигационной Информации РГП «Казаэронавигация» под руководством АО «Авиационная Администрация Казахстана».

Ответственный за предоставление исходной аэронавигационной информации, по аэродрому Уральск, начальник аэродромной службы Самусев Ф.А. тел 8 (705) 662-76-90.

Регистрация операций, выполняемых воздушными судами (взлет, посадка, руление), производится службой обслуживания воздушным движением филиала РГП «Казаэронавигация» с использованием всех необходимых для этого технических средств.

Процедура подготовки информации, данных их достоверность (точность) и качества о состоянии безопасности полетов на аэродроме, для опубликования в службе аэронавигационной информации.

Формирование АНИ осуществляется аэродромной службой аэропорта в соответствии с «Правилами обеспечения аэронавигационной информацией в гражданской авиации Республики Казахстан».

Исходящие данные предоставляются в орган аэронавигационной информации (РГП «Казаэронавигация»).

Аэродромная служба при предоставлении исходных аэронавигационных данных и аэронавигационной информации обеспечивает их полноту, качество и своевременное предоставление, а также достоверное отображение официальных аэронавигационных данных, официальной аэронавигационной информации.

Аэродромная служба соблюдает требования к точности аэронавигационных данных, аэронавигационной информации. Кроме того, аэродромная служба в случае необходимости формирует материал для издания информации, которая носит временный и непродолжительный характер или готовит информацию, которая требует введения в срочном порядке важных с эксплуатационной точки зрения постоянных изменений или временных изменений, носящих долгосрочный характер, исключая обширный текстовый и/или графический материал, публикуемый в виде НОТАМ.

**1.5. Обязанности эксплуатанта аэродрома.**

Эксплуатант аэродрома обязан:

- эксплуатировать и содержать аэродром в соответствии с сертификационными требованиями и положениями сертификационной документации;

- обеспечивать соответствие данных, содержащихся в изданиях аэронавигационной информации, фактическому состоянию аэродрома;

- при выявлении на аэродроме несоответствий нормативным требованиям безотлагательно вводить необходимые ограничения, обеспечивающие безопасность полетов на аэродроме и информировать об этом АО «Авиационная Администрация Казахстана»;

- получать от АО «Авиационная Администрация Казахстана» одобрение на внесение поправок в руководство по аэродрому и оперативный план.

Старшим авиационным начальником аэропорта является Генеральный директор ТОО Международный аэропорт «Орал».

**Организации гражданской авиации, базирующиеся на аэродроме.**

На аэродроме базируются:

1. ТОО «АВИАКОМПАНИЯ АЭРО», эксплуатирующие ВС: Ан-2,
2. Уральский филиал РГП «Казаэронавигация»

## ГЛАВА 2. ДАННЫЕ О РАСПОЛОЖЕНИИ АЭРОДРОМА

**2.1. План аэродрома, с указанием основные средства, в том числе радиотехнического и метеорологического обеспечения предназначенные для эксплуатации аэродрома**
находится в приложениях к Руководству по аэродрому - графические материалы.

**2.2. План аэродрома с указанием его границ**
находится в приложениях к Руководству по аэродрому - графические материалы.

**2.3. План с указанием расстояния от аэродрома до ближайшего города, (населенного пункта) и других населенных районов, а также мест размещения всех аэродромных средств и оборудования, находящиеся за пределами границ аэродрома**
находится в приложениях к Руководству по аэродрому - графические материалы.

**2.4. Данные о праве собственности на земельный участок, на котором расположен аэродром, с указанием границ.**

| Наименование | Площадь, га | Номер свидетельства о государственной регистрации прав на земельные участки | Кадастровый номер |
|---|---|---|---|
| Земельный участок для обслуживания аэропорта | 210,3229 | Приказ №01 от 08.01.2019г. ГУ «Отдел земельных отношений Терактинского района» | 08-125-046-328 |

государственный акт на право частной собственности, решение ГУ «Отдел земельных отношений» находятся в приложениях к Руководству по аэродрому - графические материалы.

Имеются собственники смежных с аэропортом участков, такие как УФ РГП «Казаэронавигация», 5-ти этажное здание за территорией аэропорта принадлежащее – ТОО «SRAIER Group», земельный участок и строение войсковой части №36739 МО РК Центр УВД г. Уральск.

Постановлением Акима Терактинского района № 276 от 05.10.2020 года установлена санитарно-защитная зона аэродрома Уральск.

## ГЛАВА 3. ДАННЫЕ АЭРОДРОМА, ПОДЛЕЖАЩИЕ ПЕРЕДАЧЕ СЛУЖБЕ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ.

Класс, категория, условия и характер использования аэродрома

Аэродром Уральск относится к аэродрому 1 категории класса «В» и входит в аэропорт 4 класса. Имеет сертификат для выполнения международных полетов. Допущен к круглосуточной эксплуатации по установленным минимумам. Является запасным аэродромом для ВС всех категорий с максимальной полетной массой не более 140,673 тонны, PCN для всех типов ВС не более 46.

**Географические координаты контрольной точки аэродрома (далее - КТА), определенные в системе геодезических координат - Всемирная геодезическая система-1984 (далее – WGS-84), превышение аэродрома**

Аэродром имеет взлетно-посадочную полосу с искусственным покрытием (ИВПП), полоса ориентирована с МКпос 41 º - 221º.

**Наименование, назначение и местоположение, географические координаты КТА.**

Начало таблицы:

| Класс аэродрома | Географические координаты КТА и ее местоположение | Прямоугольные координаты КТА относительно каждого порога ВПП | | | Расстояние и местоположение аэродрома относительно центра города или населенного пункта, обслуживаемого данным аэродромом |
|---|---|---|---|---|---|
| | | ВПП | расстояние по | | |
| | | | оси «X» | оси «Y» | |
| а | б | в | г | д | е |
| В | **С051°09′07″ В051°32′38″** | 04<br>22<br>13<br>31<br>14<br>32 | -1400 м<br>-1400 м<br>-21 м<br>-529 м<br>-300 м<br>-900 м | 0<br>0<br>+1153 м<br>-1153 м<br>-300 м<br>-900 м | 12 км. Юго-восточнее г. Уральск и 6,5 км Восточнее н.п. Подстепный |

Окончание таблицы:

| Класс аэродрома | Превышение аэродрома | Магнитное склонение дата передачи информации/годовые изменения | Расчетная температура воздуха в районе аэродрома | Часы работы аэродрома (UTC) и часовой пояс | Виды полетов для которых открыт данный аэродром |
|---|---|---|---|---|---|
| а | ж | з | и | к | л |
| В | 39 м | 8°20′ | 5,5° | согласно НОТАМ | ППП<br>ПВП<br>ВЗП<br>СПВП |

Примечание: Координаты указаны в системе WGS-84 (WGS84UTM 39N, EGM 2008)

**3.4. Превышения каждого порога, превышение конца ВПП, и любых точек значительного возвышения или понижения вдоль ВПП, а также наибольшее превышение зоны приземление ВПП, предназначенной для точных заходов на посадку**

**Координаты и превышения ВПП. Система координат – WGS 84.**

Начало таблицы:

| Обозначение ВПП | Географические координаты | | Направление | | Смещение порога ВПП |
|---|---|---|---|---|---|
| | Порога ВПП | Центра ВПП | Истинное | Магнитное | |
| а | б | в | г | д | е |
| 04 | С 51°08′39″<br>В 51°31′41″ | С 51°09′07″<br>В 051°32′38″ | 52°01′ | 41° | отсутствует |
| 22 | С 51°09′35″<br>В 51°33′34″ | С 51°09′07″<br>В 051°32′38″ | 232°04′ | 221° | отсутствует |
| 14<br>(для АН-2) | С 51°08′39″<br>В 51°31′41″ | С 51°08′39″<br>В 051°31′41″ | 147°04′ | 136° | отсутствует |
| 32<br>(для АН-2) | С 51°08′39″<br>В 51°31′41″ | С 51°08′39″<br>В 051°31′41″ | 327°04′ | 316° | отсутствует |

Окончание таблицы:

| Обозначение ВПП | Превышение | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Порога ВПП | Конца ВПП (при наличии смещенного порога ВПП) | Осевой линии ВПП на расстоянии 1800 м за порогом категорированного направления | СЗ |
| а | ж | з | и | к |
| 04 | 37,3 | - | - | 400 |
| 22 | 39,1 | - | 39,1 | 400 |
| 14 | 36,62 | - | - | 100 |
| 32 | 36,62 | - | - | 100 |

**Критические препятствия по аэродрому Уральск**

| Наименование препятствия | Удаление от КТА (Sn), м | Истинный азимут (А) | | | Абсолютная отметка препятствия (Ни), м | Ограничивающая поверхность | Превышение препятствия над ограничивающей поверхностью |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | град | мин | сек | | | |
| 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| Светильник | 632,5 | 245 | 37 | 2,84 | 49,5 | Переходная | 11,7 |
| Светильник | 546,4 | 248 | 12 | 31,94 | 49,6 | Переходная | 11,2 |
| Светильник | 458,1 | 251 | 32 | 5,82 | 49,5 | Переходная | 11,1 |
| Светильник | 191,7 | 347 | 42 | 29,45 | 48,0 | Переходная | 7,2 |
| Светильник | 226,7 | 1 | 48 | 30,31 | 47,3 | Переходная | 6,3 |
| Светильник | 268,6 | 11 | 27 | 55,20 | 47,4 | Переходная | 6,3 |
| СДП-22(крыша) | 821,7 | 40 | 9 | 1,70 | 43,9 | Переходная | 3,4 |
| СДП-22(антенна) | 821,7 | 40 | 9 | 1,70 | 47,2 | Переходная | 6,7 |
| ТП(крыша) | 875,5 | 40 | 55 | 45,53 | 42,5 | Переходная | 2,1 |
| ТП(антенна) | 875,5 | 40 | 55 | 45,53 | 46,1 | Переходная | 5,7 |
| Столб деревянный | 1112,0 | 239 | 29 | 49,44 | 40,9 | Переходная | 3,4 |

Примечание: Система WGS-84 (WGS84 UTM 39N, EGM 2008)

## Превышение мест стоянок

| Наименование препятствия | Расстояние от порога ВПП, м (X) | Расстояние от оси ВПП или ее продолжения, м(У) | Абсолютная отметка препятствия, м (Ни) | Поверхность ограничения препятствий | Абсолютная высота ограничи вающей поверхно-сти, м(Н) | Превышение препятствия над ограничи вающей поверхностью, м |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2 | 3 | 4 | 5 | 7 | 8 | 9 |
| Место стоянки №1 | -1223,4206 | -305,1418 | 36,8 | ВГ | 89,09 | -52,29 |
| Место стоянки №1 | -1257,4121 | -304,968 | 36,6 | ВГ | 89,09 | -52,49 |
| Место стоянки №2 | -1137,3329 | -305,4295 | 36,6 | ВГ | 89,09 | -52,49 |
| Место стоянки №2 | -1173,1932 | -305,4257 | 36,7 | ВГ | 89,09 | -52,39 |
| Место стоянки №3 | -1134,0064 | -264,631 | 36,8 | ВГ | 89,09 | -52,29 |
| Место стоянки №3 | -1172,9131 | -264,5977 | 37 | ВГ | 89,09 | -52,09 |
| Место стоянки №4 | -1222,3318 | -264,3461 | 37 | ВГ | 89,09 | -52,09 |
| Место стоянки №4 | -1270,2416 | -264,1969 | 36,8 | ВГ | 89,09 | -52,29 |
| Место стоянки №5 | -1342,5097 | -288,6122 | 36,4 | ВГ | 89,09 | -52,69 |
| Место стоянки №6 | -1087,0204 | -305,5256 | 36,5 | ВГ | 89,09 | -52,59 |
| Место стоянки №6 | -1039,8458 | -305,5834 | 36,5 | ВГ | 89,09 | -52,59 |
| Место стоянки №7 | -1038,384 | -257,4021 | 36,6 | ВГ | 89,09 | -52,49 |
| Место стоянки №7 | -1086,4916 | -257,7889 | 36,7 | ВГ | 89,09 | -52,39 |

Примечание: Система WGS-84 (WGS84 UTM 39N, EGM 2008)

Осевые линии РД

| Northing 1ГГМ 39N | Easting UTM 39N | WGS Latitude | WGS Longitude | Отметка земли EGM-2008 |
|---|---|---|---|---|
| **5666684.4** | **537803.0** | **51°09´01.29079´´** | **51°32'25.75799´´** | **17** |
| **5666722.3** | **537850.8** | **51°09´02 50580´´** | **51°32'28.23199´´** | **37.5** |
| **56667288** | **537857.2** | **51°09´02.71498´´** | **51°32´28.56542´´** | **37.5** |
| **5666739 1** | **537863 4** | **51°09´03.04741´´** | **51°32'28.88469´´** | **37.4** |
| **5666745.1** | **537865.5** | **51°09´03.24008´´** | **51°32´28.99703´´** | **37.4** |
| **5666757.2** | **537867.1** | **51°09´03.63198´´** | **51°32'29.08598´´** | **37.3** |
| **5666768.2** | **537865.7** | **51°09´03.98840´´** | **51°32'29.01382´´** | **37.2** |
| **5666777.3** | **537862.2** | **51°09´04.28508´´** | **51°32'28.84042´´** | **37.2** |
| **5666782.1** | **537859.1** | **51°09´04.43968´´** | **51°32'28.68176´´** | **37.2** |
| **5666786.9** | **537855 6** | **51°09´04.59761´´** | **51°32´28.50217´´** | **37.2** |
| **5666780.2** | **537861.7** | **51°09´04.37873´´** | **51°32´28.81617´´** | **37.2** |
| **5666776.1** | **537866.5** | **51°09´04.24407´´** | **51°32'29.06075´´** | **37.2** |
| **5666773.0** | **537871.6** | **51°09´04.14188´´** | **51°32´29.32092´´** | **37.2** |
| **5666769.9** | **537879 0** | **51°09´04.04012´´** | **51°32´29.70321´´** | **37.3** |
| **56667680** | **537887.9** | **51°09´03.97730´´** | **51°32´30.15935´´** | **37.4** |
| **5666768.2** | **537898.5** | **51°09´03.97914´´** | **51°32'30.70322´´** | **37.4** |
| **5666769.9** | **537906.3** | **51°09´04.03271´´** | **51°32´31.10713´´** | **17.4** |
| **5666772.2** | **537912.3** | **51°09´04.10681´´** | **51°32'31.41775´´** | **37.5** |
| **5666776.7** | **537919 4** | **51°09´04.24970´´** | **51°32´31.78331´´** | **37.5** |
| **5666788.2** | **537934.1** | **51°09´04.62064´´** | **51°32´32.54456´´** | **37.5** |
| **5666814 9** | **537967.6** | **51°09´05.47440´´** | **51°32´34 27832´´** | **37.5** |
| **5666828.1** | **537821.6** | **51°09´05.93694´´** | **51°32´26.76707´´** | **37.4** |
| **5666879 4** | **537780.0** | **51°09´07.60780´´** | **51°32'24.64594´´** | **37.3** |
| **5666903 7** | **537760.6** | **51°09´08.39997´´** | **51°32'23.65921´´** | **37.4** |
| **5666905.2** | **537758.8** | **5Г09´08.44932´´** | **51°32'23.56732´´** | **37.4** |
| **5666905.6** | **537759.2** | **51°09´08.46112´´** | **51°32´23.58581´´** | **37.4** |
| **5666908.4** | **537758.0** | **51°09´08.55102´´** | **51°32´23.52402´´** | **37.4** |
| **5666908 1** | **537757 3** | **51°09´08.54361´´** | **51°32´23.48741´´** | **37.4** |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 5666907.2 | 537756.2 | 51°09´08.51468´´ | 51°32'23.43292´´ | 37.4 |
| 5666908.8 | 537752.9 | 51°09´08.56803´´ | 51°32´23 26429´´ | 374 |
| S666911 1 | 537754 4 | 51°09´08.65064´´ | 51°32´23.34072´´ | 37.4 |
| 5666913.3 | 537756.6 | 51°09´08.71269´´ | 51°32´23.455´´ | 37.4 |
| 5666910.0 | 537747.5 | 51°09´08.60799´´ | 51°32´22.98411´´ | 37.4 |
| 56669099 | 537742.7 | 51°09´08.60440´´ | 51°32´22.73781´´ | 37.3 |
| 5666908.6 | 537738.0 | 51°09´08.56343´´ | 51°32´2249722´´ | 37.3 |
| 5666906.7 | 537734.5 | 51°09´08.50347´´ | 51°32´22.31369“ | 37.2 |
| 5666875 6 | 537695.3 | 51°09´07.50527´´ | 51°32´20.28415” | 37.1 |
| 5666873.9 | 537691.9 | 51°09´07.45217´´ | 51°32´20.11216´´ | 37.0 |
| 5666873 1 | 537692 0 | 51°09´07.42576´´ | 51°32'20.11402´´ | 37.0 |
| 5666873.0 | 537688 3 | 51°09´07.42163 | 51’32´10.92643´´ | 37.0 |
| 5666870.5 | 537688 7 | 51°09´07.34294 | 51°32´19.94362´´ | 37.0 |
| 5666854.3 | 537668.4 | 51°09´06.82226 | 51°32´18.89071´´ | 36.9 |
| 5666835.9 | 537644.9 | 51°09´06.23285´´ | 51°32´17.67834´´ | 36.9 |
| 5666811.7 | 5376231 | 51°09´05.68208´´ | 51°32´16.54681´´ | 36.9 |
| 5666814 6 | 537611.8 | 51°09´05.55149´´ | 51°32´15.96493´´ | 36.8 |
| 5666815.4 | 537604.5 | 51°09´05.57741´´ | 51°32´15.58755´´ | 36.7 |
| 5666818.2 | 537598.1 | 51°09´05.67192´´ | 51°32´15.26227´´ | 36.7 |
| 5666820.8 | 537595.0 | 51°09´05.75618´´ | 51°32´15.10238´´ | 36.7 |
| 5666824.9 | 537592.8 | 51°09´05.88915´´ | 51°32´14.99290´´ | 36.6 |
| 56668246 | 537591.9 | 51°09´05.87993´´ | 51°32´14 .94276´´ | 36.6 |
| 5666828.6 | 537591.6 | 51°09´06.00996´´ | 51°32´14.93207´´ | 36.6 |

Примечание: Система WGS-84 (WGS84 UTM 39N, EGM 2008)

**Географические координаты и превышения вершины существенных препятствий в зонах захода на посадку и взлета, в зоне полетов по кругу и в окрестностях аэродрома находятся в приложении к Руководству.**

**Доказательная документация:**

1. Доказательная документация по аэродрому Уральск от 30.03.2020г. выполненная ТОО «AerAnT».
2. Климатическое описание аэродрома Уральск, 2020 год

### 3.5. Расчетная температура воздуха в районе аэродрома

Начало таблицы:

| Метеорологические элементы | Месяцы года | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| Среднее давление в мм рт.ст. | 763 | 763 | 762 | 760 | 758 | 753 |
| Средняя температура в град. | 11.3 | 10.7 | 04.9 | 7,0 | 15,0 | 20,7 |
| минимум | 34.6 | 38.7 | 28.4 | 13.2 | 04.7 | 0,2 |
| максимум | 4,8 | 3,2 | 20,2 | 30,0 | 33,9 | 39,8 |
| Средняя скорость ветра в м/с | 5,1 | 5,8 | 5,3 | 5,0 | 4,9 | 4,4 |
| Преобладающее направление ветра | Ю | Ю | В | ЮВ | С | С |
| Повторяемость скорости ветра более 15 м/с в % | 11,0 | 9,4 | 7,5 | 6,0 | 5,4 | 4,9 |
| Повторяемость ВНГО<br>менее 200м в %<br>менее 100м в % | 19,8<br>6,7 | 13.9<br>5.6 | 8.0<br>4.5 | 0.7<br>0.1 | 0.1<br>0.1 | 0.1<br>0.03 |
| Повторяемость ДГВ<br>менее 2000м в %<br>менее 1000м в % | 12.3<br>4.2 | 10.3<br>3.7 | 5.5<br>3.2 | 0.8<br>0.2 | 0.4<br>0.3 | 0.4<br>0.1 |
| Среднее месячное количество осадков, мм | 23 | 19 | 22 | 22,0 | 27,0 | 32 |

Окончание таблицы:

| Метеорологические элементы | Месяцы года | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| Среднее давление в мм рт.ст. | 753 | 756 | 759 | 762,0 | 766 | 766 |
| Средняя температура в град. | 22,3 | 20,1 | 13,8 | 6,0 | м02.4 | м09.5 |
| минимум | 6,5 | 3,0 | м05.8 | м11.7 | м30.2 | м37.0 |
| максимум | 40,7 | 41,2 | 37,0 | 27,5 | 14,6 | 7,3 |
| Средняя скорость ветра в м/с | 3,9 | 4,0 | 4,5 | 5,0 | 4,7 | 5,0 |
| Преобладающее направление ветра | С | С | Ю | С | Ю | Ю |
| Повторяемость скорости ветра более 15 м/с в % | 2,4 | 0,9 | 4,9 | 4,5 | 3,3 | 10,7 |
| Повторяемость ВНГО<br>менее 200м в %<br>менее 100м в % | <br>0.3<br>0.2 | <br>0.1<br>0.05 | <br>0.4<br>0.1 | <br>6.2<br>2.1 | <br>18.3<br>8.8 | <br>23.0<br>8.9 |
| Повторяемость ДГВ<br>менее 2000м в %<br>менее 1000м в % | <br>0.8<br>0.4 | <br>0.2<br>0.1 | <br>0.4<br>0.2 | <br>3.5<br>1.6 | <br>10.9<br>4.8 | <br>14.2<br>4.8 |
| Среднее месячное количество осадков, мм | 41 | 25,0 | 27,0 | 37,0 | 31 | 29,0 |

Климат аэродрома Уральск умеренно-континентальный. Преобладают в основном ветра южной четверти, в летние месяцы – северного направления. Видимость менее 2000м чаще всего наблюдается при южных ветрах. Высота нижней границы облачности менее 200м отмечается при южных ветрах. Метели наиболее часто наблюдаются в январе (период метелей- с декабря по февраль). Наибольшее количество дней с гололедом - в декабре, январе. Осадки в течение всего года, наибольшее количество - в июле(41мм). Грозовая деятельность наблюдается с мая по сентябрь (редко - в апреле, октябре) Максимальная повторяемость гроз отмечается в июле. Среднегодовая температура составляет 5,4ºС, минимальные температуры отмечаются в январе, феврале. (абсолютный минимум -м38.70 С), максимальные –в июле (абсолютный максимум - 41.2ºС) Среднее значение атмосферного давления -760мм рт. ст., минимальное значение по многолетним наблюдениям - 729 мм рт. ст., максимальное- 793 мм рт. ст.

### 3.6. Название (наименование) эксплуатанта аэродрома, а также адрес и номера телефонов, по которым с ним можно связаться в любое время.

**Оперативные службы аэродрома – эксплуатант ТОО «Международный аэропорт «Орал».**

| Наименование службы | Телеграфный адрес | Телефоны | Часы работы (UTC) |
|---|---|---|---|
| Производственная диспетчерская служба предприятия | УАРРБФЬЬ | +7(7112) 939671;<br>+7(71 12)939670. | круглосуточно |
| Служба организации обслуживания пассажиров | УАРРБФЬЬ | +7(7112)939677;<br>+7(7112)939666. | с 03.00 до 20.00 |
| Служба ГСМ | УАРРБФЬЬ | +7(7112)939688: | круглосуточно |
| Аэродромная служба | УАРРБФЬЬ | +7(7112) 939679 | круглосуточно |
| Служба ЭСТОП | УАРРБФЬЬ | +7(7112) 939682;<br>+7(7112) 939683 | круглосуточно |
| Служба ИАС | УАРРАПАБ | +7(7112) 939680 | С03.00 до 20.00 |
| Служба спецтранспорта (ССТ) | УАРРБФЬЬ | +7(7112) 939685; | С 03.00 до 20.00 |
| Служба авиационной безопасности | УАРРБФЬЬ | +7(71 12) 939681; | круглосуточно |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Нач. службы ПАСОП | УАРРБФЬЬ | +7(7112)939687; | С 04.00 до 12.30 |
| Метеорологическая служба УФ РГП Казаэронавигация | УАРРЫМЬЬ | +7(7112) 508649. | круглосуточно |
| Служба ОВД УФ РГП «Казаэронавигация» | УАРРЗТЗЬ | «Брифинг» +7(7112)511046; РП +7(7112)509455. | круглосуточно |

**3.7. Размеры аэродрома и связанная с этим информация.**

| Характеристики ВПП (ВПП) | | Обозначение взлетно-посадочных полос | |
|---|---|---|---|
| | | ВПП-04 | ВПП-22 |
| Класс ВПП | | В | |
| Размеры | Летная полоса | 3099м х 300м | |
| | ВПП | 2799м х 45м | |
| | КПТ | отсутствует | |
| | КЗБ | К каждому концу ЛП примыкают КЗБ и простираются в продольном направлении на расстояние:<br>- у порога 04 — 60 м;<br>- у порога 22 — 60 м.<br>В поперечном направлении КЗБ простираются в каждую сторону от продолжения осевой линии ИВПП на расстояние 75 м. Общая ширина каждой КЗБ составляет 150 м | |
| | СЗ | 150м х 300м | 150м х 300м |
| Объявленные дистанции | РДР | 2799м | 2799м |
| | РВД | 2949м | 2949м |
| | РДПВ | 2799м | 2799м |
| | РПД | 2799м | 2799м |
| Тип поверхности покрытия | ВПП | цементобетон | |
| | КПТ | - | |
| Прочность | ВПП | PCN 46 /R/B/W/T CONCRETE | |
| | КПТ | - | |
| Уклон продольный | ВПП | + 0,042% | - 0,042% |
| | КПТ | - | |

**Рулежные дорожки (РД).**

| Обозначение и наименование РД | Ширина | Длина | Тип поверхности покрытия | Прочность | Маркировка | Истинное направление РД |
|---|---|---|---|---|---|---|
| а | б | в | г | д | е | ж |
| РД-1 | 18м | 180м | армобетон | PCN 19 /R/B/X/T | имеется | 131°/311° |
| РД-2 | 9м | 470м | асфальт | PCN 9 /F/C/Z/T | имеется | 221°/41° |

**Примечание: РД-2 – только для руления ВС категории «А» и вертолетов.**

**3.8. Визуальные средства для схем захода на посадку**

На аэродроме Уральск установлена система огней высокой интенсивности типа ОВИ-1 с двух направлении посадки МК 221° и МК 41° фирмы ERNI.
Система ССО ОВИ-1 состоит из следующих подсистем огней:
-огни приближения и световых горизонтов-прожекторные;
-входные ограничительные огни-прожекторные;
-посадочные огни-огни кругового обзора;
-неуправлямые знаки;
-огни уширении ВПП- огни кругового обзора;
-глиссадные огни-ПАПИ.
Схема расположения огней на местности с МК 221° и МК 41° соответствует приложению 31 НГЭА РК-2015.
Схема расположения глиссадных огней системы системы ПАПИ соответствует приложению 35 НГЭА РК-2015.

**Огни приближения и СГ.**
Огни приближения с МК-221° установлены по оси ВПП и состоят из 4-х линейных прожекторных огней белого цвета шириной 4,2 метра с продольным интервалом 30 м. Огни расположены на протяжении 900 метров от торца. Световой горизонт состоит из 14 прожекторных огней белого цвета шириной 30 метров и установлен на удалении 300 метров от порога ВПП
Огни приближения с МК-41° установлены по оси ВПП и состоят из 4-х линейных прожекторных огней белого цвета шириной 4,2 метра с продольным интервалом 30 м. Огни расположены на протяжении 900 метров от торца. Световой горизонт состоит из 14 прожекторных огней белого цвета шириной 30 метров и установлен на удалении 300 метров от порога ВПП.

**Входные огни.** Прожекторные огни зеленого цвета установлены на торцах ВПП:
С МК-221°-линией из 18 огней с интервалом 3 метра.
С МК-41°-линией из 18 огней с интервалом 3 метра.

**Ограничительные огни.**
Прожекторные огни красного цвета установлены на торцах ВПП.
МК-221°-размещены двумя группами симметрично осевой линии ВПП с интервалом между группами 18 м, расстояние между огнями 6 м.
МК-41°-размещены двумя группами симметрично осевой линии ВПП с интервалом меджу группами 18 м, расстояние между огнями 6 м.

**Посадочные огни.**
Огни белого цвета установлены по всей длине ВПП с интервалом не более 60 метров. На последних 600 м. от торцов ВПП огни излучают желтый свет в направлении посадки расстояние от огней до края ВПП составляет 3 метра.

**Рулежное оборудование.**
Рулежные огни синего цвета распологается по обеим сторонам РД-1 согласно (р.2п. 208, НГЭА РК-2015) вдоль рулежный дорожки на расстояние 3 метра от кромки РД с интервалом 25 м, на закругленных участках с интервалом 7,5 м количество огней 54 щтуки.

**Огни ушерения.**
Огни ушерения кругового обзора зеленого цвета с заглушкой со стороны захода на посадку, располагаются по краю уширения ВПП с интервалом не более 10 метров. (р.2п. 158, 159 НГЭА РК-2015).

**Глиссадные огни системы ПАПИ.**
Система глиссадных огней ПАПИ состоит четырех огней красно-белого цвета, расположенных с левой стороны ВПП с обоих курсов посадки, расстояние от порога ВПП до огней МК 221°- 353,61 м, МК 41°-340,59 м, схема расположения огней системы ПАПИ соответствует приложению 36 НГЭА РК-2015.

**Характеристика светосигнального оборудования.**
Тип арматуры огней и источников света соответствует технической документатции. Ступени регулирования яркости огней соответствует приложению 10 таб. №2 НГЭА РК-2015.
Углы возвышения световых пучков глиссадных огней и интервалы между ними соответствуют приложению 38 НГЭА РК-2015.
Углы установки световых пучков для системы ОВИ-1 соответствуют приложению 9 таб. №2 НГЭА РК-2015.
Огни ВПП, глиссадные огни, огни приближения и СГ установлены на ломких муфтах. Высота огней ВПП и РД не превышает 0,45 м.
Электропитание подсистем огней МК 221°, МК 41° (огни ВПП, глиссадные огни, огни приблежения, световой горизонт, ограничительные огни, огни РД) осуществляется по двум кабельным линиям от двух трансформатонрых подстанции (ТП ССО-1, ТП ССО-2).
Протоколы испытаний регулятор яркости сотавлены в апреле 2016 года.
Управление свеосигнальным оборудование осуществляется дистанционно с компьютера диспечера КДП, дополнительно предусмотрена возможность управления с компьютера техника ССО службы ЭСТОП. Информация о состоянии ССО ОВИ-1, пожарной и объектной сигнализации выведена на компьютер диспечера КДП и техника по обслуживанию ССО службы ЭСТОП.

**3.9. Расположение любых аэродромных мест проверки VOR и их радиочастоты.**
**Места проверки высотомеров.**

| Обозначение | Местоположение | Превышение |
|---|---|---|
| а | б | в |
| не имеется | | |

**Места проверки VOR.**

| Обозначение | Местоположение | Превышение |
|---|---|---|
| а | б | в |
| не имеется | | |

**Места проверки ИНС.**

| Обозначение | Местоположение | Превышение |
|---|---|---|
| а | б | в |
| не имеется | | |

**Площадки для взлета и посадки вертолетов.**

| Характеристики | Вертолетная площадка № 1 | Вертолетная площадка № 2 |
|---|---|---|
| Наименование и условное обозначение | ВПП-04/ 22 | ВПП-13/ 31 |
| Местоположение | По центру ВПП-04/ 22, в районе примыкания РД-1 | Центры ВПП-04 и ВПП-31 в районе их пересечения. |

| | | |
|---|---|---|
| Полярные координаты центра относительно КТА | от КТА: 200 х 0 | Азимут-221°, Удаление-1300м. |
| Географические координаты | С51°09′03″ В051°32′35″ | С51°08′41″ В051°31′43″ |
| Превышение | 37,15 м | 36,62 м |
| Размеры | 30 м х 30 м | 30 м х 30 м |
| Тип поверхности | цементобетон | асфальт |
| Прочность и ограничения | Для всех типов вертолетов | Для всех типов вертолетов |
| Направление | Взлет и посадка с МК-41°/ 221° (с коротким разбегом/ пробегом, по вертолетному без использования «воздушной подушки»); против ветра (по вертолетному, с использованием «воздушной подушки») | Взлет и посадка с МК-131°/ 311° (с коротким разбегом/ пробегом, по вертолетному без использования «воздушной подушки»); против ветра (по вертолетному, с использованием «воздушной подушки») |
| Маркировка | не имеется | не имеется |
| Светосигнальное оборудование | Огни ВПП и РД | Не имеется |

**Доказательная документация:**
1.Таблица соответствия физических характеристик и дневной маркировки элементов аэродрома Уральск, требованиям НГЭА РК 2020г. ИВПП МКпос 41°/221°;
2. Акт обследования препятствий в районе аэродрома Уральск 2020 год;
3. Таблица соответствия прочности и состояние поверхности искусственных покрытий аэродрома Уральск требованиям НГЭА РК 2020 г. (ИВПП МКпос 41°/221°);
4. Таблица соответствия располагаемых дистанций ВПП аэродрома Уральск требованиям НГЭА РК 2020г.
5. Заключение ТОО «AerAnT» о прочности искусственных покрытий аэродрома Уральск по методу ИКАО «ACN-PCN»;
6. Технический отчёт по определению соответствий Нормам годности к эксплуатации аэродрома Уральск. «Продольный профиль по ост ИВПП МКпос 41°/221°, ТОО «AerAnT»;
7. Отчёт по топографо-геодезическим работам для определения препятствий аэродрома Уральск;
8. Акт наземной проверки системы электропитания аэропорта и объектов РТО;
9. Акт обследования аэродрома и его элементов.

**3.10. Расположение и обозначение стандартных маршрутов руления ВС**

Маршруты руления ВС определяются согласно маркировки перрона, РД, ИВПП.

**3.11. Тип искусственного покрытия его несущая способность, указанная по методу «классификационное число воздушного судна – классификационное число покрытия (ACN-PCN)».**

**Перроны и места стоянок (МС) воздушных судов**

| Обозначение (наименование) перрона и МС | Тип поверхности покрытия | Прочность | Маркировка перрона и МС | Прожекторное освещение перрона | Географические координаты МС | Магнитный курс МС |
|---|---|---|---|---|---|---|
| а | б | в | г | д | е | ж |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| перрон | армобетон | 19 /R/B/X/T | имеется | имеется | | |
| МС-1 | армобетон | 19 /R/B/X/T | имеется | имеется | С 51°09′12″<br>В 51°32′22″ | 41°/221° |
| МС-2 | армобетон | 19 /R/B/X/T | имеется | имеется | С 51°09′11″<br>В 051°32′18″ | 41°/221° |
| МС-3 | армобетон | 19 /R/B/X/T | имеется | имеется | С 51°09′08″<br>В 51°32′19″ | 41°/221° |
| МС-4 | армобетон | 19 /R/B/X/T | имеется | имеется | С 51°09′11″<br>В 51°32′23″ | 41°/221° |
| МС-5 | армобетон | 19 /R/B/X/T | имеется | имеется | С 51°09′14″<br>В 51°32′27″ | 41°/221° |
| МС-6 | асфальт | 9/F/C/Z/T | имеется | имеется | С 51°09′10″<br>В 51°32′13″ | 41°/221° |
| МС-7 | асфальт | 9/F/C/Z/T | имеется | имеется | С 51°09′09″<br>В 51°32′16″ | 41°/221° |
| МС-8 | асфальт | 9/F/C/Z/T | имеется | имеется | С 51°09′05″<br>В 51°32′15″ | 0°- 360° |
| МС-9 | асфальт | 9/F/C/Z/T | имеется | имеется | С 51°09′37″<br>В 51°32′14″ | 0°- 360° |
| МС-10 | асфальт | 9/F/C/Z/T | имеется | имеется | С 51°09′14″<br>В 51°32′35″ | 131°/311° |
| МС-11 | асфальт | 9/F/C/Z/T | имеется | имеется | С 51°09′15″<br>В 51°32′37″ | 131°/311° |
| МС-12 | асфальт | 9/F/C/Z/T | имеется | имеется | С 51°09′16″<br>В 051°31′39″ | 131°/311° |

**3.12. Площадки предполетной проверки высотомеров, установленных на аэродроме, и их превышение**

На аэродроме Уральск отсутствуют.

**3.13. Объявленные дистанции: располагаемая длина разбега (РДР), располагаемая взлетная дистанция (РВД), располагаемая дистанция прерванного взлета (РДПВ), располагаемая посадочная дистанция (РПД).**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Объявленные дистанции,м | РДР | 2799 | 2799 |
| | РВД | 2949 | 2949 |
| | РДПВ | 2799 | 2799 |
| | РПД | 2799 | 2799 |

**3.14. Назначенное приказом руководителя ТОО «Международный аэропорт «Орал» ответственное лицо за координацию выполнение мероприятии на аэродроме по удалению воздушного судна, потерявшего способность двигаться, номера телефонов, а также информацию о процедурах, установленных на аэродроме по удалению воздушного судна двигаться, наличии средств для выполнения данных мероприятии**

Эвакуация ВС с летного поля аэродрома имеет целью в кратчайший срок создать условия для взлета, посадки и руления ВС и тем самым обеспечить бесперебойную работу аэропорта.

Первоначальные действия по обеспечению сохранности поврежденного ВС, его специального оборудования и судовой документации о квалификации и расследовании авиационных происшествии, до прибытия комиссии по расследованию, возлагаются на экипаж ВС и должностных лиц ТОО «Международный аэропорт «Орал».

ИИ БП ТОО «Международный аэропорт «Орал» Шабакаев А.У. (тел. 8(777)261-53-91) обязан известить владельца или эксплуатанта ВС о характере повреждения, возможности и сроках эвакуации поврежденного ВС.

Эвакуация ВС с места АП проводится с разрешения комиссии расследующей происшествие.

Организация и обеспечение работ по эвакуации ВС, потерявших способность двигаться, возлагается на Ген. директора ТОО «Международный аэропорт «Орал».

Непосредственное руководство эвакуационно-техническими работами осуществляет главный инженер ИАС, а в его отсутствие начальник смены ИАС. Приказ о назначении лиц, ответственных за координацию выполнения мероприятий на аэродроме по удалению воздушного судна потерявшего возможность двигаться №20/2 от 05.01.2020г.

Телефон начальника ИАС – 8(777)-284-38-28.

Весь комплекс работ по подготовке и проведению эвакуации ВС выполняют расчеты ИАС, спец автотранспорта, АС и СОАП, согласно Инструкции по эвакуации самолетов с летного поля аэродромов ГА и Руководства по аэропортовым службам, часть 5 Удаление ВС, потерявших способность двигаться издание третье - 1996 г. Doc 9137 – AN 898.

Информация о технических средствах предоставлена в аварийном плане аэродрома Уральск.

Самое большое ВС которое аэродром может убрать, учитывая имеющееся оборудование – ИЛ-76.

## ГЛАВА 4. СВЕДЕНИЯ ОБ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ ПРОЦЕДУРАХ АЭРОДРОМА И ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ НА АЭРОДРОМЕ

### 4.1. Порядок уведомления уполномоченной организации в сфере гражданской авиации и соответствующих служб аэронавигационной информации о любых изменениях на аэродроме и регистрации уведомлении об этих изменениях в рабочие и не рабочие время работы аэродрома;

Все сведения, касающиеся изменений в аэронавигационной обстановке на аэродроме, фиксируются в «Журнале изменений аэронавигационной обстановке на аэродроме Уральск», находящемся в ДП «Брифинг».

На основании записи в журнале, старший диспетчер ДП «Брифинг», а в его отсутствии диспетчер ДП «Брифинг» дежурной смены, немедленно передают эту информацию в САИ для издания НОТАМ, соответствующих серий.

### 4.2. Должностные лица и их функции, несущие ответственность за уведомление об изменениях, и номера телефонов для связи с ними как в рабочие, так и не рабочие часы аэродрома

Для обеспечения безопасности и регулярности полетов документы аэронавигационной информации должны отражать фактическое состояние аэродрома, воздушных трасс, района аэродрома, средств управления полетами, аэронавигации и посадки.

Достоверность данных документов аэронавигационной информации достигается строгим соблюдением ответственными должностными лицами порядка предоставления сведений обо всех изменениях в аэронавигационной обстановке на аэродроме для своевременного внесения поправок в AIP и издания NOTAM.

Для внесения поправки в AIP или издания NOTAM, поставщики исходной аэронавигационной информации предоставляют уведомление в Службу Аэронавигационной Информации РГП «Казаэронавигация» о подлежащей распространению АНИ. АНИ в виде поправки к AIP перед рассылкой конечному пользователю утверждается уполномоченным органом в сфере ГА.

Записи в «Журнале изменений аэронавигационной обстановке на аэродроме Уральск» имеют право делать:

- начальник аэродромной службы ТОО «Международный аэропорт «Орал»
- начальник службы ОВД Уральского филиала «Казаэронавигация»;
- начальник службы ЭРТОС Уральского филиала Казаэронавигация»;

а в их отсутствие — их заместители;

- техники аэродромной службы ТОО «Международный аэропорт «Орал».

**Должностные лица, несущие ответственность за уведомления об изменениях АНИ**

| Должность, ФИО | Телефоны |
|---|---|
| в рабочие дни | |
| Начальник аэродромной службы<br>Самусев Федор Алексеевич | +7(7112) 93-96-79,<br>+7(705)-662-76-90 |
| в случае отсутствия (выходные и праздничные дни) | |
| Сменный инженер АС<br>Мульцев В.В. | +7(7112) 93-92-69,<br>+7(777)-372-79-23 |
| Сменный инженер АС<br>Аксенов В.И. | +7(7112) 93-92-69,<br>+7(777)-566-09-81 |
| Сменный инженер АС<br>Парошин М.П. | +7(7112) 93-92-69,<br>+7(777)-476-00-49 |
| Сменный инженер АС<br>Имняков Р.Р. | +7(7112) 93-92-69,<br>+7(705)-181-58-34 |

**4.3. Указанные уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации адрес и номера телефонов места, в который сообщается информация об изменениях.**

В случае изменений в аэронавигационной обстановке на аэродроме не касающихся непосредственно безопасности полетов (установка, замена оборудования, введение новых схем для захода на посадку и взлета, подхода и выхода из района аэродрома и т.д.), составляется и согласовывается с заинтересованными лицами поправка в руководство по аэродрому. Вместе с листом согласования и пояснительной запиской эта поправка отсылается в САИ для утверждения. После утверждения поправка размножается и высылается во все адреса держателей руководства по аэродрому Уральск. На странице учета внесенных поправок в руководстве по аэродрому делается соответствующая запись.
При изменении информации об аэродроме, которая публикуется в АИП и NOTAM информация направляется на электронный адрес aerodromes@caakz.com.

**4.4. Обеспечение доступа на рабочую площадь аэродрома.**
**Доступ на рабочую площадь аэродрома (режимно-охранные мероприятия аэродрома), ответственные лица за контролирование доступа на аэродром**

Обеспечение авиационной безопасности в аэропорту включает в себя мероприятия по установлению зон ограниченного доступа, контролируемых зон, обеспечению безопасности радионавигационных средств, оборудования, зданий и сооружений, расположенных в контролируемой зоне аэропорта, а также контроль и досмотр пассажиров, ручной клади, багажа, членов экипажей воздушных судов, авиаперсонала и сотрудников иных организаций, проходящих в контролируемые зоны аэропорта, а также досмотр грузов, почтовых отправлений и бортового питания.
Обеспечение авиационной безопасности осуществляет структурное подразделение Аэропорта Служба авиационной безопасности, в своей работе служба руководствуется законодательством в сфере авиационной безопасности, программой авиационной безопасности, инструкциями и приказами.
Зона ограниченного доступа в международном аэропорту г. Уральск установлена по всему периметру перронной части аэродрома и всей площади взлетно- посадочной полосы, в целях необходимого ограничения для прохода в нее работников аэропорта и других организаций и контролируется в целях обеспечения авиационной безопасности и безопасности полетов САБ аэропорта, а также пограничными и таможенными службами, дислоцированными в аэропорту г. Уральск в зоне пограничного и таможенного контроля.
Контролируемой зоной аэропорта является вся площадь аэропорта по периметру ограждения с объектами аэронавигационного обеспечения полетов и прилегающей к ним территориями, служебными зданиями, строениями, складами, доступ в которые контролируется САБ. Общая площадь зоны аэропорта составляет 210,3229 га, длина ограждения охраняемого периметра 12,366 метров.
Контролируемыми зонами на территории аэропорта являются:
- здание международного терминала (двухэтажное здание площадью 1205,2 метра с расположенными внутри пунктами досмотра САБ, регистрации пассажиров и багажа, таможенного и пограничного досмотров, мест разгрузки/выгрузки багажа);
- Здание КДП (двухэтажное здание площадью 720 метров с расположенными внутри помещениями работников диспетчерского, инженерно-технического состава и оборудования управления воздушным движением);
- Территория склада ГСМ (площадью 4,27 га с 42 резервуарами);
- Грузовой склад службы перевозок (одноэтажное здание площадью 136,2 метров);
- Здание цеха бортового питания (одноэтажное здание площадью 240 метров);
- Стоянка с воздушными судами под охраной (7 стоянок ВС на перроне);
- Объекты ЭСТОП (10 трансформаторных подстанций с электрооборудованием и автономными источниками питания);

- Объекты и сооружения метеослужбы;
- Боксы и территория службы спецтранспорта;
- Объекты филиала РГП «Казаэронавигация» (курсовой и глиссадный радиомаяки);
- Пункты досмотра в здании международного терминала (накопитель, регистрация багажа);
- ВИП-зал на период реконструкции аэровокзала в отдельно расположенном здании.
- Места разгрузки/выгрузки багажа;
- Зона посадки пассажиров возле накопителя и ВИП-зала в автобус

За пределами аэропорта находятся контролируемые зоны:
- обзорного радиолокатора трассового (ОРЛ-Т), площадью 120х125м расположенного в 500м от торца ИВПП;
- трансформаторной подстанции (ТП-10), площадью 10х10м, расположенного в 300м от ИВВП;

Безопасность объектов аэропорта, обслуживания воздушного движения, радио и светотехнического оборудования, находящихся в зоне ограниченного доступа и контролируемой зоне аэропорта обеспечивается САБ аэропорта.

В целях исключения проникновения посторонних лиц, транспорта, животных территория аэропорта по периметру обнесена смешанным ограждением, состоящей из колючей проволоки, бетонных плит и металлических конструкций, протяженностью 12366метров. Периметровое ограждение на всем участке имеет Т-образные насадки с натяжкой колючей проволокой. Вдоль ограждения аэродрома имеются предупредительные аншлаги с информацией о запрещении прохода в контролируемую зону. В целях усиления наиболее вероятных уязвимых мест от несанкционированного проникновения дополнительно в отдельных местах на периметровым ограждении установлена спиральная колюще-режущая армированная проволока «Егоза». В «уязвимых местах» с точки зрения слабого просмотра средствами видеонаблюдения имеются две смотровые вышки (на территории склада ГСМ и участок УТР). С внутренней стороны периметрового ограждения проложена дорога для объезда периметра патрульной машины САБ.

Места стоянок воздушных судов, территории склада ГСМ, боксов спецтранспорта, КПП, ограждений и перрона оборудованы охранным освещением и круглосуточно контролируются камерами видеонаблюдения. Система видеонаблюдения обеспечивает в светлое время суток наблюдение большей части охраняемой территории, в ночное время при достаточности освещения.

Здания и сооружения, расположенные по периметру контролируемой зоны, используются в качестве защитного ограждения, т.к. несанкционированный проход через них в контролируемую зону невозможен.

Объекты КРМ-221, ГРМ-221, КРМ-41, ГРМ-41, БПРМ-221, БПРМ–41, ОРЛ–А, ОРЛ–Т, АРП, DVOR/DME оборудованы охранно-пожарной сигнализацией. Объекты аэронавигационного оборудования, расположенные за периметром, имеют периметровое ограждение и находятся под сигнализацией, выведенной на пульт специалистов филиала РГП «Казаэронавигация». При возникновении нештатных ситуаций происходит оповещение САБ для реагирования. Объект ОРЛ–Т огражден по периметру сеткой рабица на металлическом каркасе по металлическим опорам с Т- образной насадкой. На объекте постоянно присутствует персонал филиала. Объекты ОРЛ–А, ТП–10 ограждены по периметру колючей проволокой по бетонным столбам.

За безопасность объектов управления воздушным движением (ОРЛ–Т и ТП-10), расположенных вне зоны ограниченного доступа аэропорта несет ответственность руководитель Уральского филиала РГП «Казаэронавигация».

Безопасность объектов управления воздушным движением, радиолокационного и светотехнического оборудования (здание КДП, РМГ-221, РМК-221, РМГ-41, РМК-41, БПРМ-221, БПРМ–41, ТП-6, DVOR/DME, ОРЛ–А, АРП), находящихся в зонах ограниченного

доступа на земельном участке аэропорта обеспечивается службой авиационной безопасности аэропорта совместно с руководством филиала.
Обеспечение безопасности склада ГСМ и грузового склада службы перевозок, находящихся в контролируемой зоне аэропорта пропускной режим, осуществляется подразделением безопасности САБ и руководством данных служб.
обеспечение допуска к резервуарам, складам и производственным помещениям внутри территории объекта ГСМ, сохранность материальных ценностей и обеспечением пожарной безопасности осуществляется руководителем службы ГСМ и назначаемыми им ответственными лицами до окончания работы и приема под охрану подразделением безопасности САБ.
Обеспечение безопасности и пропускной режим в здании международного терминала осуществляется САБ совместно с руководством таможенного поста и отделения пограничного контроля.
Безопасность здания цеха бортового питания и пропускной режим обеспечивается САБ совместно с руководителем цеха.
Организация охраны воздушных судов на стоянках осуществляется согласно разработанной схемы путем выставления поста САБ возле воздушного судна с одновременным применением возможностей системы видеонаблюдения.
Безопасность объектов ЭСТОП, боксов и территории службы спецтранспорта авиапредприятия обеспечивается САБ совместно с начальниками данных служб.
В пунктах досмотра в здании аэровокзала, зоне разгрузки/выгрузки багажа и зоне посадки пассажиров возле накопителя и ВИП-зала в автобус контроль осуществляется САБ.
Обеспечение безопасности в контролируемой зоне аэропорта осуществляется путем выставления двух стационарных постов и вело (авто) патрулированием по трем маршрутам, в том числе с использованием системы видеонаблюдения. Периодичность патрулирования осуществляется через неравные промежутки времени.
Объезд периметрового ограждения осуществляется регулярно не менее четыре раза в сутки, на специально оборудованной машине повышенной проходимости НИВА-559AN 07 и УАЗ-L086AR. с проблесковым маяком и радиостанцией для связи с начальником смены ПБ.
По результатам осмотра периметрового ограждения осуществляется запись в журнал, при выявлении недостатков и нарушений информируется аэродромная служба для их устранения.
При обслуживании международных авиарейсов:
-ответственность за организацию и поддержание пропускного и внутри объектового режима в контролируемой зоне несет служба авиационной безопасности аэропорта;
-ответственность за организацию и установление режима в местах таможенного оформления при обеспечении международных рейсов несет таможенный пост «Ауежай-Орал» ДГД по ЗКО;
-ответственность за организацию и установление пограничного режима при обеспечении международных рейсов несет отдел пограничного контроля «Орал» (авиационное) ПС КНБ РК;
-ответственность за обеспечение внутри объектового режима и контроля за соблюдением подчиненными работниками пропускного режима несут руководители структурных подразделений, производящих работы на территории аэропорта.
Служба авиационной безопасности Аэропорта из спецсредств имеет 4 резиновые дубинки, 2 наручников, 10 носимых радиостанций на собственном канале связи, два бинокля. Для вело патрулирования имеются два велосипеда и автомашины НИВА-559AN 07, УАЗ- L086AR для авто патруля. Все специалисты САБ экипированы зимней и летней форменной одеждой.
Порядок обеспечения пропускного и внутриобъектового режимов, установлен руководством аэропорта, по согласованию с подразделениями территориальных органов, таможенных и пограничных служб, в соответствии с нормативными правовыми актами РК, регламентирующими организацию и обеспечение мер авиационной безопасности.
Пропускной режим вводится в целях:

- исключения возможности несанкционированного допуска в контролируемые зоны и на территорию аэропорта посторонних лиц и транспортных средств;
- установления и поддержания порядка при входе (выходе), въезде (выезде), на территорию (с территории) аэропорта, складов и других объектов;
- исключения несанкционированного ввоза (вывоза) и вноса (выноса) имущества с территории аэропорта.

Внутриобъектовый режим, осуществляемый САБ в контролируемой зоне аэропорта, вводится путем организации стационарных постов, патрулирования, сопровождения отдельных лиц работниками ПБ САБ, а также оснащения зданий аэровокзала, контролируемых зон, в том числе зон пограничного и таможенного контроля системами видеонаблюдения в целях:
- обеспечения безопасности пассажиров и экипажей воздушных судов путем установления контроля по маршрутам следования пассажиров, авиационного и обслуживающего персонала на перрон, к местам посадки в воздушные суда и обратно, доставки и получения багажа и перевозимых грузов, предотвращения контактов пассажиров, прошедших досмотр, с лицами, не прошедшими досмотра;
- обеспечение охраны воздушных судов на стоянках и безопасности объектов и сооружений, исключающих возможность проникновения в них посторонних лиц;
-взаимодействие с сотрудниками государственных органов при обеспечении безопасности особо важных полетов;
-обеспечение безопасности в контролируемых зонах аэропорта при сопровождении лиц и транспортных средств сторонних организаций;
-взаимодействия с сотрудниками правоохранительных органов при сопровождении оружия, передаваемого экипажу воздушного судна на период полета;
-обеспечения контроля и документирования фактов нарушений правил и процедур по авиационной безопасности.

Генеральный директор аэропорта и заместитель генерального директора по авиационной безопасности несут ответственность за организацию и контроль пропускного режима.

Изготовлением и выдачей пропусков в аэропорту занимается инспектор бюро пропусков САБ, являющийся ответственным за выполнение требований установленного режима.

Для санкционированного доступа авиаперсонала и представителей других организаций и транспортных средств на контролируемую зону аэропорта, оборудованы два КПП. (в период реконструкции аэровокзала временно КПП-1).

Контроль за проходом (проездом) лиц на территорию аэропорта и его объекты, выносом (вывозом), вносом (ввозом) грузов и имущества предприятия и перевозимых грузов других организаций осуществляется САБ ТОО «Международный аэропорт «Орал» через КПП-1 по пропускам установленного образца.

Досмотр авиационного персонала и представителей иных организаций, участвующих в аэропортовской деятельности и посещающих зону ограниченного доступа для исполнения иных служебных обязанностей, осуществляется службой авиационной безопасности на КПП-1. КПП-2 используется в режиме литерных мероприятий (в период реконструкции аэровокзала через КПП-1) , пропускной режим осуществляется СГО РК.

Контрольно-пропускные пункты оборудованы средствами связи, освещением, турникетами с ручной системой открытия и закрытия, стационарным и ручным металлоискателем для досмотра авиационного персонала и всех лиц при допуске их в контролируемую зону, смотровой площадкой и досмотровыми зеркалами для досмотра транспортных средств, средствами пожаротушения.

В помещении КПП оборудованы стенды с образцами действующих в аэропорту пропусков, образцы подписей должностных лиц, имеющих право подписи пропусков. На КПП имеется схема экстренного оповещения, списки работников смен авиаперсонала, представителей пограничной и таможенных служб и иных организаций, постоянно дислоцированных в аэропорту.

На случай чрезвычайной ситуации или происшествия, для проезда к отдельно стоящим объектам на территории аэропорта предусмотрены дополнительные КПП, которые закрыты и опечатаны.

Беспрепятственно пропускаются в контролируемую зону транспортные средства боевых расчетов пожарных подразделений и аварийно-спасательных служб для ликвидации последствии чрезвычайной ситуаций и последствии акта терроризма, а также бригады медицинской помощи. О вызове аварийно-спасательной, медицинской службы, аварийных бригад и пожарных подразделений информируется руководитель САБ, начальник смены ПБ САБ.

При неисправности или временно неработающих на КПП средств досмотра, пропуск авиаперсонала осуществляется вне очереди через пункты досмотра в аэровокзале (либо международном терминале).

Лица, в течение всего времени пребывания в контролируемой, пограничных и таможенных зонах носят пропуска на верхней одежде и предъявляют их для контроля по первому требованию САБ, инспекторов по безопасности полетов аэропорта, сотрудников пограничных и таможенных органов.

В случае нарушения требования по ношению пропусков, отмечаемого САБ, нарушители привлекаются к дисциплинарной ответственности в соответствии с трудовым законодательством Республики Казахстан.

Транспортные пропуска, дающие право на проезд транспортных средств в контролируемые зоны аэропорта, являются служебными документами строгой отчетности и подразделяются на следующие виды:

- постоянные – со сроком действия на 1 год;
- временные – со сроком действия на 6 месяцев;
- разовые - со сроком действия на 1 сутки.

Транспортные пропуска содержат следующую информацию:

- государственный регистрационный номер транспортного средства;
- полное наименование организации владельца транспортного средства;
- срок действия;
- КПП аэропорта для въезда (выезда) и контролируемые зоны, разрешенные для данного транспортного средства.

Транспортный пропуск должен иметь размер и форму, позволяющую хорошо его различить с расстояния не менее 3-х метров и постоянно находиться с внутренней стороны лобового стекла автомобиля на видном месте на весь период пребывания в контролируемой зоне.

Транспортный пропуск аэропорта, должен отличаться от пропусков, выдаваемых транспортным средствам иных организаций по цвету (фону).

Смена цветового фона транспортного пропуска транспортных средств производиться ежегодно.

Въезд транспортных средств при выполнении строительных и иных работ осуществляется по разовым транспортным пропускам по списку, согласованному с руководством аэропорта.

Запрещается проезд в контролируемую зону транспортных средств по пропускам сторонних организаций и государственных органов РК.

Въезд транспортных средств в контролируемые зоны аэропорта производиться по транспортным пропускам установленного образца, выдаваемым исключительно бюро пропусков аэропорта.

Запрещается проезд в контролируемые зоны аэропортов транспортных средств, не участвующих в технологическом процессе по обслуживанию воздушных судов и обеспечению особо важных полетов.

Водители транспортных средств, имеющие личные пропуска на доступ в соответствующие зоны, связанные с эксплуатацией транспортного средства на летном поле, имеют удостоверение на право вождения транспортного средства соответствующей категории и допуск в соответствующей службе аэропорта и обслуживанию воздушных судов.

Водители транспортных средств аэропорта и сторонних организаций проходят у инспектора по безопасности движения аэропорта инструктаж и практическое обучение по правилам движения на территории аэропорта.
Допуск в контролируемую зону аэропорта транспортных средств сторонних организаций осуществляется по пропускам на транспортное средство установленного образца, выданным на основании обоснованных писем – заявок на имя руководства аэропорта и, при необходимости, согласованных с пограничными таможенными органами.
В период проведения на территории аэропорта мероприятий по обеспечению особо важных полетов и безопасности охраняемых лиц обеспечение пропускного и внутриобъектового режима и досмотра регулируются СГО РК.
В период проведения антитеррористической операции обеспечение пропускного и внутриобъектового режима регулируется оперативным штабом по проведению операции.
Лица, получившие аэропортовый пропуск, и руководители аэропорта и иных организаций обеспечивают сохранность и своевременную сдачу аэропортовых пропусков при увольнении, переводе и по окончании срока действия аэропортовых пропусков.
В контролируемой зоне аэропорта не допускается:
-нахождение специалистов после окончания рабочего времени (смены) без разрешения руководства аэропорта;
-загромождение территории строительными и другими материалами, предметами, ограничивающими видимую часть территории, затрудняющими движение персонала, транспорта и дающих возможность возникновения возгорания или закладки взрывного устройства;
-оставлять открытыми окна на объектах аэропорта, в том числе имеющих металлические решетки.
Согласно разработанной «Инструкции по обеспечению пропускного и внутриобъектового режима в аэропорту г. Уральск» утвержденная генеральным директорам ТОО «Международный аэропорт «Орал»., в целях усиления режима и контроля, территория аэропорта с объектами разделена на режимные зоны (указаны в аэропортовых пропусках):
«1» - место стоянки ВС;
«2» - ВС (с правом захода на борт);
«3» - здание КДП и другие объекты филиала «Казаэронавигация»;
«4» - зона обработки багажа, регистрация пассажиров;
«5» - зона досмотра
«6» - борт цех;
«7» - объекты ЭСТОП;
«8» - склад ГСМ.
При обслуживании международных рейсов вводятся дополнительные зоны:
А - зона службы авиационной безопасности и таможенного оформления товаров, перемещаемых пассажирами до линии пограничного контроля;
В – зона пограничного контроля, проверки документов на право въезда и выезда в Республику Казахстан;
С – зона пограничного контроля, оформления воздушного судна с правом захода на борт;
Д – зона пограничного контроля, оформления воздушного судна (на стоянке) без права захода на борт;
Е – места временного хранения товаров, находящихся под таможенным контролем, в том числе склады временного хранения.
Разрешение на допуск в зоны «А» и «Е» выдается таможенными органами. Разрешение на допуск в зоны «В» и «Д» выдается пограничными органами.
Контролируемые зоны устанавливаются в международном аэропорту по согласованию с уполномоченным органом, в зависимости от степени необходимых ограничений для прохода в них работников организаций гражданской авиации и иных организаций, в зависимости от их функциональных обязанностей, для осуществления контроля САБ, а также пограничными и

таможенными службами, дислоцированными в аэропорту в зонах пограничного и таможенного контроля.
По согласованию с уполномоченным органом допускается установление дополнительных зон.
Допуск специалистов к воздушным судам разрешается только на время проведения работ в соответствии с графиком прилета (вылета) воздушных судов.
Руководители аэропорта, их заместители, начальники служб проходят в контролируемую зону аэропорта круглосуточно, в том числе в выходные и праздничные дни, при наличии личного аэропортового пропуска.
Работники аэропорта, авиакомпаний и других организаций пропускаются в контролируемую зону аэропорта только для исполнения функциональных обязанностей в рабочие часы, установленные внутренним распорядком и графиком работы смен.
В выходные, праздничные дни и при необходимости сверхурочной работы вне графика работы, пребывание работников аэропорта и организаций гражданской авиации в контролируемой зоне аэропорта разрешается по спискам, представляемым на КПП.
Контролирование доступа в каждую охраняемую зону осуществляется САБ с целью предотвращения проникновения посторонних лиц и транспорта при помощи выставлений постов, патрулирований, системы видеонаблюдения.
Контроль за перемещением пассажиров в стерильной зоне и посадкой их в воздушное судно осуществляется персоналом службы организации пассажирских
перевозок и САБ аэропорта, а в международном аэропорту и представителями
пограничной и таможенных служб.
Требования работников САБ аэропорта во время исполнения ими служебных функций обязательны для всего персонала аэропорта, организаций гражданской авиации, других организаций, базирующихся в аэропорту и лиц, посещающих и пользующихся его услугами.
При исполнении служебных обязанностей работники САБ аэропорта:
- имеют беспрепятственный доступ на объекты и помещения служб аэропорта, других организаций, расположенных на территории аэропорта для исполнения служебных обязанностей, использования транспортных средств аэропорта с водителем при необходимости преследования нарушителей и их доставки для передачи соответствующим государственным органам;
- носят специальные средства в порядке, установленном законодательством РК;
- требуют от работников организаций гражданской авиации, других организаций, базирующихся в аэропорту и лиц, пользующихся его услугами, точного выполнения требований авиационной безопасности;
- ходатайствует перед руководством аэропорта и авиакомпаний о принятии решения об отказе в перевозке пассажиров, багажа, ручной клади, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, членов экипажей, бортовых запасов и питания воздушного судна, грузов и почтовых отправлений при нарушении требований
авиационной безопасности и правил перевозки пассажиров, багажа и грузов на воздушном транспорте;
- осуществляют, совместно с инженерно-авиационными специалистами, предполетный досмотр воздушных судов;
- предотвращают доступ посторонних лиц в контролируемую зону;
- исключают возможность незаконного провоза опасных веществ и предметов, а также всех видов наркотиков, запрещенных пассажирам к перевозке на гражданских воздушных судах, применять особые меры предосторожности при перевозке оружия и боеприпасов;
- проводят по поручению уполномоченного органа, руководства аэропорта и САБ служебные расследования по фактам нарушений требований авиационной безопасности.

**4.5. План мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме**

План мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме подробно изложен в Аварийном плане, утвержденном Департаментом ЧС по ЗКО.

Виды аварийных ситуаций.
В настоящем Руководстве рассматриваются следующие виды аварийных ситуаций, могущих иметь место в аэропорту:
А1 – авиационное происшествие (катастрофа авария) на ВС за пределами района аэродрома авиапредприятия (желтая аварийная инструкция).
А2– авиационное происшествие (катастрофа, авария) на ВС на территории и в районе аэродрома аэропорта (красная аварийная инструкция).
А3 – ожидаемая посадка аварийного ВС (аварийная посадка) (зеленая аварийная инструкция).
А4– попытка захвата и угона ВС на земле (на стоянке или рулении).
А5 – попытка угрозы захвата и угона ВС при выполнении полета по маршруту (трассе).
А6 – угроза применения взрывного устройства на борту ВС на земле (стоянке или рулении).
А7 – угроза применения взрывного устройства на борту ВС в полете, после его взлета.
А8 – угроза применения взрывного устройства на наземном объекте аэропорта.
А9 – опасные грузы.
А10 – чрезвычайные ситуации, включая пожары, на объектах других предприятий и населенных пунктах.
А11, 12 и др. – дополнительные виды АС.
Оповещение о возникших аварийных ситуациях всех аварийно-спасательных сил осуществляется согласно утверждённой схеме.

**При АП на территории или в районе аэродрома**

подается сигнал «Тревога» или «Готовность». По этим сигналам все АСК прибывают к месту сбора или к указанному месту происшествия. Если место АП неизвестно, то ПДСП оповещает о необходимости проведения поисковых работ руководство РГП «Казаэронавигация».

**При ожидании аварийной посадки ВС осуществляются следующие мероприятия:**

- прибытие пожарно-спасательных расчетов (ПСР) в установленное место сбора АСК или в другое указанное место;
- постановка задачи по личному составу ПСР;
- рассредоточение и занятие исходных позиций пожарными автомобилями вдоль ВПП;
- движение пожарных автомобилей и занятие боевых позиций на месте остановки аварийного ВС;
- тушение пожара на ВС (в случае его возникновения) и спасение пассажиров и экипажа.

Специальной мерой при ожидаемой посадке самолета с убранными шасси, может быть покрытие ВПП пеной согласно инструкции.

**Пожар на ВС.**

Пожарно-спасательные расчеты действуют согласно рекомендаций по тушению пожара на ВС.

**Акт незаконного вмешательства.**

При угрозе взрыва на ВС стоящего на перроне без пассажиров ПДСП подает сигнал «Тревога». Весь обслуживающий персонал, члены экипажа и техники удаляются из зоны обслуживания ВС на безопасное расстояние (не менее 100 м). ПДСП проводит оповещение должностных лиц аэропорта и заинтересованных ведомств согласно установленной схемы. По команде начальника САБ (нач. смены САБ) группа блокирования (САБ, ОПК, ЛОП) перекрывает доступ к ВС до прибытия членов оперативного штаба. К месту стоянки ВС на безопасное расстояние направляется специальная техника и пожарные автомобили. При наличии на соседних стоянках ВС ПДСП принимает меры к их буксировке на безопасное расстояние.

- Если ВС находится на стоянке с пассажирами на борту:
- диспетчер ПДСП подает сигнал «Тревога»;
- производится срочная высадка пассажиров с принадлежащей им ручной кладью и эвакуация их в безопасное помещение, не разрешая никому из них покидать его до прибытия группы оперативных работников;
- по отношению к ВС выполняются мероприятия

- Если угроза взрыва поступила в процессе руления ВС для взлета:
- ПДСП через диспетчера ДП «Вышка» дает команду экипажу на немедленную остановку и эвакуацию пассажиров;
- подается сигнал «Тревога» диспетчером ДП «Вышка»;
- службы СОАП, используя все имеющиеся средства и технику участвуют в эвакуации пассажиров и экипажа в безопасное помещение, не разрешая покидать его до прибытия оперативной группы, проводит оформление пассажиров в установленном порядке.
- по команде руководителя САБ или начальник смены ПБ САБ группа блокирования перекрывает доступ к ВС;
- к месту остановки ВС на безопасное расстояние направляются пожарные машины.

**Действия служб при получении сообщения о захвате ВС.**

1) если ВС находится на стоянке с пассажирами на борту:
- до прибытия руководства аэропорта или руководителя штаба «Дабыл» диспетчер ПДСП совместно с диспетчером ДП «Вышка» поддерживают непрерывную радиосвязь с командиром ВС, не выдают ему разрешение на вылет;
- при необходимости производится блокирование путей движения ВС;
- диспетчер ПДСП подает сигнал «Тревога» и действует согласно схемы оповещения.

2) если захваченное судно находится в воздухе:
- служба ОВД УФ РГП «Казаэронавигация» принимает меры для обеспечения безопасного снижения и захода на посадку, информирует КВС о месте специальной стоянки, указанной диспетчером ПДСП подает сигнал «Готовность «или «Тревога»;
- диспетчер ПДСП оповещает о случившемся согласно имеющейся схемы оповещения;
- диспетчер СОАП, ПДСП через имеющиеся источники информации собирают и уточняют данные о количестве пассажиров (взрослых, детей, женщин) и членов экипажа;
- скрытно, на безопасном расстоянии группа блокировки (САБ, ОПК, полиция) перекрывают доступ к месту нахождения ВС.
- Для руководства поисковыми и аварийно-спасательными работами организуется пункт управления ПСР, в него входят:
- Генеральный директор ТОО «Международный аэропорт «Орал»;
- Командир в/ч 36 739;
- 1-й заместитель Генерального директора ТОО;
- ЗГД по АБ;
- Начальник СПАСОП;
- Начальник ИАС ;
- Начальник АС.
- Пункт управления ПСР и команда АСК находится в помещении ПДСП.

## Планы действий на случай аварийных ситуаций, возникающих на аэродроме или в его окрестностях

Для чрезвычайных ситуаций ЧС, связанных с авиационными происшествиями, в случае, когда воздушное судно потерпело или терпит бедствие на аэродроме Уральск или в его окрестностях в аэропорту разработан «Аварийный план по организации и проведению поисковых и аварийно-спасательных работ в районе ответственности аэродрома Уральск». Данный план составлен на основании приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 325 «Об утверждении Правил аварийно-спасательного обеспечения полетов в аэропортах Республики Казахстан» (далее – Правила аварийно-спасательного обеспечения полетов), Правил пожарной безопасности в ГА, Правил поиска и спасания, а также **Правил по организации поисково-спасательного обеспечения полетов на территории Республики Казахстан, утвержденных** Постановлением Правительства Республики Казахстан от 4 ноября 2011 года № 1296.

Аварийный план в приложении к данному Руководству.

Ответственным лицом за разработку и управление «Аварийный план по организации и проведению поисковых и аварийно-спасательных работ в районе ответственности аэродрома Уральск» является Начальник СПАСОП Джумашев С.М.

В Аварийном плане описаны вопросы по оповещению, связи, управлению и взаимодействию служб и подразделений аэропорта, а также государственных организаций и представителей авиакомпаний при ЧС с воздушным судном.

В аэропорту произведена оценка возможных химически, взрыво- и пожароопасных подразделений предприятия, возможных угроз от их деятельности, оценка возможных аварий техногенного и природного характера, последствия от которых могут повлиять на жизнедеятельность предприятия.

На основании выполненной оценки возможных угроз в аэропорту имеется План действий по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций. Данный план согласован с контролирующим органом Департаментом ЧС (ДЧС) и утвержден руководителем аэропорта.

Ответственным лицом за разработку и управление имеется План действий по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций является Начальник СПАСОП Джумашев С.М.

Данный план рассматривает следующие вопросы:

- Организационную структуру по ЧС
- Обязанности и ответственность по ЧС
- Меры по предупреждению ЧС
- Мероприятия, проводимые при возникновении ЧС
- Мероприятия по ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций

В случае угроз авиационной безопасности и актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации в аэропорту имеется план «Дабыл» по пресечению террористических акций.

### 4.3.2 Сведения об аэродромных средствах и оборудовании, которые используются в аварийной обстановке, их испытания и частота

**Пожарные автомобили**

| Тип ПА (модель) | Количество ОТС | Производительность подачи ОТС | Фактическая скорость | Состояние | Год выпуска |
|---|---|---|---|---|---|
| АА -40(КАМАЗ) | 5250л | 40л/с | 40 л/с | удов | 1990 г.в |
| АА-60(МАЗ 543) | 12900л | 60л/с | 60л/с | удов | 1983 г.в |
| АА-40(ЗИЛ 131) | 2150л | 40л/с | 40л/с | удов | 1998 г.в |
| АА-40(ЗИЛ 130) | 2150л | 40л/с | 40л/с | удов | 1984 г.в |
| **Итого: АА -4 шт.** | **22450л** | **180л/с** | 180л/с | удов | |

**Оборудование пожарных автомобилей:**

| Наименование оборудования | Количество | Состояние | Год выпуска | Частота испытаний | Ответственная служба |
|---|---|---|---|---|---|
| Рукава 51,66,77 | 34 шт | удов | 1997г.в | 2 раза в год | СПАСОП |
| Стволы А, Б и ГПС -600 | 30 шт | удов | 1999г.в | 2 раза в год | СПАСОП |
| лестница штурмовая, лестница трехколенная. | 4 шт | удов | 1995 г.в | 1раз в год | СПАСОП |

**Другое аварийно-спасательное оборудование**

| Наименование оборудования | Количество | Состояние | Год выпуска | Частота испытаний | Ответственная служба |
|---|---|---|---|---|---|
| Ст-400 | 3 шт | хор | 2010 г.в | 1 раз в год | ИАС |
| Ножи для резки ремней безопасности | 6 шт | хор | 2010 г.в | 1 раз в год | ИАС |
| Тросы для буксировки ВС | 2 шт | хор | 2010 г.в | 1 раз в год | ИАС |

**Перечень огнетушителей**

| Тип | Марка | Вместимость корпуса, л | Производительность подачи ОТВ, сек | Длина струи, м | Габаритные размеры (диаметр, высота) | Масса, кг | Кол-во | Частота проверок и испытаний | Ответственная служба |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ОП | ОП-50 | 50л | 20 сек | 6м | 420х445х1040 | 100 кг | 19 шт | 2 раза в год | СПАСОП |
| ОУ | ОУ -5 | 7.2л | 20 сек | 3м | 940х230х520 | 17 кг | 59 шт | 2 раза в год | СПАСОП |
| ОУ | ОУ-80 | 2х40 | 30 сек | 4м | 800х760х1700 | 200кг | 3 шт | 2 раза в год | СПАСОП |
| ОП | ОП-10, 5 | 10л и 5 л | 20 сек | 3 м | 350х670. 700х165 | 16.8 | 63 шт | 2 раза в год | СПАСОП |

**Оборудование для обеспечения связи**

| Наименование оборудования | Количество | Состояние | Год выпуска | Частота испытаний | Ответственная служба |
|---|---|---|---|---|---|
| ГОРН-временно функционирует Система голосовой связи «DENRO» | 1 система | исправен | 1974 г.в | раз в 3 года | ОИТиК |
| Внутризонная связь | 5 шт | исправен | 2017 г.в | раз в 3 года | ОИТиК |

**Учения, проводимые для проверки планов на случай аварийной обстановки**

Учение АСК проводится согласно плану проведения учении утвержденный от 10.04.2020 г. совместно с представителями всех служб ТОО и ДЧС ЗКО МВД РК. Согласно легенды учения- «на самолет Л-410 находящегося на перроне возник пожар», объявляется учебная команда «Тревога». По тревоге выезжает все службы АСК.

Время прибытия АСР к месту сбора:

- расчет ПСР -3 мин.

- расчет мед. службы - 6 мин.
- остальные расчеты - не более 10 мин.
- начальник штаба учений - не позднее 5 мин.

Практические занятие и тренировки АСК проводится согласно плана практических занятий и тренировок с л/с АСК СПАСОП на 2020 г. от 01.03.2020 г.

Разработан и утвержден план проведение занятий по теоретической подготовке с л/с расчетов АСК на первое полугодие 2020 г. 01.02.2020 г.

План основных мероприятий СПАСОП на 2020 года от 01.03.2020 г.

Штабные учения проводится согласно Плана проведения учений и ликвидации возможных аварий на 2020 г. от 05.02.2020 г. периодичностью не ниже двух раз в год в соответствии с требованиями ИКАО DOC 9137 Руководство по аэропортовым службам, Часть 7 Планирование мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту..

Во 2 квартале 2020 г. проводятся штабные учения на расходном складе ГСМ, согласно легенде учений, произошла утечка ГСМ.

Цели проведения штабных учений

-совершенствование практических навыков руководителей служб СПАСОП, ЭСТОП, ГСМ, Медицинской службы, САБ, ССТ применения сил и средств, в управлении ими при ликвидации ЧС;

-достижение слаженности в работе органов управления и сил различных уровней при решении задач предупреждения и ликвидации ЧС;

-проверка реальности планов в области предупреждения и ликвидации ЧС;

В 3 квартале 2020 г. проводятся штабные учения в службе ТиСТО – котельная на природном газе, согласно легенде учений, произошел утечка природного газа.

Цели проведения штабных учений

-совершенствование практических навыков руководителей служб СПАСОП, ЭСТОП, ТИСТО, Медицинской службы, САБ, ССТ применения сил и средств, в управлении ими при ликвидации ЧС;

-достижение слаженности в работе органов управления и сил различных уровней при решении задач предупреждения и ликвидации ЧС;

-проверка реальности планов в области предупреждения и ликвидации ЧС;

**Перечни организаций, агентств и наделенных соответствующими полномочиями лиц**

При реализации мероприятий по ликвидации чрезвычайных ситуаций в аэропорту поддерживается связь и осуществляется взаимодействие как с организациями и службами, работающими в аэропорту, так и с рядом сторонних организаций.

| №, п/п | Наименование организации/ службы/должностного лица | Номера телефонов, факсов | Адрес электронной почты |
|---|---|---|---|
| 1 | ДЧС ЗКО | 8(7112)51-42-22 | dchs_zko@emer.kz |
| 2 | Скорая медицинская помощь | 103 | skoraya_byh@mail.ru |
| 3 | УФ КАН | 8(7112)51-39-63 | office@ans.kz |

Порядок оповещения и взаимодействия организаций и наделенных соответствующими полномочиями лиц приведен в Аварийном плане по организации и проведению поисковых и аварийно-спасательных работ и Плане действий по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций ЧС.

**Положение об оперативном штабе по чрезвычайным обстоятельствам на аэродроме**
**Положение о назначении руководителя, ответственного за проведение на месте всех операций в случае возникновения чрезвычайной обстановки**

Ответственность за организацию работ по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций на аэродроме и в зоне его ответственности несет первый руководитель аэропорта – генеральный директор Тураш Азамат.

Непосредственное руководство проведением аварийно-спасательных работ при авиационных инцидентах и происшествия, а также в случае совершения актов незаконного вмешательства, возлагаются на ЗГД по авиационной безопасности Белимова А.И

Непосредственное руководство на проведение ЧС природного и техногенного характера возлагается на Главного инженера А.Ержанұлы.

Ответственные лица назначены приказом №20/3 от 05.02.2020г.

Распределение ответственности при проведении операций в случае возникновения чрезвычайной обстановки указаны в Аварийном плане по организации и проведению поисковых и аварийно-спасательных работ в районе ответственности Аэродрома Уральск и Плане действий по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций.

На случай аварийной обстановки на аэродроме ТОО «Международный аэропорт «Орал» разработан Аварийный План по организации и проведению поисковых и аварийно-спасательных работ на территории ответственности аэропорта г. Уральска.

Аварийный План разработан на основании следующих нормативно-правовых актов: Закон Республики Казахстан от 15 июля 2010 года № 339-IV «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации», «Правил по организации поисково-спасательного обеспечения полетов на территории Республики Казахстан» от 4 ноября 2011 года № 1296, Приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 325 «Об утверждении Правил аварийно-спасательного обеспечения полетов в аэропортах Республики Казахстан.

В аварийном плане рассмотрены вопросы взаимодействия и оповещения силы и средств АСК и ДЧС ЗКО при возможном АП и АИ на территории аэропорта Орал.

За разработку аварийного плана отвечает начальник СПАСОП – Джумашев С.М.

Аварийный План, согласно требований пунктов 185-189 Правил аэродромного обеспечения в Гражданской авиации РК, утвержден начальником ДЧС ЗКО КЧС МВД РК 09.02.2020г., генеральным директором ТОО «Международный аэропорт «Орал» и согласован:

1. Директором Уральского филиала «Казаэронавигация».
2. Координатором ПСО, командиром воинской части 22794.
3. Директором ОО а\к «АПЛК «АЭРО».
4. Начальником управления ГО и ЧС по ЗКО
5. Главным специалистом СПАСОП КГА РК.

В «Аварийном Плане …» изложены:

1. Руководящие документы;
2. Организация и проведение поисковых и аварийно-спасательных работ;
3. Ответственные лица за организацию и проведение поисковых и АСР, их обязанности, действия, номера телефонов;
4. Структурная схема СПАСОП ТОО «МА «Орал»,
5. Силы и средства, задействованные для проведения ПАСР;
6. Действия АСК по сигналам оповещения;
7. Описание аэродрома;
8. Схемы оповещения;
9. Приложение к «Аварийному Плану …» экипажам ВС по выполнению ПСР;
10. Приложение к «Аварийному Плану …» руководителю НПСГ;
11. Инструкции по действиям, при проведении ПАСР руководителям расчетов АСК;

12. Схема расположения объектов на аэродроме, пути подъезда, схема расстановки сил и средств пожаротушения при аварийной посадке ВС;
13. Графический план аэродрома и прилегающей местности;
14. Координатная сетка определения места АП;
15. Приказы директора ТОО «Международный аэропорт «Орал» о создании АСК и назначении ответственных лиц за проведение ПАСР;
16. Соглашения и планы взаимодействия с другими организациями и ведомствами;
17. Табель технических и транспортных средств оснащения расчетов АСК и План их подачи;
18. Оперативный план по тушению пожаров и проведению АСР на ВС в аэропорту г. Уральск;
19. Инструкция по покрытию ВПП пеной при аварийной посадке ВС.

Планы действий на случай аварийных ситуаций, возникающих на аэродроме или в его окрестностях в результате неисправности ВС в полете, пожаров в зданиях, диверсий, включая угрозу взрыва (воздушных судов или зданий), незаконного захвата ВС, а также план действий на случай инцидентов в аэропорту, охватывающий мероприятия «в ходе аварийной ситуации» и «после аварийной ситуации» подробно изложены в Аварийном плане аэродрома Уральск.

**Схема оповещения АСК ТОО «МА «Орал» утверждена 23.01.2020 г. и находится в приложении к Руководству.**

1.Служба ЭСТОП - начальник Тухлиев А.Х. тел. 93-96-82
2.Служба ГСМ - начальник Швайко С.В. тел. 93-96-88
3.Служба ССТ - начальник Ислямов Г.К. тел. 93-96-85
4.Служба ОПТ и К - начальник Тургалиев И.Б. тел. 93-96-50
5.Служба ПАС - начальник Рязанцев Ю.М. тел. 93-96-80
6.Мед. служба - Зав. здравпункт Куанышкалиева Э.Т. тел. 93-96-91
7.ПБ САБ - начальник Шалтаев М.З. тел. 93-92-67
8.Служба ПАСОП - начальник Джумашев С.М. тел. 93-96-87
9.Оперативный дежурный ДЧС ЗКО КЧС МВД РК — тел. 51-42-22, 50-39-35

**Порядок взаимодействия и организация связи с органами обслуживания воздушного движения.**

В случае авиационного происшествия или аварийной ситуации с воздушным судном, оповещение расчетов АСК по сигналам «Тревога» или «Готовность» осуществляется диспетчером (руководителем полетов) ДП «Вышка» с помощью аппаратуры оповещения АСК «Горн-2» и дублируется по громкоговорящей или телефонной связи. Подтверждение о получении сигнала «Тревога» или «готовность» передается старшими расчетов АСК диспетчеру ПДСП по ГГС и телефонной связи, Диспетчер ПДСП докладывает диспетчеру ДП «Вышка» о получении сигналов оповещения расчетами АСК.

Г Г С:
ПДСП ⟷ ДП «Вышка»;
ПДСП ⟷ ПБ—ППЗ;
ПДСП ⟶ автобаза (заправка);
ПДСП ⟶ бригада оперативного обслуживания ИАС.

Диспетчером ПДСП по телефонной связи, согласно схемы оповещения, производится оповещение ответственных лиц, взаимодействующих организаций и ведомств г. Уральск.

**4.6. Спасание и пожаротушение**

**Для организации поисковых и аварийно-спасательных работ привлекаются следующие расчеты и службы:**

- Орган обслуживания воздушного движения (ОВД).
- Государственные службы в аэропорту.
- Взаимодействующие сторонние организации г. Уральск.
- Аварийно-спасательная команда ТОО «МА «Орал»
- Эксплуатанты воздушных судов.

В состав сил ОВД входят: Органы ОВД

- диспетчер ДП «ВЫШКА»
- диспетчер ДП «БРИФИНГ»
- Руководитель полетов

Руководитель полетов (РП) несет ответственность за работу сменного расчета органа ОВД.

2. В расчет государственных служб в аэропорту входят:

- пограничный отряд;
- ЛОП;
- представительство КНБ.

3. В состав сторонних взаимодействующих организаций входят:

- ДЧС МВД ЗКО г. Уральск;
- аварийно-спасательные формирования ГУ «СП и АСР» ДЧС ЗКО КЧС МВД РК;
- скорая медицинская помощь 103, и лечебные учреждения г. Уральск;

4. В состав АСК входят следующие расчеты и службы:

- руководство аэропорта(штаб);
- РТП (руководитель тушения пожара);
- пожарно-спасательный расчет (ПСР)
- расчет службы специального транспорта (ССТ);
- расчет медицинской службы;
- расчет аэродромной службы (АС);
- расчет Службы организации авиационной перевозки (СОАП);
- расчет Подразделения Безопасности Службы авиационной безопасности (ПБ САБ);
- расчет полиции (ЛОП);
- расчеты инженерно-авиационной службы (ИАС);
- расчеты Электро светотехнические обеспечение полетов (ЭСТОП).

На аэродроме имеется Пункт пожарной связи (ППС) расположенной в здании АСС и оборудованный телефонный связью с АТС аэропорта, с выходом на городскую телефонную сеть;

- с руководителями АСР и пунктом связи пожарной охраны ОПО УВД.

**Организация и проведение аварийно - спасательных работ на аэродроме и в районе аэродрома ТОО «Международный аэропорт «Орал».**

Для выполнения комплекса мероприятий, направленных на организацию и выполнение немедленных и эффективных поисковых и аварийно спасательных работ по поиску и спасению пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, оказанию помощи пострадавшим и эвакуации их с места происшествия, а также для оказания помощи населению при стихийных бедствиях в ТОО «Международный аэропорт «Орал» создана служба поискового и аварийно спасательного обеспечения полетов (СПАСОП).

Поисково-спасательные работы (ПСР) организуются и проводятся с целью спасания пассажиров и экипажей воздушных судов (ВС), терпящих или потерпевших бедствие, когда их местонахождение неизвестно. Для проведения ПСР с воздуха от авиакомпании «АПЛК «АЭРО» выделяется воздушное судно с летными экипажами, прошедшими наземную и летную подготовку и имеющие специальный допуск. В состав экипажа включается также воздушная поисково-спасательная группа, сформированная из медицинских и инженерно-

технических работников, входящих в состав аварийно- спасательной команды (АСК) СПАСОП ТОО «Международный аэропорт «Орал».

Для проведения наземных ПСР создана наземная поисково-спасательная группа (НПСГ), сформированная из работников ИАС, медицинской службы, спец. автотранспорта, службы связи, СОАП, АС, ППЗ, САБ, ЛОП.

Аварийно спасательные работы (АСР) организуются и проводятся на территории, в районе аэродрома и в районе поиска и спасания с целью спасания пассажиров и членов экипажей ВС, потерпевших бедствие, когда их местонахождение известно. Для проведения АСР, на базе СПАСОП ТОО «Международный аэропорт «Орал» приказом Ген. директора ТОО «Международный аэропорт «Орал», создана аварийно спасательная команда (АСК), в состав которой входят штатные и нештатные аварийно спасательные расчеты. Основной задачей АСК является спасание пассажиров и экипажей ВС, потерпевших бедствие, ценного оборудования и грузов, а также авиационной техники.

Из состава сил и средств СПАСОП ТОО «Международный аэропорт «Орал» сформированы штатные пожарно-спасательные расчеты (ПСР), службы подразделения пожарной защиты (ППЗ) ТОО «Международный аэропорт «Орал». Из состава сил и средств служб ТОО «Международный аэропорт «Орал», в каждой смене сформированы нештатные расчеты АСК:

1. Медицинский расчет;
2. Расчет инженерно-авиационной службы (ИАС);
3. Расчет аэродромной службы (АС);
4. Расчет службы организации авиационных перевозок;
5. Расчет специального транспорта (ССТ);
6. Расчет службы связи;
7. Расчет службы авиационной безопасности (САБ);
8. Расчет линейного отделения полиции (ЛОП).

Численный состав расчетов АСК определен категорией аэродрома по УТПЗ-6.

**Назначение аварийно - спасательных расчетов**

**Пожарно-спасательные расчеты** предназначены для тушения пожаров на объектах и ВС с целью создания условий для эвакуации личного состава, пассажиров и членов экипажа ВС, ценного груза и оборудования, а также для спасания пассажиров и членов экипажа ВС, потерпевшего бедствие.

**Медицинский расчет** предназначен для:

1. Оказания медицинской помощи пострадавшим непосредственно на месте авиационного происшествия (АП);

2. Определения очередности эвакуации пострадавших в медицинские учреждения;

3. Подготовки пострадавших к эвакуации в медицинские учреждения.

**Расчет ИАС** предназначен для:

1. Открытия основных и аварийных выходов из ВС, потерпевшего бедствие и при необходимости, вскрытия обшивки фюзеляжа, совместно с ПСР;

2. Установки к борту ВС наземных средств эвакуации и приведения в рабочее состояние бортовых аварийных трапов;

3. Вентиляции салона ВС;

4. Оказания помощи пострадавшим пассажирам и членам экипажа в покидании ВС и их эвакуации;

5. Эвакуации ВС потерявшего способность двигаться с места АП совместно с расчетом АС.

**Расчет АС** предназначен для:

1. Оказания помощи экипажу ВС, пожарным и спасателям в ликвидации пожара;
2. Эвакуации пострадавших с места АП;

3. Эвакуации ВС, потерявшего способность двигаться с места АП совместно с расчетом ИАС;
4. Приведения в рабочее состояние летного поля аэродрома.

**Расчет СОАП** предназначен для приема, учета и перевозки пассажиров с места АП, а также для выгрузки грузов и багажа.

**Расчет службы связи** предназначен для обеспечения органов ОВД и руководителя АСР устойчивой и постоянно действующей связью:

- с поисково-спасательными ВС и НПСГ;
- с расчетами АСК при их оповещении, подготовке и проведении АСР;
- с взаимодействующими организациями и ведомствами.

**Расчет спец. транспорта** предназначен для обеспечения расчетов АСК автотранспортными средствами в соответствии с Типовым планом подачи автотранспорта.

**Расчет САБ и ЛОП** предназначен для:

1. Обеспечения контроля доступа к месту АП;
2. Регулирования потока движения транспортных средств;
3. Организации мер безопасности на месте АП;
4. Участия в поиске и сохранении бортовых самописцев;
5. Изоляции опасных грузов.

**Оповещение расчетов АСК.**

Для сбора расчетов применяются сигналы оповещения: «Тревога» и «Готовность».

Сигнал «Тревога» подается тогда, когда АП произошло или до ожидаемой посадки ВС, терпящего бедствие, остается менее 30 минут.

Сигнал «Готовность» подается тогда, когда до ожидаемой посадки ВС, терпящего бедствие, остается 30 минут и более.

По сигналу «Тревога» все расчеты АСК со своим снаряжением прибывают к месту АП или квадрат, указанный при оповещении, в нормативное время и приступают к выполнению аварийно-спасательных работ.

По сигналу «Готовность» все расчеты АСК со своим снаряжением следуют к месту сбора (расчерченные квадраты) и ждут команды руководителя АСР на дальнейшие действия.

Объявление сигналов оповещения осуществляется службой ОВД «Вышка» через диспетчера ПДСП, с применением специальной аппаратуры оповещения типа «Горн-2», одновременно всем расчетам АСК и дублируется ГГС и телефонной связью согласно установленной схемы оповещения. Время оповещения расчетов не превышает 25 секунд.

Оповещение и вызов взаимодействующих сил и средств осуществляется по указанию руководителя АСР диспетчером ПДСП по телефонной связи.

Время прибытия расчетов АСК СПАСОП ТОО «Международный аэропорт «Орал» с момента объявления сигнала «Тревога».

| №№ п/п | Наименование расчетов АСК | Время прибытия, мин. | |
|---|---|---|---|
| | | В пределах расстояния до торцов ВПП | К точке удаленной от торцов ВПП на 1000м. по курсу взлета и посадки |
| 1. | Стартовый ПСР | 3 | 5 |
| 2. | ПСР | 3 | 5 |
| 3. | Медицинский | 6 | 8 |
| 4. | Остальные расчеты АСК | 8 | 10 |
| 5. | Руководитель АСР | | 5 |

**Назначенные лица, организующие проведение аварийно-спасательных работ на аэродроме и в районе аэродрома.**

1. Руководство организацией поисковых и аварийно спасательных работ ТОО «Международный аэропорт «Орал» возлагается на Генерального директора ТОО «Международный аэропорт «Орал».

2. Непосредственное руководство проведением АСР, при возникновении ЧС, связанных с авиационными событиями, возложено на Зам. Ген. директора по авиационной безопасности ТОО «Международный аэропорт «Орал».

3. Руководство проведением АСР при ЧС природного и техногенного характера возложено на Генерального директора ТОО «Международный аэропорт «Орал».

4. Руководителям поисково-спасательных работ в ТОО «Международный аэропорт «Орал» назначен шеф пилот группы ВС АН-2, а\к «АПЛК «АЭРО»

5. В выходные и праздничные дни руководство проведением АСР, до прибытия ответственных руководителей, осуществляет ответственный дежурный аэропорта.

6. Старшими расчетов АСК являются соответственно начальники служб и смен.

7. Руководителем тушения пожаров является начальник подразделения пожарной защиты или лицо его заменяющее.

8. На период проведения поисковых и аварийно-спасательных работ в аэропорту **ТОО «Международный аэропорт «Орал»** создается оперативный штаб в составе:

- координатор поисково-спасательных операций;
- генеральный директор ТОО «Международный аэропорт «Орал»;
- зам. Ген. директора по АБ;
- директор УФ РГП «Казаэронавигация»;
- начальник СПАСОП;
- начальник ИАС;
- начальник ССТ;
- начальник АС.

Все специалисты СПАСОП прошли первоначальную подготовку в Филиале ТОО «СУЦ по Гражданской защите» ЗКО.

**Сведения о технических средствах и оборудовании, используемого при АСР и пожаротушении.**

1. Пожарно-спасательный расчет:
   - пожарные автомобили:

   АА – 40 К (КамАЗ- 43105) – 1990 г.в.
   АА – 40 (131) - 139 «Зил- 131», 1984 г.в.
   АА – 60.160 (МАЗ - 7310) – «Ураган», 1982 г.в.
   АА – 40 (131) - 139 «Зил- 131» ,1982 г.в.

   Все ПА находятся в технически исправном состоянии.
   - пожарно-техническое оборудование
   - инструмент для вскрытия фюзеляжа(топор) – 3 шт;
     средство индивидуальной защиты ПСР;
   - пожарные ручные лестницы – 4 шт;
   - ножи для перерезания привязных ремней пассажирских кресел- 6 шт;
   - бензомотопила STIHL- 400 – 2 шт;
   - ПДС – 400 – 1 шт;
   - для защиты органов дыхания: аппарат «DRAGER» - 8 шт, в запасе 8 баллонов (композитный)
   - шанцевый инструмент.
2. Медицинский расчет:
   - автобус (санитарная машина) для доставки к месту АП;

- автоприцеп фургон (оснащен согласно Приложения 11 к Правилам проведения авиационных поисково-спасательных работ);
- чемоданы укладки (оснащение согласно Приложения 12).

3. Расчет ИАС:
   - КНД - 1;
   - баллоны сжатого воздуха;
   - АПА - 5 г;
   - укомплектованная техническая аварийная аптечка;
   - ОУ – 5;
   - ОУ – 80
   - буксировочные водила для ВС
   - троса буксировочные;
   - ЭКО ППСК;
   - ЭКО ППСКН;
   - ЭКО БР;
   - лыжи металлические;
   - лестницы стремянки;
   - АПТП – комплект.
4. Расчет спецавтотранспорта.
   - автомашина «Зил-131» с радиостанцией для НПСГ, используется как тягач техаптечки;
   - автомашина «Зил-131» для перевозки людей, тягач медицинской аптечки;
   - автомашина «Зил-131» тягач для ВС и КНД;
   - автобус;
   - автотрап;
   - грузовой автомобиль для грузчиков;
   - водополивочная автомашина;
   - автокран;
   - трактор К-700 – тягач;
   - трактор К-701 – тягач;
   - трактор К-701 -
   - КРАЗ 255 – тягач для ВС;
   - ТЗ-22 КРАЗ 255 – 2 шт;
   - АПА – Урал АПЛ –5д –2;
5. Расчет АС:
   - автомобиль УАЗ 3151 с радиостанцией;
   - шпалы 35 шт.

Проверки (испытаний) аварийно-спасательного оборудования, проводятся согласно плана проведение испытании.

Общее количество ОТС: вода - 20 т. пенообразователь- 1450 л.
Общее производительность - 180 л/с.

**4.7. Осмотр и контроль эксплуатантом аэродрома, рабочей площади аэродрома и поверхности ограничения препятствий.**

Техническое обслуживание рабочей площади аэродрома содержание летного поля с искусственными покрытиями

С целью обеспечения постоянной эксплуатационной готовности летного поля к полетам на каждом аэродроме должен осуществляться систематический контроль его технического состояния.

Систематический контроль состояния летного поля включает:

- ежедневные оперативные осмотры;
- контрольные осмотры;

- плановые осмотры;
- внеплановые осмотры.

Ежедневные оперативные осмотры производятся перед заступлением на смену специалиста по аэродромному обеспечению полетов (аэродромной службы). При этом производится оперативная проверка состояния искусственных покрытий и грунтовых ВПП, элементов летного поля. По выявленным дефектам производится анализ их соответствия предельно допустимым значениям с целью определения пригодности элементов летного поля к эксплуатации.

Контрольные осмотры производятся на предмет наличия посторонних предметов на рабочей площади аэродрома. Контрольные осмотры производятся с интервалом не более трех часов, при перерыве в полетах более трех часов контрольные осмотры производятся перед возобновлением полетов (перед каждым взлетом или посадкой воздушного судна). По результатам данных осмотров принимаются меры по оперативной очистке аэродромных покрытий от посторонних предметов.

Плановые осмотры производятся в период подготовки к работе в осенне-зимний период (далее - ОЗП) или весенне-летний период (далее - ВЛП). По результатам плановых осмотров составляются акты дефектов по форме и на основании актов дефектов составляются планы по устранению выявленных дефектов искусственных покрытий.

Внеплановые осмотры проводятся после выпадения интенсивных осадков, ураганных ветров, стихийных бедствий или воздействия на аэродром других неблагоприятных природных факторов.

**Контролю подлежат следующие параметры элементов летного поля аэродрома:**

1) на искусственных покрытиях ИВПП:

-коэффициент сцепления;

-чистота покрытия и наличие посторонних предметов;

-состояние и видимость маркировки и маркировочных знаков;

-наличие повреждении и дефектов на покрытии;

-наличие, вид и толщина слоя атмосферных осадков, наличие и высота снежных валов;

-наличие и высота травостоя;

2)РД, перроне и МС воздушных судов:

- чистота покрытия и наличие посторонних предметов;
- состояние и видимость маркировочных знаков;
- наличие повреждении и дефектов покрытии;
- наличие, вид и толщина слоя атмосферных осадков, высота снежных валов;
- наличие и высота травостоя.

**Содержание летного поля с искусственными покрытиями включает:**

1) проверку состояния поверхности покрытий, прилегающих к ним грунтовых участков летного поля, укрепленных грунтовых сопряжений, примыкающих к торцам искусственной ВПП;

2) проверку ровности искусственных покрытий и определение недопустимых дефектов на покрытий;

3) очистку искусственных покрытий от грязи, камней и других предметов;

4) уборку посторонних предметов с летного поля;

5) обновление маркировки и маркировочных знаков искусственных покрытий по мере выцветания и износа лакокрасочных материалов. Переносные маркировочные знаки ремонтируются по мере износа конструкции и необходимости обновления их окраски;

6) заделку трещин, швов;

7) обеспечение пропускной способности водоотводно-дренажных устройств;

8) поддержание ровности и равнопрочности грунтовой части летного поля, травостоя установленной высоты.

По результатам ежедневной проверки состояния поверхности искусственных покрытий дается оценка их пригодности к полетам, которая фиксируется в специальном «Журнале состояния летного поля».

Искусственные покрытия ВПП всех типов не допускаются к эксплуатации и на поверхности не должно быть:

- посторонних предметов и продуктов разрушения покрытий на поверхности;
- уступов между соседними плитами и трещинами высотой более 25 мм на ИВПП и 30 мм на РД, МС и перроне;
- выбоин, сколов и раковин с наименьшим размером более 50 мм и глубиной 25 мм, не залитых мастикой;

На поверхности искусственных покрытий РД, перроне, укрепленных участков ЛП примыкающих к торцам ИВПП не должно быть:

- посторонних предметов и продуктов разрушения покрытия;
- уступов в швах между соседними плитами или кромками трещин высотой более 30мм;
- наплывов мастики высотой более 15 мм;
- выбоин, раковин с наименьшим размером более 50 мм, глубиной более 30 мм не залитых мастикой;

сколов кромок плит шириной более 30 мм, не залитых мастикой.

Очистка покрытий от пыли, грязи и посторонних предметов производится плужно-щеточными и ветровыми машинами.

Покрытия промываются после окончания весенней распутицы, а также по мере их загрязнения. Движение поливомоечных машин производится с учетом уклонов покрытия и расположения водоотводной системы. В сухое и жаркое время в целях охлаждения покрытий и удаления пыли - поливаются водой.

Восстановление разрушенного заполнителя швов выполняется систематической заливкой швов резинобитумными, вяжущими или другими герметизирующими материалами. Согласно инструкции по РБВ, швы очищают от остатков старого заполнителя и выкрошившегося бетона. Производить заливку швов без удаления разрушившегося заполнителя, расчистки, продувки, грунтовки швов запрещается.

**Водоотводно-дренажная система отсутствует.**

Составляется план мероприятий по подготовке летного поля и аэродромной механизации к работе в осенне-зимний период с учетом местных условий и требований.

Альбом технологических карт является основным и обязательным для исполнения документом, регламентирующим тактику льдоснегоуборочные работ на аэродроме.

Для обеспечения готовности летного поля в зимний период выполняются следующие мероприятия:

аэродромные покрытия, в первую очередь ИВПП, очищаются от снега и льда.
концевые полосы торможения очищаются от снега на половину их длины от торца ВПП с каждой стороны. Очистка от снега элементов летного поля относящихся к первой очереди производится методом патрулирования с начала снегопада и должна быть закончена не позднее, чем через 1 час после его прекращения. По окончании работ первой очереди аэродром открывается для взлетов и посадок ВС. Работы, относящиеся к последующим очередям, начинаются сразу же по окончании работ предыдущей очереди.

На покрытии ИВПП допускается наличие слоя свежевыпавшего снега, слякоти и воды. Толщина слоя атмосферных осадков для различных типов ВС, при которых разрешаются полеты, указана в РЛЭ ВС.

Условия торможения ВС на покрытиях ИВПП характеризуются величиной коэффициента сцепления, толщиной и видом атмосферных осадков. Коэффициент сцепления измеряется с помощью аэродромной тележки АТТ-2 или деселерометра 1155М. Полученная величина коэффициента сцепления приводится к нормативным значениям.

Информация о величине коэффициента сцепления передается и записывается в нормативных значениях. При нормативных значениях коэффициента сцепления ниже 0,3 полеты самолетов с ГТД запрещаются.

Основными мероприятиями по предупреждению появления гололеда с наступлением похолодания после временного повышения температуры или резкого потепления являются:

интенсивное патрулирование машин с металлическими щетками по очищенной поверхности покрытий группой плужно-щеточных снегоочистителей со скоростью до 20 км/ч при этом интервал движения машин по одному следу должен быть не более 20 мин, что позволит избежать примерзания к поверхности покрытий атмосферных осадков и образования ледяной пленки; патрулирование ветровыми машинами со скоростью 8-15 км/час для просушивания поверхности покрытий;

- применение химического реагента, который на увлажненной поверхности может применяться в виде порошка, а на сухой - в виде водного раствора.

Гололедные образования с аэродромных покрытий удаляются химическим способом с применением антигололёдных реагентов, а также ветровыми машинами, которые движутся вдоль продольной оси покрытий по фигурной или челночной схеме. Схема движения машин выбирается в зависимости от направления ветра, ширины и уклонов покрытия и должна обеспечивать наилучший отвод воды.

Ответственность за подготовку летного поля, а также осмотр и принятие решения о пригодности к полетам, несет аэродромная служба ТОО «Международный аэропорт «Орал».

Для определения Ксц используется аэродромная тормозная тележка АТТ-2 и деселерометр 1155М, Для удаления осадков используются ветровые машины ВМ и снегольдоуборочные машины КПМ, снегоочистительные шнекороторные машины, трактора К-700, К-701.

Толщина слоя атмосферных осадков измеряется оптической линейкой ОЛ-1. Очистка ВПП, РД, МС от снега и льда осуществляется АС, согласно технологии и схемы очередности очистки аэродрома. Ответственность за подготовку МС и маршруты руления на них, а также осмотр и принятие решения об их пригодности к полетам, несет аэродромная служба ТОО «Международный аэропорт «Орал».

Содержание летного поля с искусственными покрытиями в ОЗП.
При снегопаде до 30 мм
Потребное количество техники:

- 2 автомашины ПМ-130Б;
- 1 снегоочиститель шнекороторный Д-902;
- 1 трактор К-701;
- 1 автогрейдер;
- 3 трактора (МТЗ-50, ЮМЗ-6, МТЗ-82);
- 1 автомашина Камаз
- 1 автомобиль Нива или УАЗ-469 с тормозной тележкой АТТ-2;

Очистка производится:

1- я очередь - очистка ИВПП (3 автомашины ПМ-130 с щетками, I. трактор МТЗ-82 с боковой лопатой 2,5-м., и 1 шнекороторный снегоочиститель Д-902). РД №1 - с откидыванием валов снега. Перрона - стоянки №1 и №4. Огней по границам ИВПП, РД, перрона, - с привлечением светотехников и аэродромных рабочих. Дорога на ГСМ, перрон у аэровокзала, КП-2 (2 трактора МТЗ и ЮМЗ. автогрейдер). Подготовка ГВПП с мк нос. 139-319 (трактор К-701 с гладилкой). Стоянки перрона №№2,3,5,6,7. Территория гаража, подъезд к КП-2, площадь у гостиницы и подъезд к штабу (2 автомашины ПМ-130, 3 трактора К-701, автогрейдер, 2 трактора ЮМЗ и МТЗ).

2- я очередь - стоянки перрона №№8,9,10,11,12 и 1 стоянка Ан-2; привокзальная площадь, стоянки у штаба (2 автомашины ПМ-130, трактор К-701, автогрейдер, 2 трактора ЮМЗ и МТЗ).
3- я очередь - РД №2; РД-лыжи; площадь у УТР и ПАС; остальные стоянки Ан- 2; подъездные пути к службам; внутрипортовые дороги; планировка откосов перрона (2 автомашины ПМ-130, трактор К-701, автогрейдер, 2 трактора ЮМЗ и МТЗ, снегоочиститель шнекороторный).
При образовании гололёда до температуры минус 5 градусов - привлекается ветровая машина.
Очистка от снега элементов лётного поля относящихся к 1-ой очереди, производится методом патрулирования с начала снегопада тремя автомашинами ПМ-130 и трактором МТЗ-82, заканчивается не позднее чем через 1 час после его прекращения.
Работы, относящиеся к последующим очередям, начинаются сразу же после окончании работ предыдущей очереди.

При максимальном снегопаде 30 мм. и более.
Потребное количество спецтехники:
- 2 автомашины ПМ-130;
- 3 трактора К-701 (2 с боковыми лопатами и 1 с прямой лопатой);
- 1 автомашина шнекороторная Д-902;
- 1 автогрейдер;
- 3 трактора (МТЗ-50, ЮМЗ-6, МТЗ-82)
- автомашина Камаз
- автомашина Нива или УАЗ-469 с тормозной тележкой АТТ-2.

Вызывается дополнительный водительский состав и аэродромные рабочие. Очистка производится:
1-я очередь — ИВПП, РД-1, сопряжения с ИВПП и перроном, стоянки №№1, 4.
площадь у аэровокзала со стороны перрона, KIJ-2, межсектор, грузовой склад, дорога на ГСМ.
На ИВПП и РД№1 работают - 1 трактор МТЗ-82, 3 автомашины НМ, 1 снегоочиститель шнекороторный, 2 трактора (ЮМЗ и МТЗ).
На перроне и дороге на ГСМ - авто грейдер и 3 трактора К-701.
1- я очередь «а» - стоянки №№2,3,5,6,7, подъезд к КП-2, гараж, гостиница, штаб (работает освободившаяся техника).
2-я очередь - стоянки №№8,9,10,11,12; привокзальная площадь; (3 автомашины ПМ-130, 3 трактора К-701, 2 трактора (ЮМЗ и МТЗ), автогрейдер.
3-я очередь - РД-2; РД(лыжи); площадь ИДС, УТР, подъездные пути к службам, внутрипортовые дороги.

Для предупреждения и удаления гололёдных образований и укатанного снега на бетонных, цементных, асфальтовых и иных покрытиях аэродрома применяется жидкий противогололедный реагент «Нордвэй» и другие виды реагентов.

**Содержание и текущий ремонт грунтовой части летного поля включает в себя:**
-Проверку и обеспечение надлежащей ровности, прочности и плотности грунтов на рабочих элементах летного поля;
-проведение мероприятий по обеспыливанию и уборке с поверхности посторонних предметов;
-обеспечение водоотвода с поверхности летного поля и поддержание в исправном состоянии дренажно-водосточных систем;
-проведение комплекса агротехнических мероприятий и улучшение состояния дернового покрова летного поля;
-проведение мероприятий по сокращению нелетного периода;
обновление аэродромных маркировочных знаков.

**Дренажная система - отсутствует**.

**Порядок измерения коэффициента сцепления:**

При метеоусловиях, вызывающих изменение значения коэффициента сцепления техник аэродромной службы обязан доложить диспетчеру ДП «Вышка» о необходимости измерения коэффициента сцеплений.

Диспетчер ДП «Вышка», при необходимости, обязан предоставить время для экстренного измерения коэффициента сцепления в сложных метеоусловиях.

Сменный инженер по эксплуатации аэродрома обязан получить разрешение на занятие ИВПП или РД для измерения коэффициента сцепления. После измерения доложить диспетчеру ДП «Вышка» об освобождении ВПП, ее состоянии и значении коэффициента сцепления. Измерение коэффициента сцепления производится при изменении состояния ВПП, а также при необходимости.

При коэффициенте сцепления на ИВПП ниже 0,4 использовать для замера только тележку АТТ-2 с прибором АВР.

Результаты измерений коэффициента сцепления и осмотра летного поля должны быть оформлены и записаны в журнал состояния летного поля не позднее 15 мин после измерения.

Журнал состояния летного поля представляет собой пронумерованную, прошнурованную и скрепленную печатью ТОО «Международный аэропорт «Орал» книгу, которая находится в службе ПДСП.

Два раза в год при подготовке к ОЗП и ВЛП комиссия, назначенная приказом Генерального директора ТОО «Международный аэропорт «Орал», производит контроль состояния летного поля с составлением акта дефектов для последующего устранения.

**Порядок представления результатов инспекционной проверки и принятия надлежащих последующих мер**

Все результаты инспекционных проверок записываются техником аэродромной службы в журнал состояния летного поля, а также составляется ежедневный отчет начальнику АС, заместителю генерального директора, оперативному ПДСП.

Журнал заполняется в соответствии с требованиями приложения 3 к Правилам аэродромного обеспечения в ГА. Журнал находится в ПДСП. Полностью законченный журнал сдается в архив аэропорта, где хранится не менее пяти лет.

Техник аэродромной службы несет ответственность за правильное ведение и оформление журнала, а также передачу его в архив.

По всем выявленным несоответствиям в ходе проверок рабочей площади аэродрома проводится оценка безопасности полетов и применяются меры по их устранению. В первую очередь устраняются недостатки с наибольшим рисками для безопасности полетов. При необходимости техник аэродромной службы принимает решение о закрытии отдельных участков аэродрома или полностью аэродрома по техническим причинам, если имеются значительные риски для безопасности полетов, до принятия мер по их снижению до приемлемого уровня. Соответствующая информация передается в САИ и уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации.

**Список должностных лиц аэродромной службы ответственных за проведение осмотра аэродрома и безопасное производство работ и их функции.**

| Должность, ФИО | Краткие должностные функции | Телефоны |
|---|---|---|
| Начальник аэродромной службы | - контроль состояния искусственных покрытий ИВПП, РД, Перрон; | +7(7112) 93-96-79, +7(705)-662-76-90 |

| | | |
|---|---|---|
| Самусев Федор Алексеевич | - поддержание аэродромных покрытий в исправном состоянии (восстановление – ремонт, строительство);<br>- режим эксплуатации;<br>- учетная документация по аэродрому.<br>-контроль за безопасным проведением работ. | |
| Сменный инженер Мульцев В.В. | - контроль состояния искусственных покрытий ИВПП, РД, Перрон;<br>- поддержание аэродромных покрытий в исправном состоянии (восстановление – ремонт, строительство);<br>-контроль за безопасным проведением работ. | +7(7112) 93-92-69, +7(777)-372-79-23 |
| Сменный инженер Аксенов В.И. | | +7(7112) 93-92-69, +7(777)-566-09-81 |
| Сменный инженер Парошин М.П. | | +7(7112) 93-92-69, +7(777)-476-00-49 |
| Сменный инженер Имняков Р.Р. | | +7(7112) 93-92-69, +7(705)-181-58-34 |

Порядок организации взаимодействия аэродромной службы со службой ОВД и другими службами аэропорта, обеспечивающими полеты

Все проверки (работы) в зоне маневрирования ВС предварительно согласуются с руководителем полетов, проводятся только в промежутках между взлет-посадочными операциями (промежутки не менее 30 минут). Перед выездом на ВПП запрашивается разрешение руководителя полетов (диспетчера службы ОВД) посредством радиосвязи, у обозначенного места ожидания у ВПП. Весь транспорт (персонал), выполняющий инспекционные проверки в зоне маневрирования ВС, оснащен радиостанциями, которые во время проверок постоянно включены. Проверка связи осуществляется каждые 15 минут. По указанию руководителя полетов (диспетчера службы ОВД), должностные лица, осуществляющие проверку, немедленно покидают зону маневрирования ВС, свободные зоны ограничения препятствий, критические и чувствительные зоны вокруг оборудования РМС. После освобождения указанных зон уведомляется руководитель полетов (диспетчер ОВД). При общении с ОВД используется только установленная фразеология.
Порядок взаимодействия со службой ОВД описан в технологии (инструкции) взаимодействия службы движения с аэродромной и другими наземными службами, обеспечивающими полеты.
Указать место хранения и должностное лицо, ответственное за управление данным документом.

Все службы аэропорта выполняют работы на площади маневрирования и в зонах производства работ только с разрешения руководителя полетов, после согласования их проведения с ответственным лицом аэродромной службы, под руководством ответственных лиц службы, выполняющей эти работы. Имеется утверждённая и согласованная с УФ РГП «Казаэронавигация» инструкция по взаимодействию.
Должностные лица службы ЭСТОП, ЭРТОС и других служб накануне дня проведения работ сообщают аэродромной службе характер работ, место и время проведения в целях совмещения их выполнения по времени и для согласования с РП.
Въезд на ВПП, РД, прилегающие полосы безопасности и в критические зоны РМС автомашин и механизмов для содержания аэродромных покрытий, обслуживания посадочных средств и выполнения служебных обязанностей должностными лицами всех служб производится с разрешения РП (диспетчера «Вышка»).

Во всех случаях занятие лицами и транспортными средствами летной полосы и площади маневрирования без разрешения РП (диспетчера ДПВ) не допускается.

Должностные лица аэродромной службы подчиняются в оперативном отношении по вопросам обеспечении безопасности полетов руководителю полетов.

При выполнении работ на летной полосе и критических зонах РМС организацию безопасности движения аэродромных машин, а также контроль за их работой обеспечивает начальник аэродромной службы, или ответственное лицо за проведение работ, который обязан по указанию РП (диспетчера «Вышка», в случае необходимости, принять меры к немедленному удалению машин, механизмов и людей с летного полосы, и критических зон РМС.

Во всех случаях, летная полоса и критические зоны РМС должны быть свободны от аэродромной техники и людей не позднее, чем за 5 минут до расчетного (уточненного) времени посадки ВС.

Лица, передвигающиеся по ИВПП или по площади маневрирования в пешем порядке, должны иметь при себе радиостанции для ведения связи с РП (диспетчером ДПВ). При отсутствии радиостанции, лица должны сопровождаться мастером аэродромной службы или руководителем работ,
имеющие при себе радиостанции. .

В случае несанкционированного появления людей на ИВПП или на
площади маневрирования.

Диспетчер ДПВ выполняет следующие действия:

- дает команду:
- экипажу ВС, заходящего на посадку, об уходе на второй круг с объяснением причины;
- экипажу ВС, выполняющего взлет, на запрещении взлета с объяснением причины.
- дает команду мастеру аэродромной службы на удаление людей с летной полосы.

При проведении работ на площади маневрирования и в зонах производства работ начальник аэродромной службы (ответственное лицо за проведение работ) до начала работ обязан:

сообщить РП о необходимости их проведения, характер, место и предполагаемую продолжительность;

согласовать с РП порядок выполнения работ, их продолжительность, время начала и окончания, количество спецавтотехники и людей. Количество записывается в «Журнале состояния летного поля» в графе «Подпись начальника» (техника АС), передается РП (диспетчеру «Вышки») средствами, имеющими запись на магнитофон, место сосредоточения, уточнить порядок ведения радиосвязи, а при ее потере - сигналы немедленного освобождения летной полосы;

сосредоточить в установленное РП время, личный состав и аэродромные машины в безопасных местах, согласованных с РП;

- проверить исправность и наличие радиотехнических и светосигнальных средств и средств буксировки;
- поставить задачу рабочим и водителям аэродромных машин, указав место, порядок проведения, время начала и окончания работ, согласованные с РП;
- проверить у рабочих и водителей аэродромных машин, знание порядка ведения связи, соответствующей команды и установленного сигнала для немедленного летной полосы. Обратив при этом, внимание на немедленное освобождение летной полосы после получения соответствующей команды по каналам связи или установленному сигналу;
- доложить по радио РП (диспетчеру ДП «Вышка») о готовности к работе на площади маневрирования и в зонах производства работ и по его разрешению приступить к работе.

В процессе выполнения работ начальник аэродромной службы или ответственное лицо за проведение работ обязан:

- следить за ходом их выполнения и соблюдением мер безопасности,
- выполнять контрольную проверку радиосвязи с диспетчером «Вышки» не реже чем через каждые 15 минут. При потере связи или ее неустойчивости прекратить выполнение работ

и вывести аэродромную технику и людей за пределы полос безопасности и критических зон РМС;
- в случае, выхода из строя работающей на летной полосе спецтехники или пожара на ней немедленно докладывать диспетчеру «Вышки» и принимать срочные меры по удалению ее в безопасное место и тушению пожара имеющимися средствами до прибытия пожарного расчета;
- обеспечивать вывод спецтехники и людей, работающих на летной полосе и в критических зонах РМС, за их пределы не позднее, чем за 5 минут до расчетного (уточненного) времени посадки и непосредственно перед взлетом ВС;
- немедленно выполнять команды РП или диспетчера «Вышка» об освобождении ВПП и полос безопасности от техники и людей.

При потере радиосвязи между диспетчером ДП «Вышка» и начальником аэродромной службы или ответственным лицом за проведение работ, принимаются экстренные меры для эвакуации с летной полосы и РД техники и людей.

В случае прекращения (нарушения) связи с руководителем работ на летной полосе, мигание огнями ВПП является сигналом о необходимости немедленного освобождения ВПП.

После завершения всех работ на летной полосе начальник аэродромной службы или ответственное лицо за проведение работ, обязан:
- проверить качество выполненных работ, а при необходимости измерить коэффициент сцепления ИВПП;
- вывести технику и людей за пределы летной полосы в установленное безопасное место и доложить РП (диспетчеру ДП «Вышка») используя средства, имеющие запись на магнитную ленту - ГГС, телефон об окончании работ, состоянии ВПП, коэффициенте сцепления и готовности летной полосы к полетам;
- произвести запись в «Журнале состояния летного поля» (пригодно или непригодно и коэффициент сцепления).

При необходимости временного прекращения по техническим причинам приема и выпуска ВС, начальник АС или ответственное лицо за проведение работ обязан сообщить РП о времени начала и окончания работ и произвести запись в «Журнале учета прекращения (ограничения) и возобновления приема и выпуска ВС». Диспетчер ДП «Брифинг» по указанию руководителя полетов (старшего диспетчера ДП «Брифинг») передает полученное сообщение в адреса, установленные Приложением 3 «Правилами использования воздушного пространства РК».

По окончании работ на площади маневрирования и в зонах производства работ ответственные лица аэродромной службы должны убедиться, что во время работ не было допущено никаких отклонений, препятствующих безопасному выполнению полетов.
В случае, если при выполнении работ сторонними организациями допущены отклонения, угрожающие безопасному выполнению полетов, начальник аэродромной службы или ответственное лицо за проведение работ обязан доложить руководителю полетов (диспетчеру ДП «Вышка») о допущенных отклонениях и принять меры к их устранению.

### 4.8. Безопасное проведение работ на аэродроме
### Сведения о процедурах безопасного проведения работ на аэродроме

Все службы аэропорта выполняют работы на аэродроме только с разрешения РП (диспетчера ДП «Вышка»), после согласования их проведения с ответственным лицом аэродромной службы под руководством ответственных лиц, выполняющих эти работы. Должностные лица службы ЭСТОП, службы ЭРТОС и других служб, накануне дня проведения работ, сообщают аэродромной службе характер работ, место и время проведения, в целях совмещения их выполнения по времени.

Выезд на ВПП, РД и прилегающие полосы безопасности автомашин и механизмов для содержания аэродромных покрытий, обслуживания посадочных средств и выполнения служебных обязанностей должностными лицами производится с разрешения диспетчера ДП «Вышка» (Руководителя полетов).

При выполнении работ на летном поле, организацию безопасности движения аэродромных машин, а также контроль за их работой обеспечивает сменный инженер по эксплуатации аэродрома или ответственное лицо за проведение работ. Ответственный за эти работы обязан, по указанию диспетчера ДП «Вышка», в случае необходимости, прекратить работы и принять меры к немедленному удалению всех видов средств механизации с летного поля.

При необходимости временного прекращения работ по техническим причинам, сменный инженер по эксплуатации аэродрома или ответственное лицо за проведение работ обязан сообщить диспетчеру ДП «Вышка» и произвести запись, о времени начала и окончания работ, в «Журнале учета прекращения (ограничения) и возобновления приема и выпуска воздушных судов» и передать информацию о времени начала и окончания работ в адреса, предусмотренные табелем сообщений о движении воздушных судов, но не позднее, чем за 2 часа до начала работ.

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

При проведении работ на летном поле, сменный инженер по эксплуатации аэродрома (ответственное лицо за проведение работ) до начала работ обязан:

- сообщить диспетчеру ДП «Вышка» о необходимости их проведения, характер, место и предполагаемую продолжительность;
- согласовать с РП порядок выполнения работ, время начала и окончания, количество спецтехники (количество записывается в «Журнале состояния летного поля» или передается диспетчеру ДП «Вышка» средствами, имеющими запись на магнитофон), место сосредоточения, уточнить порядок ведения радиосвязи.
- сосредоточить в установленное время личный состав и аэродромные машины в безопасных местах, согласованных с диспетчером ДП «Вышка»;
- проверить исправность и наличие радиотехнических, светосигнальных средств и средств буксировки;
- поставить задачу рабочим и водителям аэродромных машин, указав место, порядок проведения, время начала и окончания работ, согласованные с диспетчером ДП «Вышка»
- проверить у водителей аэродромных машин знание порядка ведения радиотелефонной связи и использования светосигнальных средств, обратив при этом особое внимание на немедленное освобождение летной полосы после получения соответствующей команды по каналам связи или установленному сигналу;
- доложить по радио диспетчеру ДП «Вышка» о готовности к проведению работ и по его разрешению приступить к работе.

В процессе выполнения работ Сменный инженер по эксплуатации аэродрома или ответственное лицо за проведение работ обязан:

- следить за ходом их выполнения и соблюдением мер безопасности, в целях не допущения отклонений, препятствующих безопасному выполнению полетов.
- выполнять контрольную проверку радиосвязи с диспетчером ДП «Вышка» не реже, чем через каждые 15 минут работы на ВПП. При потере радиосвязи или ее неустойчивости прекратить выполнение работ и вывести аэродромную технику за пределы полос безопасности и критических зон РМС;

• в случае выхода из строя работающей на летней полосе спецтехники или пожара на ней немедленно докладывать диспетчеру ДП «Вышка» и принимать срочные меры по удалению ее в безопасное место и тушению пожарным расчетом;

• обеспечивать вывод спецтехники, работающей на летной полосе за её пределы не позднее, чем за 5 минут до расчетного (уточненного) времени посадки и непосредственно перед взлетом ВС;

• немедленно выполнять команды руководителя полетов (РП) или диспетчера ДП «Вышка» об освобождении ВПП и полос безопасности от техники и людей;

При отсутствии или потере радиосвязи между диспетчером ДП «Вышка» и сменным инженером по эксплуатации аэродрома (ответственным лицом за проведение работ), принимаются экстренные меры для эвакуации с летной полосы и РД техники и людей.

Сигналом к освобождению летной полосы при потере радиосвязи является трехкратное включение огней ВПП.

В целях обеспечения безопасности полетов весь спецтранспорт и механизмы, работающие на летной полосе и РД, должны быть оборудованы габаритными и проблесковыми огнями, включаемыми независимо от времени суток.

Занимать летную полосу и РД спецтранспорту и механизмам, не оборудованным (с неисправными) светосигнальными средствами, запрещается.

Занимать летную полосу и РД спецтранспорту и механизмам, не оборудованными радиосредствами, обеспечивающими двухстороннюю радиосвязь с руководителем полетов (диспетчером ДП «Вышка»), без сопровождения машиной ответственного лица службы, проводящей работы, и без разрешения диспетчера ДП «Вышка» - запрещается. Машина ответственного лица службы, проводящей работы, должна быть дополнительно оборудована радиостанцией для прослушивания радиообмена на частоте ДП «Вышка» 119,7.

При работе на летной полосе и РД средства радиосвязи, габаритные и проблесковые огни, установленные на машинах, выключать запрещается.

Каждая машина, работающая на летной полосе и РД, должна быть оборудована буксирным устройством для удаления её с места работы при выходе из строя.

По окончании работ на летном поле сменный инженер по эксплуатации аэродрома или ответственное лицо за проведение работ обязан:

- убедиться, что при проведении работ не было допущено никаких отклонений, препятствующих безопасному выполнению полётов.
- проверить и при необходимости измерить коэффициент сцепления на ИВПП,
- вывести технику и людей за пределы летной полосы в установленное безопасное место и доложить диспетчеру ДП «Вышка» (используя средства, имеющие запись на магнитофонную ленту - ГГС, телефон и т.д.) об окончании работ, состоянии ВПП, значении коэффициента сцепления и готовности летной полосы к полетам.
-Произвести запись в «Журнале состояния летного поля» (пригодно или непригодно и Ксц) в «Журнале прекращения (ограничения) и возобновления приема и выпуска, воздушных судов». Если о проводимых работах производилась запись в «Журнале регистрации изменений в аэронавигационной обстановке на аэродроме», то внести в него запись об окончании этих работ.

В случае, если при выполнении работ допущены отклонения, угрожающие безопасности полетов сменный инженер по эксплуатации аэродрома или ответственное лицо за проведение работ обязан прекратить работы, доложить об этом диспетчеру ДП «Вышка» и при необходимости закрыть аэродром (часть летного поля) с последующей записью в «Журнале прекращения (ограничения) и возобновления приема и выпуска ВС».

При проведении осмотров рабочей площади аэродрома используются 2 стартовых автомобиля аэродромной службы УАЗ -459 г/н L237BL и а/м Ваз 2121 г/н 306AN07 оснащенных стационарными радиостанциями, а также переносными радиостанциями для связи с ДП «Вышка».

«Журнал регистрации изменений в аэронавигационной обстановке на аэродроме» и «Журнал прекращения (ограничения) и возобновления приема и выпуска, воздушных судов» находятся в УФ РГП «Казаэронавигация» у диспетчера «Брифинга».

«Журнал состояния летного поля» находится в ПДСП Аэропорта.

### 4.9. Визуальные средства и электроснабжение аэродрома.

Маркировка и маркировочные знаки аэродрома и препятствий
На ИВПП нанесены маркировочные знаки: порога, продольной оси, краев ВПП, зон приземления и фиксированного расстояния, цифровые знаки ПМПУ.
На рулежной дорожке нанесены маркировочные знаки: продольной оси, места ожидания ВС перед выруливанием на ИВПП, боковые маркировочные полосы и маркировка не несущих покрытий РД. На перроне нанесены оси руления ВС, «Т»-образный знак остановки ВС, номера стоянок, контуры зон обслуживания ВС, пути движения и знаки остановки спецтранспорта.

Маркировка и маркировочные знаки искусственных покрытий элементов летного поля, маркировка и светоограждения высотных препятствий аэродрома Уральск соответствует нормам годности к эксплуатации аэродромов (вертодромов) гражданской авиации Республики Казахстан, международным стандартам и рекомендуемой практике ИКАО.

Обновление маркировки и маркировочных знаков элементов летного поля производится по мере их износа, в весенне-летний период при температуре воздуха не ниже «+10°С», но не менее 2 раза в год.

На аэродроме Уральск имеется:

- схема маркировки элементов аэродрома и расстановки маркировочных знаков;
- схема расстановки и движения воздушных судов на перроне;
- схема движения спецтранспорта по аэродрому.

Все схемы представлены в Приложении графическая часть Руководства.

Маркировка наносится эмалью ЭП-5155 с помощью маркировочной машины Вектор либо вручную по специальным шаблонам:

Искусственные покрытия ВПП, пути движения специального транспорта окрашиваются краской белого цвета;

РД, МС и перрон – краской желтого цвета;

оконтуривающие зону обслуживания воздушных судов (линий безопасного расстояния) – краской красного цвета;

на сооружениях и искусственных препятствиях – краской красного и белого цвета;

границы зон повышенной опасности – красного цвета.

Перед нанесением лакокрасочных материалов на аэродромных покрытиях производится очистка поверхностей аэродромных покрытий от пыли, грязи, отслаивающихся старых лакокрасочных материалов, масляных пятен и других видов загрязнений, разметка маркировки и маркировочных знаков, подготовка лакокрасочных материалов. При работе с лакокрасочными материалами соблюдаются требования безопасности и санитарии, установленные производителем лакокрасочных материалов.

**Электроснабсжение аэропорта**. Головной распределительной подстанцией является ТП-1, от которой запитаны 11 трансформаторных подстанций ТП-1 расположено в отдельно стоящем кирпичном здании; РУ-10 кВ состоит из камер КСО-292 с вакуумными выключателями и секционированными на две секции с устройством АВР-10 кВ, РУ-0,4 кВ состоит из панелей ЩО-59 и секционировано на две секции шин.
Электроснабжение объектов РТО и ССО осуществляется:
**КДП**-основным источником электроснабжения является РУ-0,4 кВ ТП-6. Резервный – автоматизированный дизель-агрегат 200 кВт PETRA 190 CSB расположенный ТП-6. Время

перехода с основного источника питания на резервной состовляет не более 15 секунд. В электрощитовой КДП установлен щит гарантированного питания и щит нагрузок III категории, имеющий отдельный ввод от ТП-6.

**D/VOR, ГРМ 41, ГРМ 221, АРП-95, РЛ-МОРАВА**

Основным источником электроснабжения является РУ 0,4 кВ ТП-10, резервным источником питания служит дизель-генератор типа DPAS-150E мощностью 150 кВт. Время перехода на резервный источник состовляет не более 15 секунд. Дизель-генератор находится в здание ТП-10.Здесь же находится щиты гарантированного питания. Питание объектов осуществляется по двум кабельным линиям, переключение на резервной источник питания производится на объектах с помощью комплектных устройств АВР.

**КРМ-41, FFM**- Основным источником электроснабжения является РУ 0,4 кВ ТП-7, резервным источником питания служит дизель-генератор типа PETRA-46 CSB, время перехода на резервный источник состовляет не более 15 секунд.Переключение производится на объектах автоматически по заводской схеме.

**КРМ-221**-Основным источником электроснабжения является РУ 0,4 кВ ТП-4, резервным источником питания служит дизель-генератор типа ДРА-50Е, время перехода на резервный источник состовляет не более 15 секунд.Переключение производится на объектах автоматически по заводской схеме.

**ОРЛ-Т** Основным источником электроснабжения является РУ 0,4 кВ ТП-9, резервным источником питания служит дизель-генератор типа ДРА-110 ELS, время перехода на резервный источник состовляет не более 15 секунд.Переключение производится на объектах автоматически по заводской схеме.

**Метеооборудование**- установлено на участках СДП, ССО-2 и КДП. Электроснабжение производится по одной кабельной линий от ЩГП соответствующих объектов. Переключение производится на объекте автоматически по завоской схеме.

**ССО**-по степени надежности электроснабжения нагрузки ССО ОВИ-1 относятся к ососбой группе 1 категории. Основными инсточниками электроснабжения являются ТП-ССО-1 и ТП ССО-2, в которых установлены по 2 трнасформатора мощностью 160 кВА. РУ-10и кВ состоит из камер типа КСО с вакуумными выключательями. РУ-0,4 кВ состоит из сборных щитов с АВР.

Автономным источником питания ССО служат автоматизированные электрические агрегаты питания ССО на ТП-ССО-1 и ТП-ССО-2 установлены источники бесперебойного питания мощностью по 120 кВт.

Электрооборудование объектов находится в удовлетворительном состоянии.

К щитам гарантированного питания не подключены посторонние потребители.

Проверку и техническое обслуживание светосигнального оборудования и систем энергообеспечения объектов аэродрома производит служба ЭСТОП. Два раза в год проводится поэтапная ревизия трансформаторных подстанций объектов РТО, с предварительным отключением их от электроэнергии по согласованию со службой движения. Сменный светотехник заступив на смену учувствует на очередном инструктаже службы движения и докладывает руководителю полетов о предстоящих работах на ИВПП по обслуживанию ССО согласно НГЭА РК. В вечернее время после захода солнца, светотехник совместно с аэродромной службой на автомобиле производит проверку огней ССО.

### Порядок проведения проверок аэронавигационных огней, знаков, маркеров и аэродромных электрических систем

Ниже приведены имена и функции лиц, ответственных за проведение проверок визуальных средств и средств электроснабжения аэродрома.

| №, п/п | Должностное лицо | Ф.И.О. | Функции (ответственный за исправное состояние) | Номера телефонов, факсов | Адрес электронной почты |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Инженер смены | Бирюков А.И. | Регуляторы яркости CCRE | 8(777)5664728 8(701)3949857 | Ma_oral@inbox.ru |
| 2 | Инженер смены | Хабиев А.Р. | РУ-10кВ, ДГУ ТП ССО-1, ТП ССО-2 | 8(707)8797486 | Ma_oral@inbox.ru |
| 3 | Инженер СТОП | Гиметдинов Ж.Ж. | Огни подхода МК-41˚, МК-221˚ | 8(747)6085845 | Ma_oral@inbox.ru |
| 4 | Инженер смены | Гумаров Д.С. | Огни ИВПП | 8(771)5656633 | Ma_oral@inbox.ru |
| 5 | Инженер смены | Кубиев Е.М, | Огни РД, регуляторы яркости типа ZKPT-8 | 8(775)9830412 | Ma_oral@inbox.ru |
| 6 | Техник СТОП | Куцюруба В.В. | Дистанционное управление и сенсорный экран | 8(777)9005188 | Ma_oral@inbox.ru |
| 7 | Техник СТОП | Ротань С.А. | Питающие кабеля к огням | 8(777)5662078 8(71132)30054 | Ma_oral@inbox.ru |

В ходе ежедневных инспекционных проверок указанными сотрудниками ЭСТОП осуществляется визуальная проверка аэронавигационных огней, знаков, маркеров с использованием контрольных листов проверок.

Огни приближения проверяются сразу с наступлением сумерек, а все светосигнальное оборудование проверяется насколько это практически возможно перед каждым его включением. Обо всех выявленных неисправностях (не горящие лампы, не работающие электрические цепи и т.п.) немедленно уведомляется служба ЭСТОП.

Плановые проверки аэронавигационных огней, аэродромных электрических систем осуществляются инженерами и техниками службы ЭСТОП в соответствии с требованиями Правил электросветотехнического обеспечения полетов гражданской авиации Республики Казахстан, утвержденных приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 350 (далее – Правила ЭСТОП), а также на основании рекомендаций изготовителя оборудования. Порядок проведения проверок приведен в Руководстве по техническому обслуживанию и ремонту. Приложение 1 - Светооборудование, а также в Приложении 2 – Электротехническое обеспечение с использованием чек-листов (ежедневная проверка, еженедельная проверка и т.п.).

Руководства размещены в службе ЭСТОП, начальник ЭСТОП Тухлиев А.Х. отвечает за управление данными документами.

Все результаты проверок записываются в журнале.

Инженер смены подготавливает ежедневный отчет начальнику ЭСТОП, директору по производству, оперативный в ПДСА.

Служба ЭСТОП осуществляет своевременные меры по устранению выявленных неисправностей, проведению ремонтных работ с учетом расстановки приоритетов в зависимости величины факторов риска для безопасности полетов.

В случае если риски для безопасности полетов значительные в соответствии с установленными на предприятии критериями, меры принимаются немедленно либо

соответствующая деятельность приостанавливается до принятия надлежащих мер для уменьшения фактора риска или устранения опасного фактора.

**Допустимые отказы ССО**

Профилактическое техническое обслуживание на ВПП, оборудованной для точного захода на посадку по 1 категории, должно состоять в том, чтобы в любое время выполнения полетов по 1 категории, действовали все огни приближения и огни ВПП и чтобы в любом случае действовало, по крайней мере 85% огней в каждой из следующих подсистем:

-входные огни ВПП;

-посадочные огни ВПП;

-ограничительные огни ВПП;

не допускается наличие двух неисправных огней, расположенных рядом, кроме случаев с линейными огнями или световым горизонтом (где допускается наличие двух соседних неисправных огней).

**Порядок проведения регулярного технического обслуживания и технического обслуживания в аварийных ситуациях**

Плановое техническое обслуживание аэронавигационных огней, аэродромных электрических систем осуществляется службой ЭСТОП в соответствии с требованиями Правил ЭСТОП, а также на основании рекомендаций изготовителя оборудования. Порядок проведения работ по техническому обслуживанию и ремонту приведен в регламентах по техническому обслуживанию светосигнального оборудования и электрических систем с использованием чек-листов (карт-нарядов). Работы по техническому обслуживанию проводятся на основании графиков планово - предупредительных ремонтов и регламентных работ светосигнального оборудования и электрических систем в объеме и сроки, установленные регламентами, а также инструкциями по технической эксплуатации, прилагаемыми к оборудованию заводами – изготовителями.

Все отказы и нарушения нормальной работы светосигнального оборудования и электроустановок в процессе эксплуатации, считаются аварийными и ремонтные работы выполняются немедленно. Для этих целей сформирован перечень запасных частей, которые должны иметься на складе (указан в приложении к Руководству).

## Процедуры технического обслуживания площадей с искусственным покрытием

Техническое обслуживание площадей с искусственным покрытием выполняется в соответствии с требованиями НГЭА ГА РК и Правил аэродромного обеспечения в ГА, а также с учетом требований Приложения 14 ИКАО и связанных с ним документов.

Основными компонентами технического обслуживания, проводимого в аэропорту, являются:

- инспектирование;
- содержание аэродромных покрытий и их ремонт.

Процедуры по содержанию аэродромных покрытий включают в себя:

очистку искусственных покрытий от грязи, камней, прочих загрязнителей и предметов;

уборку посторонних предметов с летного поля;

обновление маркировки искусственных покрытий в весенне-летний и осенне-зимний период по мере выцветания и износа лакокрасочных материалов;

удаление льда и снега в осенне-зимний период;

Работы по содержанию аэродрома производятся работниками АС с участием службы спецтранспорта.

Служба спецтранспорта выделяет необходимую спецтехнику с водительским составом по заявке техника АС.
Подметание, удаление льда и снега с ВПП, РД и перрона выполняется в соответствии с технологией уборки летного поля, плана на случай выпадения снега (разработать) на основании технологических карт, которые составляются, исходя из количества осадков, минимально имеющегося времени для уборки и количества спецтехники.
Указать должностное лицо, ответственное за разработку и управление указанными документами.
Уборка искусственных покрытий выполняется путем установления очередности: ВПП – первая очередь, РД – вторая очередь, перрон, МС – третья очередь.

Ремонтные работы включают в себя:
заделку трещин, швов;
заделку поврежденных кромок покрытия;
ремонт покрытий.

В зависимости от объема и характера, ремонт подразделяется на текущий и капитальный.
К текущему ремонту относятся работы, выполняемые аэродромной службой, по систематическому и своевременному предохранению аэродромных покрытий от преждевременного износа, разрушения путем устранения повреждений. Работы по текущему ремонту производятся без прекращения полетов.
К капитальному ремонту аэродромных покрытий относятся такие ремонты, в процессе которых производится исправление изношенных и деформированных в значительных объемах конструкций аэродромных покрытий или замене их более прочными и экономичными, а также исправление микрорельефов, без изменений первоначальных основных технических характеристик.
Объем и способ капитального ремонта аэродромных покрытий устанавливаются аэродромной службой на основании оценки их технического состояния по планам дефектов.
Капитальный ремонт, реконструкция аэродромных покрытий выполняется строительными организациями, имеющими соответствующую лицензию под контролем аэродромной службы, при наличии авторского надзора проектной организации.
Дефекты и неисправности элементов летного поля, угрожающие безопасности полетов, устраняются аэродромной службой немедленно до начала полетов.
Порядок организации технического обслуживания описан в Руководстве по техническому обслуживанию и ремонту– Аэродромные покрытия.
Указать должностное лицо, ответственное за разработку и управление руководством.4.7.3 Порядок технического обслуживания летных полос и полос рулежных дорожек, не имеющих искусственного покрытия (там где имеется)

Техническое обслуживание летных полос и полос рулежных дорожек, не имеющих искусственного покрытия, выполняется в соответствии с требованиями НГЭА ГА РК, Правил аэродромного обеспечения в ГА, а также с учетом требований Приложения 14 ИКАО и связанных с ним документов.

Содержание и техническое обслуживание грунтового летного поля выполняется аэродромной службой и включает в себя следующие мероприятия:
1) оценку пригодности летного поля к эксплуатации путем измерения показателей прочности, ровности поверхности и определения качества дернового покрова;
2) обеспечения ровности, прочности и плотности грунтов;
3) обеспечение водоотводов с поверхности летного поля;
4) уборку с поверхности летного поля посторонних предметов;
6) проведение мероприятий по обеспыливанию;

7) обновление маркировочных знаков;
8) проведение агротехнических мероприятий.
Оценка пригодности грунтового летного поля для эксплуатации определенного типа ВС производится аэродромной службой сопоставлением требуемых и фактических характеристик летного поля, ровности и прочности грунта.
Уход за дерновым покровом состоит из следующих работ:
1) прочесывание травостоя;
2) прикатывание дернового покрова;
3) подкормка трав минеральными удобрениями;
4) скашивание трав;
5) искусственный полив травяной растительности.

Период года или отдельные промежутки времени, в течение которых верхние слои грунта снижают свою прочность, объявляются как нелетный период.

Порядок, частота контроля и измерения ровности и прочности поверхности грунтового летного поля, а также проведение работ по техническому обслуживанию описаны в Руководстве по техническому обслуживанию и ремонту. Приложение 3 – Аэродромные покрытия (будет разработано совместно с AMG)
Указать должностное лицо, ответственное за разработку и управление руководством.

**Порядок технического обслуживания дренажной системы аэродрома**

Техническое обслуживание водоотводных и дренажных систем выполняется аэродромной службой в соответствии с требованиями НГЭА ГА РК, Правил аэродромного обеспечения в ГА, а также с учетом требований Приложения 14 ИКАО и связанных с ним документов.

Техническое обслуживание включает в себя осмотр, очистку и ремонт, который выполняется в соответствии с планом технического обслуживания водоотводных и дренажных систем.

Схема дренажных систем аэропорта, а также программа технического обслуживания приведены в Руководстве по техническому обслуживанию и ремонту.

**Безопасное проведение работ на аэродроме**

**Процедуры планирования и безопасного проведения строительных работ и техническому обслуживанию на аэродроме**

Контроль и мониторинг строительных работ на рабочей площади аэродрома и прилегающей к ней территории осуществляется аэродромной службой.

Все сторонние организации до начала выполнения работ должны согласовать виды проводимых работ и сроки с аэродромной службой.

Аэродромная служба совместно с инспектором по безопасности полетов должны провести оценку угроз для безопасности полетов в результате строительных работ и определить необходимые средства защиты (светоограждение, забор, знаки, маркировки, изменения маршрутов руления и движения спецмашин, обучение персонала и т.п.), план работы с учетом суточного плана движения воздушных судов. Все необходимые средства защиты должны быть внедрены до начала выполнения работ. В ходе выполнения работ инспектор по безопасности полетов совместно с членами рабочей группы по безопасности полетов выявляет дополнительные факторы опасности, представляющие угрозу для

безопасности полетов в связи со строительными работами, и разрабатывает дополнительные меры защиты.

Планы и виды работ согласовываются со службой ОВД до их начала.

Сотрудники АС своевременно производят запись в журнале учета ремонтных и строительных работ на летном поле, находящегося в аэродромном диспетчерском пункте о предстоящих ремонтных и строительных работах.

Информация о проведении краткосрочных строительных работ на аэродроме, влияющих на безопасность полетов, передается АС для опубликования в NOTAM, долгосрочных работах передается в САИ РГП «Казаэронавигация» для опубликования в AIP.

Ремонтные и профилактические работы, связанные с закрытием аэродрома, производятся по согласованию с руководителем полетов и извещению САИ, при этом САИ подтверждает о получении данного извещения.

Сотрудники аэродромной службы выполняют регулярную проверку влияния строительных работ на безопасность операций на аэродроме на регулярной основе и после окончания рабочей смены строительных бригад, выполняют контроль, чтобы строительный мусор не складировался на территории аэродрома.

Все строительные работы в зоне маневрирования воздушных судов (ВПП, РД) выполняются только под постоянным контролем аэродромной службы.

Все работники строительных организации, работающих на аэродроме должны пройти вводные курсы обучения о требованиях безопасности работы на аэродроме, правилах движения на аэродроме, а также требованиях авиационной безопасности. Выдача временных пропусков на аэродром осуществляется только после указанного обучения и принятия зачетов, в противном случае движение на аэродроме и выполнение работ осуществляется только в сопровождении и под контролем САБ или аэродромной службы после краткого инструктажа. При нарушении работниками сторонних организаций требований безопасности на аэродроме, что представляет собой угрозу для безопасности полетов, авиационной безопасности, техники безопасности САБ изымает пропуск по представлению уполномоченных должностных лиц аэродрома.

Работы по техническому обслуживанию аэродрома в зоне маневрирования, в зоне свободной от препятствий, в критический/чувствительных зонах РМС осуществляются только под контролем инженера АС, имеющего надлежащую квалификацию.

Все наземные транспортные средства и другие подвижные объекты, которые выполняют работы в зоне маневрирования ВС, в зоне свободной от препятствий, в критический/чувствительных зонах РМС являются препятствиями и маркируются и/или оснащаются проблесковыми огнями достаточной интенсивности для обеспечения видимости в дневное, ночное время или в условиях низкой видимости.

По окончании строительных, ремонтных и других работ начальник АС проводит проверку готовности рабочей площади аэродрома и прилегающей к ней территории, чтобы обеспечить безопасность движения ВС.

### Организация связи с органами управления воздушным движением в ходе выполнения работ по строительству и техническому обслуживанию

Порядок взаимодействия и поддержания связи в ходе проведения строительных работ и технического обслуживания на аэродроме описан **в инструкции по взаимодействию со службой ОВД, аэродромной службы и других служб аэропорта**.

**Указать должностное лицо, ответственное за разработку и управление инструкцией.**

Все транспортные средства, выполняющие работы в зоне маневрирования, в зоне свободной от препятствий, в критический/чувствительных зонах РМС, должны быть оборудованы радиостанциями ОВЧ и УВЧ для обеспечения связи со службой ОВД на частоте

наземной электросвязи с ВС и внутриаэродромной радиосвязи службы ОВД со спецтранспортом или должны сопровождаться автомобилем АС, который оборудован радиостанциями.

Для того чтобы уменьшить загрузку канала наземной электросвязи с ВС, водители спецтранспорта должны использовать ее только для получения разрешения диспетчера службы ОВД на въезд в зону маневрирования, после освобождения зоны маневрирования и только в случаях необходимых для обеспечения безопасности полетов в зоне маневрирования. Во всех остальных случаях водители используют внутриаэродромную радиосвязь для общения с диспетчером службы ОВД, при этом радиостанция наземной электросвязи службы ОВД с ВС должна все время прослушиваться водителем.

Проверка связи производится в установленном порядке. По требованию диспетчера службы ОВД принимают меры к немедленному освобождению летной полосы и критических зон РМС от средств аэродромной механизации и людей.

При объявлении условий ограниченной видимости, все строительные работы на рабочей площади аэродрома должны быть приостановлены, а спецтехника и персонал должны немедленно освободить рабочую площадь. Аэродромная служба несет ответственность за надлежащий контроль. Порядок работ в условиях ограниченной видимости описан в «Процедурах эксплуатации аэродрома в условиях ограниченной видимости». Ответственное за разработку и управление данным документом является Начальник АС Самусев Ф.А.

**Контактные данные, функции лиц и организаций, ответственных за планирование и выполнение работ по ремонту и техническому обслуживанию**

Ниже приведены наименование организаций, имена, функции, контакты должностных лиц, ответственных за планирование и выполнение работ по ремонту и техническому обслуживанию на аэродроме.

| №, п/п | Организация | Должностное лицо | Ф.И.О. | Функции | Номера телефонов, факсов | Адрес электронной почты |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | ТОО «Международные аэропорт «Орал» | Главный инженер | Ержанұлы А. | Планирование работ по ремонту и ТО на аэродроме, контроль, прием в эксплуатацию | 8(7112)939657 8(747)163-14-83 | ma_oral@inbox.ru |
| 2 | ТОО «Международные аэропорт «Орал» | Начальник АС | Самусев Ф.А. | Выполнение работ по ремонту и ТО на аэродроме, прием в эксплуатацию | 8(7112)939671 8(705)662-76-90 | ma_oral@inbox.ru |

**Контактные данные организаций и наименование должностных лиц для уведомления о проведении строительных работ и работ по техническому обслуживанию**

Ниже приведены перечень эксплуатантов, имеющих постоянное базирование на аэродроме, организаций (служб) по наземному обслуживанию, эксплуатантов воздушных судов и прочих организаций, которые должны быть осведомлены о проведении строительных работ и работ по техническому обслуживанию на аэродроме.

| №, п/п | Организация | Должностное лицо | Ф.И.О. | Номера телефонов, факсов | Адрес электронной почты |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | АО «Air Astana» | Менеджер по наземному обслуживанию | Дмитриева А. | +7(702)7021060 | anna.dmitriyeva@airastana.com |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 2 | АО «Qazaq Air» | Менеджер по наземному обслуживанию | Батыкова А. | +7(707)1563600 | info@flyqazaq.com |
| 3 | АО «SCAT Airlines» | Менеджер по наземному обслуживанию | Герасимов А. | +7(775)4131041<br>8(7112) 939708 | scat@scat.kz |
| 4 | Авиакомпания Сибирь | Менеджер по наземному обслуживанию | Мокшин Д. | +7 707 977 6613 | info@s7.ru |

**Распространение планов работ**

Распространение планов, изменений в планы и любой информации о проведении строительных работ и работ по техническому обслуживанию на аэродроме осуществляется Начальником АС до начала проведения работ посредством электронной почты или нарочно с соответствующими подтверждающими записями всем должностным лицам, перечисленным в п. 4.8.4. По окончании работ также направляется соответствующая информация.

## 4.10. Организация деятельности на перроне.

### Порядок взаимодействия между органами управления воздушным движением и службами, занимающимися организацией деятельности на перроне

Организация деятельности на перроне осуществляется посредством согласованных действий аэродромного диспетчерского пункта ОВД и эксплуатанта аэродрома. Аэродромный диспетчерский пункт выдает разрешение на запуск двигателей, буксировку ВС, управляет наземным движением ВС на перроне посредством радиосвязи. Эксплуатант аэродрома обеспечивает контроль за движением транспортных средств на перроне, распределяет места стоянок ВС, обеспечивает встречу ВС на место стоянки, предоставляет услуги по лидированию ВС на перроне по указанному диспетчером ОВД маршруту, предоставляет службам аэропорта и представителям авиакомпаний информацию о времени прибытия, отправления, задержках ВС, оперативно уведомляет аэродромный диспетчерский пункт о всех изменениях и ограничениях на перроне.

Согласованная деятельность обеспечивается путем поддержания постоянной связи меду диспетчером аэродромного диспетчерского пункта и диспетчером производственно-диспетчерского пункта аэродрома (ПДСП) эксплуатанта аэродрома.

### Распределение мест стоянок воздушных судов

Планирование и оперативное распределение мест стоянок воздушных судов на перроне осуществляется ПДСП.

Основными критериями распределения мест стоянок являются: эффективное использование стоянок, удобство для пассажиров, и наиболее важный - соблюдение требований безопасности. Кроме этого при распределении мест стоянок учитываются предпочтения авиакомпаний, оснащение мест стоянок, длительность стоянки ВС и т.п. Диспетчер ПДСП составляет план использования мест стоянок на основании суточного плана полетов и направляет его аэродромному диспетчерскому пункту, службам наземного обслуживания ВС, представителям авиакомпаний, государственным организациям, работающим в аэропорту. Диспетчер ПДСП вносит корректировки в план в случае изменений, оперативно уведомляет все вовлеченные организации об изменениях в последнюю минуту.

МС 1-2 – узкофюзеляжные ВС(CRJ-200, Фоккер -50,100, Эмбрайер-190, Ан-24, Як-40);

МС3-4 – широкофюзеляжные ВС(А320,321, В757)

МС-5 - широкофюзеляжные ВС(ИЛ-76)

Все МС проходные, ограничений на буксировку и запуск двигателей нет.

**Порядок запуска двигателей и обеспечение выдачи разрешения на буксировку воздушных судов**

До запуска двигателей перед выруливанием, а также перед началом буксировки командир ВС запрашивает разрешение у диспетчера аэродромного диспетчерского пункта. После получения разрешения командир ВС получает разрешение от специалиста, выпускающего воздушное судно.

Диспетчер аэродромного диспетчерского пункта указывает маршрут и условия руления.

Выруливание ВС с места стоянки выполняется по сигналам лица, обеспечивающего выпуск ВС, а при его отсутствии - по решению КВС.

**Служба сопровождения**

На аэродроме используются транспортные средства сопровождения ВС. Данная функция выполняется аэродромной службой.

Автомобиль сопровождения, оборудованный светосигнальными устройствами и радиостанцией, применяется:

- по требованию экипажа ВС;
- в условиях ограниченной видимости;
- при сложных схемах движения на площади маневрирования аэродрома;
- в отсутствии четко видимой линии руления ВС и обозначения мест стоянок ВС;
- в случае необходимости движения не по установленным маршрутам руления.

На автомобилях сопровождения должны устанавливаться заградительные огни малой интенсивности типа D.

**Порядок движения ВС, наземного транспорта и людей по аэродрому**

Движение ВС по аэродрому осуществляется рулением или буксировкой спецавтомашинами. Руление и буксировка производятся по осям руления ВС, которые нанесены на искусственные покрытия РД и МС. Лидирование ВС обеспечивается по запросу экипажа. При необходимости лидирования, машина сопровождения ожидает ВС на РД, по которой осуществляется освобождение ВС ВПП или в месте, указанном диспетчером ДП «Вышка».

Руление (буксировка) производится с разрешения диспетчера ДП «Вышка». Скорость руления выбирается КВС в зависимости от состояния РД, наличия препятствий, массы ВС, условий руления. Во всех случаях скорость руления не должна превышать скорости, установленной РЛЭ. Руление на вертолетах осуществляется с учетом ограничений по ветру, согласно РЛЭ, при постоянной видимости впереди расположенных ориентиров.

Ответственность за соблюдение правил руления несет КВС, за безопасность руления - лицо, руководящее рулением на порученном участке.

Движение всех типов спецмашин на аэродроме производится только по установленным маркированным маршрутам согласно «Схемы расстановки и организации движения ВС, спецтранспорта и средств механизации на аэродроме».

При передвижении пассажиров по перрону водитель обязан остановить транспортное средство и пропустить идущих людей к ВС или от него.

Движение спецмашин по ИВПП, РД и путям руления ВС на перронах, категорически запрещается, кроме автомашин аэродромной службы, службы ЭСТОП, САБ и спецмашин, выполняющих лидирование ВС, осмотр ВПП и ССО, и кроме спецтехники, выполняющей работы по эксплуатационному содержанию аэродрома.

Въезд автомашин на летное поле во всех случаях производится только после разрешения диспетчера ДП «Вышка» и в сопровождении ответственного лица за проведение работ.

Весь спецтранспорт и механизмы, перемещающиеся по летному полю (ИВПП, РД перроны) должны быть оборудованы габаритными и проблесковыми огнями, включенными независимо от времени суток. Запрещается выезд на РД и ВПП машин, не оборудованных радиостанциями и буксировочными средствами.

Скорость движения спецмашин, самоходных механизмов по перрону не должна превышать 30 км/час. Скорость движения спецмашин при подъезде к обслуживаемому ВС, отъезде от него и маневрировании в зоне обслуживания не должна превышать 5 км/час. В остальных зонах аэродрома максимальная скорость движения 50 км/час.

Обгон транспортных средств на всех видах дорог и маршрутах руления запрещен.

Движение по аэродрому в сложных метеорологических условиях, при которых видимость составляет 2000 м и менее осуществляется на пониженной скорости с максимальной осмотрительностью и осторожностью. При видимости менее 50м, наличии гололеда на перроне и МС, движение всех видов транспортных средств на аэродроме запрещается.

Запрещается движение по искусственным аэродромным покрытиям всех видов транспорта с загрязненными колесами, а также тракторов и других механизмов на гусеничном ходу без резиновых или деревянных колодок.

Въезд в зону обслуживания ВС, ограниченную красной линией без разрешения должностного лица, руководящего подъездом (отъездом) всем транспортным средствам запрещается.

Водители всех транспортных средств, средств механизации, включая велосипеды, при управлении ими обязаны иметь при себе талон на право вождения спецмашин(механизмов) по аэродрому и обслуживанию ВС, а должностные лица, допущенные к работе по руководству подъездом (отъездом) спецмашин к ВС должны иметь удостоверение на право руководить подъездом (отъездом) спецмашин (механизмов) данного типа.

Движение пассажиров по перрону категорически запрещается, за исключением движения между аэровокзальным комплексом и ВС, находящимся на перроне, в сопровождении агента по регистрации и посадке службы организации обслуживания пассажиров.

Движение пешеходов через маршруты движения транспорта и пути руления ВС осуществляется только по пешеходным переходам «ЗЕБРА» отмаркированным белой краской и идущих терминала к перрону.

**Порядок выруливания и постановки ВС на стоянки**

Выруливание с места стоянки и заруливание на место стоянки выполняется по сигналам ответственного лица участка оперативно-технического обслуживания ВС. Распределение мест стоянок для прибывающих ВС производится дежурным смены ПДСП с последующим информированием диспетчера ДП «Вышка» и ИАС, не позднее чем за 20 мин до посадки. ИТС участка ОТО ВС несет ответственность за безопасность движения воздушного судна с места стоянки и на место стоянки. Воздушное судно должно быть установлено на стоянку точно по маркировочным знакам.

**Порядок распределения мест стоянок ВС определяется службой ИАС и ПДСП.**

Стоянки для ВС выделяются на перроне в соответствии с габаритными размерами ВС, МС1,2 предназначены для узкофюзеляжных ВС, МС3,4,5,6,7 для широкофюзеляжных

ВС, МС8,9 для вертолетов, МС10,11,12 для малой авиации в соответствие с разметкой на перроне.

**Противообледенительная обработка ВС**

Противообледенительная обработка ВС производится на МС, отдельной стоянки для обработки ВС не имеется. Противообледенительная обработка производится спецавтомашиной LMD-2000 на базе а/м Volvo. При ПОО используются спецжидкости Тип-1 и Тип-4. Персонал, участвующий в ПОО ВС проходит ежегодные курсы повышения квалификации. На аэродроме имеется утвержденное руководство по противообледенительной защите ВС на земле. Спецжидкости проходят лабораторные проверки в соответствии с требованиями стандартов ИКАО в аккредитованных лабораториях аэропорта г. Уральск и аэропорта г. Атырау. Связь при ПОО с экипажем ВС осуществляется авиатехником при помощи СПУ передается код соответствующей обработки. Ответственным за ПОО является инженер смены ИАС допущенный приказом по предприятию.

**Список должностных лиц ИАС ответственных за ПОО ВС.**

| Должность, ФИО | Краткие должностные функции | Телефоны |
|---|---|---|
| Начальник инженерно-авиационной службы Рязанцев Юрий Михайлович | - организация процесса обработки;<br>- обучение персонала,<br>- подготовка спецмашин и оборудования;<br>- ведение документации по ПОО;<br>- контроль за безопасным проведением работ. | +7(7112) 93-96-70,<br>+7(777)-284-38-28 |
| Сменный инженер Ярмолюк С.Г. | - проведение ПОО ВС на земле. | +7(777)-194-64-80 |
| Сменный инженер Ергалиев Б.А. | | +7(705)-504-18-85 |
| Сменный инженер Яценко Н.В. | | +7(701)-612-48-50 |
| Сменный инженер Шуков П.А. | | +7(707)-161-81-17 |

**Запуск двигателей ВС**

Осуществляется на МС при помощи аэродромного источника питания при необходимости используется УВЗ(АСС-500). Связь при запуске ВС осуществляется посредством СПУ авиатехником ИАС с членом экипажа ВС. Очередность запуска двигателей определяется по команде экипажа ВС. Меры безопасности при запуске ВС контролируется инженером смены ИАС в соответствии с требованиями руководства по эксплуатации типа ВС.

**Буксировка ВС**

Буксировка ВС осуществляется по требованию экипажа ВС спецавтомобилями при помощи водил, предназначенных для данного типа ВС. Для буксировки используются 2 тягача на базе а/м КрАЗ и ЗиЛ 131. Руководит буксировкой инженер смены ИАС прошедший необходимую подготовку. Связь с экипажем осуществляется авиатехником ИАС посредством СПУ. Разрешение на буксировку ВС дает диспетчер УВД по запросу командира ВС или инженера смены ИАС.

**Самостоятельное руление**

Самостоятельное руление осуществляется со всех МС после соответствующего разрешения диспетчера УВД в соответствии с разметкой, нанесенной на перроне. При необходимости по запросу экипажа ВС предоставляется мащина сопровождения.

**Санитарная стоянка ВС**

В случае обнаружения на борту ВС пассажира с признаками ООИ ВС устанавливается на санитарную стоянку для проведения необходимых мероприятий. Для данных целей предусмотрено МС№5. Дальнейшие медико-санитарные мероприятия осуществляются согласно п.13-14, п.п. 114-118 Санитарных правил «Санитарно-эпидемиологические требования к объектам по обслуживанию транспортных средств и пассажиров» утвержденных Приказом Министра национальной экономики Республики Казахстан от 27 февраля 2015 года № 15

**Служба регулирующая движение ВС на земле**

Движение ВС на земле осуществляется после разрешения диспетчера УВД. Командир ВС по согласованию с сотрудником ИАС осуществляет движение по перрону, РД, ИВПП согласно разметки.

## 4.10. Обеспечение безопасности на перроне.

### Защита лиц от воздействия реактивной струи

Персонал допускается к работе на перроне только после прохождения обучения по курсу «Требования безопасности на перроне». Обучение проводится инспектором по безопасности полетов до выдачи пропуска в контролируемую зону аэропорта, а также с периодичностью не менее 1 раза в три года. Целью обучения является предупреждение травмирования персонала и пассажиров в частности от воздействия реактивной струи или струи воздушного винта двигателей ВС. Требования безопасности приведены в «Инструкции о требованиях безопасности на перроне», которые подлежат исполнению всем персоналом аэропорта и сторонних организаций, работающих на перроне. Инструкции разрабатываются инспектором по безопасности полетов, который отвечает за ревизию и распространение данного документа в службы аэропорта и сторонних организаций.

Порядок движения персонала и пассажиров на аэродроме определен в «Правилах движения транспортных средств и пешеходов на аэродроме», которые разработаны и обновляются инспектором по безопасности движения. Данные правила обеспечивают безопасность движения транспортных средств и пешеходов на перроне в частности включают процедуры предупреждения воздействия реактивной струи двигателей на транспортные средства.

Все оборудование должно размещаться на аэродроме только в предназначенных местах на достаточном удалении от реактивной струи и струи воздушных винтов, быть зафиксированным с помощью тормозной системы и аутригеров (при наличии).

### Обеспечение выполнения мер предосторожности в ходе операций по заправке воздушных судов топливом

Ответственный персонал авиакомпаний, инженерно-технической службы, а также техники по заправке ВС обязаны выполнять установленные процедуры и требования безопасности в ходе заправки ВС в соответствии с распределением обязанностей.

Требования безопасности в ходе операций по заправке воздушных судов топливом приведены в «Инструкции о требованиях безопасности на перроне», которые подлежат исполнению персоналом аэропорта и сторонних организаций, работающих на перроне. Инструкции разрабатываются инспектором по безопасности полетов, который отвечает за ревизию и распространение данного документа в службы аэропорта и сторонних

организаций. Данные требования должны быть включены в «Технологию заправки ВС авиаГСМ» начальником СГСМ который несет ответственность за ревизию данного документа, его распространение и соответствие инструкции о требованиях безопасности на перроне. Руководители служб и сторонних организаций несут ответственность за изучение «Инструкции о требованиях безопасности на перроне» своим персоналом перед допуском к работе на перроне.

Требования безопасности в ходе операций по заправке воздушных судов топливом касаются наличия и правил использования средств пожарной безопасности на перроне, поведения персонала во время процедур заправки ВС, размещения транспортных средств и оборудования во время заправки ВС, запретов курения и использование открытого огня на перроне, правил пользования электронными приборами, порядка заземления и уведомления о разливах авиаГСМ.

Действия персонала, порядок уведомления в случае разливов авиаГСМ также описаны в Процедуре по предупреждению и ликвидации разливов жидкостей на аэродроме.

**Уборка перрона**

Для предупреждения попадания посторонних предметов в двигатели ВС, рулящих на перроне, выполняется подметание перрона с использованием уборочных спецмашин, оснащенных щетками.Уборка выполняется на территории мест стоянок перрона, путей руления ВС, а также всех других участков перрона и прилегающей к нему территории, с которой возможен вынос мусора, камней и прочих посторонних предметов в частности протекторами спецмашин.

Уборочная спецтехника и водители выделяются службой ССТ по заявке Техника АС. Инструктаж водителей и контроль за уборкой перрона осуществляется Начальником АС.

Уборка перрона осуществляется на регулярной основе.

**Кроме регулярной плановой уборки, выполняется и уборка по запросу в той** части перрона, в которой накопился мусор раньше следующей уборки. Запрос внеплановой уборки выполняется начальником АС, в ходе ежедневной инспекции перрона или по уведомлению персонала аэропорта и сторонних организаций.

В период сезонной распутицы уборка перрона осуществляется чаще.

**Очистка перрона**

В рамках технического обслуживания аэродромных покрытий осуществляется очистка мест стоянок ВС с использованием химических реагентов для удаления масел, очистки участков, загрязненных керосином. Очистка осуществляется до нанесения маркировки на перроне.

В зависимости от степени загрязнения очистка производится вручную или с использованием средств механизации. В последнем случае химический реагент разбрызгивается машиной, а загрязнение убирается машинами, оснащенными щетками.

До начала очистки места стоянок выводятся из эксплуатации АС. План работ направляется АС во все вовлеченные службы аэропорта и сторонних организаций, а также в службу ОВД, публикуется NOTAM. Запрещается использовать стоянки ВС во время их очистки.

**Порядок передачи донесений о происшествиях и инцидентах на перроне**

Весь персонал аэропорта и сторонних организаций обязаны представлять информацию о происшествиях и инцидентах на перроне в соответствии с Процедурой обязательного уведомления об авиационных происшествиях/инцидентах/событиях и Процедурой добровольного и конфиденциального представления данных. В процедуре указан перечень происшествий и событий, подлежащих обязательному уведомлению, а также представлен

порядок и схема уведомления. Руководящий состав служб аэропорта и сторонних организаций несут ответственность за ознакомление подчиненного персонала с указанной процедурой до начала работы на перроне.

Инспектор по безопасности полетов несет ответственность за разработку и распространение процедуры в службы аэропорта и сторонние организации.

**Организация проверок, направленных на соблюдение всем работающим на перроне персоналом положений по обеспечению безопасности**

Инспектор по безопасности полетов обеспечивает выборочный мониторинг операций, выполняемых на перроне персоналом аэропорта или сторонних организаций, с использованием чек-листов с целью контроля соблюдения положений по обеспечению безопасности в соответствии с «Инструкции о требованиях безопасности на перроне».

Кроме мониторинга операций выполняются аудиты состояния безопасности в соответствии с утвержденной в аэропорту программой внутренних аудитов.

Инспектор по безопасности полетов является ответственным за разработку и управление программой внутренних аудитов.

Все выявленные несоответствия документируются и вносятся в базу данных. В ответственные службы направляются соответствующие формы для разработки и реализации плана корректирующих и превентивных действий.

## 4.11. Управление транспортными средствами в контролируемой зоне аэродрома.

**Сведения о процедурах управления наземными транспортными средствами, действующими на рабочей площади аэродрома**

Управление транспортными средствами при техническом и коммерческом обслуживании ВС на местах стоянок, эксплуатационном содержании аэродрома осуществляется в соответствии с действующей технологией работы водителей согласно Правил по организации работы специального транспорта в аэропортах Республики Казахстан, утвержденных Приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 327. Очередность подачи спецмашин при обслуживании ВС на МС осуществляется по команде начальника смены ПДСП, через старшего смены службы ССТ в соответствии с утвержденными технологическими графиками.

Водитель ССТ, получив информацию от старшей смены ССТ, предоставляет затребованную спецтехнику в назначенное время и место с последующим докладом об исполнении. В соответствии с утвержденными схемами подъезда (отъезда), водитель осуществляет установку спецмашины в рабочее положение в зоне обслуживания ВС на МС под руководством должностных лиц, ответственных за руководство подъездом (отъездом) к ВС. Водитель производит работы на спецтехнике согласно установленной очередности, по окончании работы отмечает путевой лист у начальника смены ПДСП о фактически отработанном времени, возвращается в ССТ и докладывает старшему смены о выполненной работе. В соответствии с заявкой аэродромной службы по указанию старшего смены ССТ, водитель поступает в оперативное подчинение начальника аэродромной службы для выполнения комплекса операций по эксплуатационному содержанию аэродрома. Водитель производит работы по эксплуатационному содержанию аэродрома в соответствии с требованиями нормативных документов (НАС ГА РК, технологических карт). По окончании работ ответственный за организацию работ отмечает в путевом листе фактически отработанной время на каждый вид спецтехники.

**Применяемые правила движения**

Движение спецавтотранспорта и средств механизации по аэродрому осуществляется по установленным маршрутам в соответствии с требованиями Правил

дорожного движения РК и «Инструкции по организации движения воздушных судов, спецавтотранспорта и средств механизации на аэродроме аэропорта Уральск». Маршруты движения транспорта двухсторонние. Водители всех транспортных средств при управлении обязаны иметь талон на право вождения спецмашины по аэродрому, транспортный пропуск и путевой лист.

**Система выдачи допусков на эксплуатацию транспортных средств на рабочей площади**

Водители допускаются к работе на аэродроме только после прохождения инструктажей по технике безопасности, изучения типов спецмашин, спецоборудования, требований руководящих документов, прохождения стажировки на спецтехнике в установленном порядке по утвержденной программе. По окончании стажировки у водителя стажера специально назначенной квалификационной комиссией (АК), проверяются теоретические знания и практические навыки работы по эксплуатации спецмашин с оформлением протокола. Допуск водителя к самостоятельной работе на аэродроме оформляется приказом по предприятию с приложением протокола аттестационной комиссии, и листов стажировок. На основании приказа водителю выдается талон на право вождения спецмашин по аэродрому и обслуживанию ВС установленной формы с регистрацией в журнале выдачи.

Внеплановая проверка знаний и практических навыков работы у водителей ССТ производится аттестационной комиссией в случае однократного грубого нарушения правил движения по аэродрому и других руководящих документов. Допуск к работе и выдача талона на право вождения спецтехники производится в установленном порядке. Повторное изучение материальной части спецтехники, требований руководящих документов и проверка практических навыков работы на спецтехнике у личного состава ССТ проводится в период подготовки к работе в ОЗП (ВЛП) специально назначенной комиссией с оформлением протокола. Контроль за правильностью обучения, допуска личного состава и выполнением требований Инструкции по организации движения ВС, спецавтотранспорта и средств механизации на аэродроме возложен на инженера-инспектора по БП и АБ.

### 4.12. Организация работ в связи с опасностью, создаваемой птицами и животными на аэродроме.

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома Уральск обусловлена сезонной и суточной миграцией птиц. Наличие в пойме реки Урал большого количества озер и стариц, лесного покрова посевов зерновых, способствуют сосредоточению в районе аэродрома различных птиц /чаек, скворцов, ворон, голубей, уток и других птиц/. Наибольшую опасность представляют утренние /с 5 до 9 часов/, вечерние /с 17 до 20 часов/ и сезонные перелеты птиц. Большинство птиц перелетают на высотах от 1 м до 50 м. Основные направления миграции весной – с юго-запада на северо-восток, осенью – в обратном направлении.

| Вид птиц | Сроки перелета | | Высота перелета | Скорость перелета | Время перелета |
|---|---|---|---|---|---|
| Водоплавающие (гуси, утки, чайки лебеди, и другие птицы) | Весна | Осень | | | |
| | 15.03-25.04 | 15.10-25.11 | 50-1500 м | 20-100 км/ч | днем и ночью |

В период максимальной активности птиц, в районе аэродрома организуется визуальное наблюдение за орнитологической обстановкой по всей территории аэродрома. РП в случае опасной орнитологической обстановки принимает меры по отпугиванию птиц с помощью соответствующих служб аэропорта, информирует о наличии птиц в направлении взлета и захода на посадку, при необходимости дает рекомендации по выполнению обхода скопления птиц.

Экипажам ВС, получившим информацию об опасной орнитологической обстановке, рекомендуется в качестве отпугивающего эффекта включить фары, усилить осмотрительность и выполнять рекомендации диспетчера по предотвращению столкновения с птицами.

Дополнительные мероприятия по сокращению скопления птиц в районе летного поля:

- скашивание окружающего ВПП травяного покрова;
- разорение птичьих гнезд;
- шумовые эффекты, отпугивающие птиц;
- запрещение использовать территорию аэродрома под посевы сельхозкультур, пастбищ,
  свалку мусора.

Ответственный за выполнение работ связанные с опасностью, создаваемой живой природой – техники аэродромной службы Мульцев В.В. и Аксенов В.И., Порошин М.П., Имняков Р.Р., руководство осуществляет – Начальник АС Самусев Ф.А.

**4.13. Мониторинг и контроль препятствий на аэродроме.**

**Контролирование препятствий в рамках полномочий эксплуатанта.**

При строительстве объектов высотой 45 м. и более, соответствующие организации, Министерства, государственные комитеты и ведомства обязаны согласовать в установленном порядке:

- с органами ГА осуществляемого или проектируемого ими строительства в районе аэродрома и приаэродромной территории;
- маркировку и светоограждение препятствий;
- приостановление строительства, его переноса, сноса сооружений или понижения их высоты.

Информация о препятствиях вносится, на основании результатов топографо-геодезических работ, в Акт обследования препятствий, который оформляется ТОО «МА «Орал».

Создана и функционирует постоянно действующая комиссия по мониторингу и контролю за препятствиями на аэродроме Уральск и приаэродромной территории.

**Ведение контроля за новым строительством в окрестностях аэродрома.**

Периодически два раза в год при подготовке к ВЛП, ОЗП комиссией ТОО «МА «Орал» проверяется соответствие Акта обследования фактическому состоянию препятствий на аэродроме и в его окрестностях. Выполнение проверок оформляется протоколом, который после утверждения Генеральным директором ТОО «МА «Орал» включается в акт обследования в качестве приложения.

При изменении количества препятствий, изменения их координат и высот, в протокол вносятся соответствующие данные со ссылкой на подтверждающую документацию или на проведенные измерения.

Руководитель предприятия ежегодно в произвольной форме предоставляет отчёт с указанием обнаруженных нарушений, принятых мер и сроков их устранения. Данные о проделанной работы обновляются и утверждаются в Руководстве по аэродрому один раз в 5 лет.

**4.14. Удаление воздушных судов при аварийной посадке на аэродроме.**

Эвакуация ВС с летного поля аэродрома имеет целью в кратчайший срок создать условия для взлета, посадки и руления ВС и тем самым обеспечить бесперебойную работу аэропорта.

Первоначальные действия по обеспечению сохранности поврежденного ВС, его специального оборудования и судовой документации о квалификации и расследовании авиационных происшествии, до прибытия комиссии по расследованию, возлагаются на экипаж ВС и должностных лиц ТОО «Международный аэропорт «Орал».

ИИ БП ТОО «Международный аэропорт «Орал» Шабакаев А.У. обязан известить владельца или эксплуатанта ВС о характере повреждения, возможности и сроках эвакуации поврежденного ВС.

Эвакуация ВС с места АП проводится с разрешения комиссии расследующей происшествие.

Организация и обеспечение работ по эвакуации ВС, потерявших способность двигаться, возлагается на Ген. директора ТОО «Международный аэропорт «Орал».

Непосредственное руководство эвакуационно-техническими работами осуществляет главный инженер ИАС, а в его отсутствие начальник смены ИАС.

Весь комплекс работ по подготовке и проведению эвакуации ВС выполняют расчеты ИАС, спец автотранспорта, АС и СОАП, согласно Инструкции по эвакуации самолетов с летного поля аэродромов ГА и Руководства по аэропортовым службам, часть 5 Удаление ВС, потерявших способность двигаться издание третье - 1996 г. Doc 9137 – AN 898.

4.15. Информация об установленном на аэродроме уровне требуемой защиты на ВПП (далее - УТПЗ).

Аэродром Уральск имеет 6 категорию ВПП по уровню требуемой пожарной защиты (далее – УТПЗ).

На аэродроме имеется одна аварийно-спасательная станция. Базируется 4 пожарных автомобиля. Также АСС имеет вышку, с которой обеспечивается наблюдение за взлетом и посадкой ВС. Удаленность ВПП от ближайшей пожарной части ГПС г. Уральск составляет 14 км. Время прибытия пожарных автомобилей ближайшей пожарной части ГПС, с момента получения сообщения составляет 12 мин. АСС расположена на территории аэропорта, на расстоянии 100м от ВПП. В АСС размещено 4 пожарных автомобиля.

По периметру ограждения имеется асфальтовая патрульная дорога.

Обеспечение безопасности полетов и пожарной безопасности в аэропорту осуществляется пожарно-спасательной командой. Численность личного состава составляет 8 человек в смену, прошедшие курс специальной подготовки и аттестованные в ДЧС г. Уральск.

На вооружении расчетов имеется пожарная техника:

Каждый пожарные автомобили укомплектован пожарно-техническим оборудованием, средствами для индивидуальной защиты органов дыхания личного состава пожарно-

спасательных расчетов, средствами для обеспечения эвакуации людей из аварийного ВС, шанцевым инструментом.

На аэродроме имеется резерв пенообразователя (тип ПО) в количестве 9 500 кг.

На аэродроме имеются штатные устройства для нанесения пенных полос (УПП) на ПА в количестве - 1 единиц.

УПП обеспечивают нанесение пенной полосы толщиной не менее 20 см., длиной 600 м, шириной 12 м.

Взлет и посадка ВС над водным пространством на аэродроме не производятся.

Время развертывания в любой точке ВПП первого ПА не превышает 3 минуты, а последующих 4 минуты.

Ответственный за деятельность аварийно-спасательной и противопожарной службы начальник СПАСОП, тел. 8 (7112) 939687.

ИВПП ТОО «Международный аэропорт «Орал» отнесено к «6» категории по уровню требуемой пожарной защите (УТПЗ).

Нормативные требования к средствам тушения пожаров на ВС гражданских аэропортах с ВПП шестой категории по УТПЗ:

количество пожарных автомобилей – 3 шт.;

количество огнетушащего вещества – 18000 кг( л);

в том числе пенообразователя - 1300 кг(л);

в запасе пенообразователя – 9 500 кг(л);

суммарная производительность подачи лафетных стволов – 140 кг/с (л/с);

Фактический УТПЗ:

количество ПА – 3:

АА – 40 (131) - 139 «ЗиЛ»

вода - 2000 л.

пенообразователь – 150 л.

производительность – 40 л/с.

АА – 40 К (43105) –189 «КамАЗ»

вода - 4000 л.

пенообразователь – 250 л.

производительность – 40 л/с.

3. АА – 60.160 (МАЗ - 7310) –160.01 «Ураган»

вода - 12000 л.

пенообразователь – 900 л.

производительность – 60 л/с.

итого: - количество огнетушащего вещества (ОТВ) – 19300 л, в том числе пенообразователя – 1300 л;

суммарная производительность подачи лафетных стволов – 140 л/с.

В специальном помещении хранится пенообразователь в количестве 9500 л.

Стоянки ВС оборудованы первичными средствами пожаротушения в их числе, огнетушителя:

- ОП –10 - 5 шт.
- ОУ –10 - 18 шт.
- ОУ –80 - 1 шт.
- ОП –50 - 8 шт.

В аэропорту ТОО «Международный аэропорт «Орал» имеется 6 пожарных гидранта. Все гидранты питаются от кольцевого водопровода диаметром 200 мм. С минимальным расходом 5 л/сек и максимальным 10 л/сек.

**4.16. Обращение с опасными материалами.**

Сведения об установленных на аэродроме процедурах безопасного обращения с опасными материалами и их хранения, включая информации:

- Порядок организации на аэродроме специальных зон, предназначенных для хранения легковоспламеняющихся жидкостей (включая авиационное топливо), и любых других опасных материалов;

Операции по авиатопливообеспечению осуществляет служба ГСМ ТОО «Международный аэропорт Орал» Режим работы – круглосуточный, посменный, для ИТР установлена пятидневная неделя. Обязанности персонала и правила выполнения работ прописаны в должностных инструкциях, инструкциях по безопасности и охране труда, по пожарной безопасности. В своей практической деятельности служба Авиа ГСМ руководствуется Законом РК об использовании воздушного пространства РК и деятельности авиации, Правилами хранения , подготовки к выдаче на заправку и проведения контроля качества авиационных ГСМ и специальных жидкостей в организациях ГА РК №191 от 24.02.2015г, Правилами обеспечения авиационными горюче-смазочными материалами гражданских ВС №190 от 24.02.2015г, .Требованиями к организациям по обеспечению ГСМ ВС№188 от 24.02.2015г, руководством по технической эксплуатации складов ГСМ аэропортов , авиакомпаний РК -2000г., наставлением по службе ГСМ в ГА РК (НГСМ ГА РК -2000). Инструкцией о порядке ведения учета, отчетности и расходования ГМС в ГА, приказами и указаниями Комитета ГА, Министерства по инвестициям и развитию РК, политикой ТОО «МА «Орал» в области качества.

Обеспечение безопасности и регулярности полетов ВС в ТОО «МА «Орал» осуществляется путем организации приема, хранения, контроля качества и подготовки к выдачи на заправку ВС авиа ГСМ:

Для приема авиаГСМ имеется пункт приема. Слив производится с помощью насосов СЦЛ-20-24 установленных в насосной станции. Процесс слива авиатоплива контролируется фильтром ФГН-120.

По всему периметру резервуарного парка установлено бетонное ограждение поверху прикреплена колючая проволока. Ведется видеонаблюдение за территорией склада, установлена караульная вышка.

Пункт налива оборудован ННЗ. Налив авиатоплива на пункте выдачи в ТЗ производится через счетчик СШЖ-1000. Ведется контроль работы средств фильтрации подвижных средств заправки. Раздаточные рукава перед установкой и в процессе эксплуатации проходят периодические испытания на герметичность и избыточное давление, о чем имеются соответствующие акты.

### 4.17. Эксплуатация аэродрома в условиях ограниченной видимости.

В случае ухудшения видимости на аэродроме Уральск предусмотрены операции, осуществляемые в условиях ограниченной видимости.

Условиями ухудшения видимости или сложными метеоусловиями является ухудшение видимости до значений менее 550 метров.

В условиях ограниченной видимости (ночью или днем в СМУ) диспетчерское разрешение на занятие ВПП выдается экипажу ВС только в том случае, если диспетчер ОВД имеет достоверную информацию об отсутствии препятствий на ВПП.

Ночью и в условиях ограниченной видимости освобождение ВПП контролируется по докладу экипажа ВС. Если экипаж запросил машину для лидирования, диспетчер ОВД обязан передать эту информацию в соответствующую службу аэропорта, и поддерживать двустороннюю связь с экипажем ВС и машиной сопровождения до заруливания ВС на стоянку.

Экипажи прибывающих и вылетающих ВС в условиях ограниченной видимости должны производить руление на минимальной скорости с особой осторожностью, при включенных АНО и рулежных фарах. Сруливание с ВПП и выруливание на предварительный старт рекомендуется производить с машиной сопровождения.

Движение всех транспортных средств по аэродрому в условиях ограниченной видимости производится при включенных фарах и проблесковых маячках на минимально безопасной скорости не более 5 км/ч с повышенной осторожностью.

Имеется автоматизированная система оборудования для измерения дальности на ВПП на аэродроме КРАМС-4. Все измерения производятся согласно технологии работы.

**Эксплуатация аэродрома в условиях ограниченной видимости**

**Сведения о процедурах, которые должны вводиться в случае эксплуатации аэродрома в условиях ограниченной видимости**

Процедуры, осуществляемые в условиях ограниченной видимости (LVP), вводятся в аэропорту Уральск при дальности видимости на ВПП менее 550 метров, когда вся площадь маневрирования или ее часть визуально не контролируется с диспетчерского пункта.

**ВПП 041/221** оснащена оборудованием, необходимым для выполнения инструментального захода на посадку по I категории.

При дальности видимости на ВПП менее 550 м могут выполняться только взлеты ВС, так как аэродром не имеет необходимого оборудования, способного обеспечить посадки по категориям II/III. В то же время в аэропорту Уральск взлеты для отдельных типов ВС могут осуществляться при дальности видимости на ВПП до 300 м**.**

Для управления наземным движением в условиях ограниченной видимости аэродрома Уральск совместно со службой ОВД разработана и утверждена инструкция по операциям в условиях ограниченной видимости.

Начальник АС отвечает за разработку и управление инструкцией от имени аэропорта.

Инструкция разработана в полном соответствии с требованиями Приказа и.о. Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 16 мая 2011 года № 279 «Об утверждении Инструкции по организации и обслуживанию воздушного движения» (далее – Инструкция ОрВД), а также ИКАО DOC 9476 Руководство по системам управления наземным движением и контроля за ним. Глава 5 Производство полетов при ограниченной видимости.

Процедуры в условиях ограниченной видимости инициируются руководителем полетов (старшим диспетчером смены), а при их отсутствии – диспетчером АДЦ (ДПРА). Диспетчер АДЦ (ДПРА) информирует смежные диспетчерские пункты о начале и прекращении действия процедур.

Начало и окончание действий процедур LVP сообщается по каналу **ATIS** или диспетчером органа ОВД**.**

**Процедуры измерения дальности видимости на ВПП и передачи данных о ней**

Измерение дальности видимости на ВПП проводится с использованием инструментальных средств или установленных и подобранных дневных и ночных ориентиров видимости, до которых известно расстояние. Схемы ориентиров видимости подготавливаются аэродромным метеорологическим органом совместно с органом ОВД и утверждаются их руководителями.

Определение дальности видимости на ВПП осуществляется УФ КАН согласно утвержденных процедур, разработанных в строгом соответствии с Приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 346 «Об утверждении Правил метеорологического обеспечения гражданской авиации Республики Казахстан» и ИКАО DOC 9328 Руководство по практике наблюдения за дальностью видимости на ВПП и передачи сообщений о ней.

При взлете орган ОВД передает пилоту (экипажу) воздушного судна наименьшее из двух значений видимости на ИВПП – в зоне взлета или на середине ИВПП.

### 4.18. Содержание мест расположения радиолокационных и навигационных средств.

Радиолокационные и радионавигационные средства, установленные на аэродроме оборудованы охранной сигнализацией, выведенной на пульт сменного инженера службы ЭРТОС Уральского филиала РГП «Казаэронавигация». В случае срабатывания сигнализации производится совместный выезд на объект со службой авиационной безопасности ТОО «Международный аэропорт «Орал».

Порядок организации контроля за деятельностью в окрестностях мест расположения радиолокационных и навигационных средств, а также порядок наземного технического обслуживания, проводимого в окрестностях и в местах установки радиолокационных и радионавигационных средств и дорог для подъезда изложен в инструкции по взаимодействию аэродромной службы ТОО «Международный аэропорт «Орал» со службой ОВД Уральского филиала РГП «Казаэронавигация» и другими службами обеспечивающими полеты в аэропорту Уральск.

Опасное микроволновое излучении от радиолокационных и радионавигационных средств отсутствует (дециметровый и метровый диапазон).

## ГЛАВА 5.
## АДМИНИСТРАЦИЯ И СИСТЕМА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМА

**5.1. Организационная структура**

в приложении

**5.2. Лица, несущие ответственность за безопасность на аэродроме.**

Начальник ПБ САБ Шалтаев Малик Зинуллович, тел. 939287.

Начальник смены САБ (круглосуточно) тел. 939681.

**Инспекция по безопасности полетов (ИБП)**

Инженер-инспектор по безопасности полетов Шабакаев Анвар Умарович, тел. 939656.

**Общая ответственность за безопасность на аэродроме Уральск возложена на генерального директора Тураш Азамат тел. 8(701)-715-00-33**.

**5.3. Система обеспечения безопасности полетов (СУБП) подробно описана в Руководстве по СУБП.**

**Контроль документооборота**

Обновление (актуализация) СУБП осуществляется при изменении эксплуатационных процессов на аэродроме, изменений в действующие технологиях, внесение изменений в НПА в сфере гражданской авиации РК, ответственным за внесение изменений в процедуру СУБП является инженер инспектор по безопасности полетов Шабакаев А.У., при внесении любых изменений и дополнение процедура СБП подлежит корректировки а информация об этом доведена до ААК и всех сотрудников аэропорта, участвующих в обеспечении безопасности полетов, это начальники АС, ИАС, службы ГСМ, СПАСОП, САБ, СОАП, Медицинская служба.

Общее руководство за своевременное обновление (актуализацию) СУБП и доведения до ответственных работников осуществляет генеральный директор аэропорта.

Контрольный экземпляр Руководства по СУБП помимо Департаментов аэродромов и наземного обслуживания ААК также хранится на бумажном и электронном носителе у инженера-инспектора БП Шабакаева А.У. и генерального директора аэропорта Тураш А., дополнительно экземпляры на бумажном носителе передаются под роспись руководителям служб аэропорта участвующих в обеспечении безопасности полетов начальникам АС-Самусев Ф.А., ЭСТОП-Тухлиев А.Х., ИАС-Рязанцев Ю.М., службы ГСМ-Швайко С.В., СПАСОП-Джумашев С.М., САБ – Белимов А.И., СОАП – Есмуханова Г.А., Медицинская служба – Куанышкалиева Э. и сторонним организациям УФ РГП «Казаэронавигация», Центр УВД г. Уральск и др.

В случае отсутствия ИИБП(отпуск и т.п.) обязанность по обновлению (актуализации) СУБП возлагается на начальника аэродромной службы Самусева Ф.А.

**Нормативные требования к СУБП:**

СУБП ТОО «МА «Орал» разработана в соответствии с требованиями Закона Республики Казахстан от 15 июля 2010 года «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации», Приложения 19 Конвенции о международной гражданской авиации, ИКАО DOC 9859, Doc 9859 ИКАО «Руководство по управлению безопасностью полетов» и приказа Министра транспорта и коммуникаций РК от 28.03.2011 года №173 «Об утверждении Типовых инструкций по управлению безопасностью полетов эксплуатантов гражданских ВС в аэропортах, при обслуживании воздушного движения, при техническом обслуживании воздушных судов».

**Сфера деятельности СУБП и интеграция:**

Сфера деятельности СУБП направлена на достижение высокого уровня управления рисками безопасности полетов и непрерывное снижение количества авиационных происшествий и инцидентов при выполнении наземного обслуживания ВС, осуществления контроля за живой природой, контроля препятствий, контроля качества авиа ГСМ, производстве операции в условиях ограниченной видимости и аварийно-спасательного обеспечение полетов.

СУБП включает в себя следующие элементы:

- определение опасностей, влияющих на обеспечение безопасности полетов;
- принятие мер по исправлению недостатков в целях исключения рисков;
- обеспечение постоянного контроля и регулярной оценки достигнутого уровня обеспечения безопасности полетов, интеграция в производственные процессы аэропорта достигается за счет активного участия всех сотрудников аэропорта и сторонних организаций, работающих в аэропорту, с четким распределение ответственности и обязанностей должностных лиц.

**Политика в области обеспечения безопасности полетов.**

Система управления безопасностью полетов является одной из основных управленческих систем целью которой является постоянное повышение уровня безопасности полетов на предприятии, путем внедрения лучших мировых практик и стандартов в области безопасности, что в свою очередь формирует уверенность и доверие среди наших клиентов и будущих партнеров, а также закладывает жизненно важную основу нашего производственного и делового успеха. Система управления безопасностью полетов охватывает всю сферу авиационной деятельности. Руководители всех уровней и сотрудники предприятия отвечают за достижение высокого уровня безопасности полетов, начиная с Генерального директора ТОО «МА «Орал».

В политику СУБП авиапредприятия входят обязательства:

Оказывать поддержку системе управления безопасности полетов, путем выделения всех необходимых ресурсов.

Обеспечивать наличие достаточных квалифицированных специалистов для осуществления и соблюдения политики безопасности полетов.

Разработать и применять процессы выявления опасных факторов с целью устранения или уменьшения рисков в ТОО «Международный аэропорт «Орал» до наименьшего практически возможного уровня.

Способствовать открытой и прозрачной культуре безопасности.

Гарантировать сотруднику, сообщившему о проблеме безопасности полетов через систему представления данных о факторах опасности, защиту от принятия каких-либо мер воздействия, за исключением случаев, когда такое сообщение указывает на противоправные действия, грубую халатность или преднамеренное нарушение правил и процедур.

Соблюдать правовые и нормативные требования и стандарты.

Предоставлять всему персоналу ТОО «МА «Орал» надлежащую информацию по безопасности полетов, соответствующую квалификационную подготовку.

Поддерживать и постоянно улучшать систему управления безопасности полетов аэропорта в области безопасности полетов.

Любые отклонения от настоящей политики должны быть зафиксированы, а процессы и процедуры определены с компетентным органом предприятия.

**Цели в области безопасности полетов.**

В обязанности руководства аэропорта входит определение целей СУБП и их обновление.

Для достижения эффективного функционирования СУБП устанавливаются следующие цели:

- обеспечить соответствие деятельности предприятия нормативным требованиям РК и стандартам ИКАО;
- проводить внутренние аудиты, проверки соблюдений указанных требований;

- применять лучшие мировые практики, с целью повышения состояния безопасности полетов;
- разработать необходимые процедуры и технологии для обеспечения безопасности полетов;
- обеспечить регулярное обучение персонала, включая персонал, непосредственно участвующий в разработке и внедрении СУБП в деятельность предприятия;
- создать корпоративную культуру безопасности, обеспечить вовлеченность и поддержку со стороны всего персонала;
- повысить эффективность системы обязательных и добровольных сообщений о фактах опасности, событиях, инцидентах и происшествиях;
- проводить модернизацию и применять эффективную программу технического содержания инфраструктуры;
- поддерживать и улучшать основные процессы управления безопасностью полетов включающих реагирующие и прогностические меры по определению факторов опасностей влияющих на БП;
- уменьшать факторы риска выявленных в ходе работы путем разработки корректирующих мероприятий;
- контролировать эффективность работы СУБП;
- регулярно оценивать, пересматривать и разрабатывать меры по совершенствованию СУБП.

**Выявление опасных факторов и оценка рисков**

Выявление опасных факторов, представляющих угрозу для безопасности полетов, необходимо для своевременной разработки корректирующих и превентивных мер с целью предупреждения повторных случаев или недопущения выявленных факторов опасности.

Оценка факторов риска производится в обязательном порядке для каждого зарегистрированного фактора опасности или авиационного события инспектором по БП или членами рабочей группы по БП. Факторы риска оцениваются на предмет вероятности и степени серьезности последствий фактора опасности, чтобы определить степень риска.

После оценки риска принимаются решения о необходимости мер по уменьшению факторов риска с использованием специальной матрицы оценки риска и критериев приемлемости риска. Каждая оценка факторов риска документируется и заносится ИИБП в базу данных. Конечное решение о приемлемости остаточного риска принимает Генеральный директор ТОО «МА «Орал».

**Мониторинг и измерение эффективности обеспечения безопасности полетов**

В целях улучшения состояния БП в аэропорту, качества операционной деятельности и самой СУБП разработана программа внутренних аудитов. Программа внутренних аудитов предназначена для систематического изучения собственной операционной деятельности в аэропорту, включая деятельность, к которой относятся специфические функции СУБП, а так же соблюдение требований, установленных эксплуатантом аэродрома в отношении обеспечения безопасности сторонними организациями, включая эксплуатантов с постоянным базированием и другие организации работающие на аэродроме п. 3D.5 ИКАО DOC 9774.
Программа внутренних аудитов регламентирует планирование, подготовку, проведение аудита, подготовку отчета, устранение несоответствий, выполнение контрольных проверок и закрытие аудита. Программа разрабатывается инженером по БП и является элементом СУБП согласно требованиям ИКАО. Кроме аудитов инженер по безопасности полетов и члены рабочей группы проводят регулярный мониторинг деятельности, влияющей на БП, особенно в области, где наблюдаются негативные тенденции, а так же оценивают эффективность существующих средств защиты. В целях повышения эффективности данной работы привлекаются эксперты из служб аэропорта и сторонних организаций.

**Расследование.**

Единственная цель расследования происшествий состоит в их предотвращении в дальнейшем. Данная деятельность не предусматривает определения степени вины или ответственности.

Генеральный директор может давать указание о расследовании любого серьезного инцидента с ВС или осуществляющего с ним техническим обслуживанием. Расположенный ближайший аэродром от места авиационного происшествия (серьезного инцидента), несет ответственность за принятие немедленных мер с целью защиты свидетельской информации и сохранения ВС, включая его части и внутреннюю начинку до приезда компетентных органов. Необходимо принять соответствующие меры в отношении обломков, включая их сохранение, фотографирование и защиту доказательств, которые могут быть удалены, уничтожены, потеряны или разрушены.

В ходе поисково-спасательных работ следует определить местоположение ВС, идентифицировать членов экипажа и пассажиров, составить соответствующий документ. Если кто либо из потерпевших обнаружен мертвым, необходимо до удаления их тел с места авиационного происшествия произвести фотографирование. Удаление тел следует осуществлять таким образом, чтобы не сдвинуть с места обломки или части ВС. Если это произвести невозможно, составляется соответствующий документ. В кротчайшие сроки провести транспортировку раненых в ближайшее медицинское учреждение. Местоположение частей ВС или другого материала зафиксировать на рисунке, а части сохранить. Необходимо также зарисовать местоположение бортовых самописцев, если таковые имелись на борту ВС. После предварительного обследования места авиационного происшествия, обломки ВС переносятся в более надежное место для дальнейшего изучения. Ответственность за перенос обломков ВС несет владелец (Эксплуатант) ВС, под контролем компетентных органов, работающих на месте происшествия.

**Обмен информацией о безопасности полетов**

Обмен информацией о безопасности полетов является одним из основных инструментов необходимых для достижения стратегических целей. Он позволяет выявлять возникающие проблемы в сфере БП и облегчает принятие своевременных и эффективных мер для обеспечения СУБП. Необходимо принять меры по защите информации от ненадлежащего использования информации о безопасности полетов.

**Постоянное совершенствование и проверка СУБП**

Обеспечение эффективности строится на принципе цикла постоянного совершенствования, способствует постоянному совершенствованию качества, обеспечение безопасности полетов гарантирует контроль эффективности обеспечения безопасности полетов, включая соблюдение нормативных положений, посредством постоянной проверки и совершенствования эксплуатационной системы. Эти цели достигаются с помощью аналогичных средств: внутренняя оценка и независимые проверки (как внутренние, так и внешние), строгий контроль документации и постоянный мониторинг средств контроля безопасности полетов и мер по уменьшению риска.

В ходе внутренней оценки необходимо проверить и оценить функции управления безопасностью полетов, выработку политики, управление факторами риска для безопасности полетов, обеспечение и популяризацию безопасности полетов. Внутренние проверки являются важным инструментом, который используются для получения информации, позволяющей принимать решения и должным образом направлять эксплуатационную деятельность, также являются важным инструментом обеспечения безопасности полетов, оказывая помощь руководителям, ответственным за деятельность, обеспечивающую предоставление услуг, в деле контролирования (после реализации средств контроля факторов риска для безопасности полетов) постоянной действенности и эффективности поддержания уровня безопасности полетов.

Внешние проверки СУБП проводятся регламентирующим органом, авиакомпаниями или экспертными организациями. Такие проверки не только создают взаимосвязь с системой контроля, но также являются вторичной гарантийной системой.

Таким образом, постоянное совершенствование СУБП нацелено на определение непосредственных причин не отвечающего стандартам функционирования и их последствий для работы СУБП, а также на исправление ситуаций, вызывающих не отвечающее стандартам функционирование, с помощью деятельности по обеспечению безопасности полетов. Постоянное совершенствование достигается с помощью внутренней оценки, внутренних и внешних проверок и состоит в:

- проактивной оценке служб и средств, оборудования, документации и процедур, например, путем проведения внутренней оценки;

-проактивной оценке индивидуальной деятельности для проверки выполнения данным индивидуумом обязанностей в области безопасности полетов, например, путем периодической квалификационной аттестации (вид оценки/проверки);

-реагирующей оценке для проверки эффективности системы в части контроля и уменьшения факторов риска для безопасности полетов, например, путем проведения внутренних и внешних проверок.

**Ведение документации СУБП**

Система учета/ архивации документации СУБП, позволяет обеспечивать сохранение всех документов, созданных в связи с реализацией и функционированием СУБП. Документы, подлежащие хранению, включают отчеты об опасных факторах, отчеты об оценке факторов риска, протоколы заседаний оперативной группы по вопросам безопасности полетов, таблицы показателей эффективности обеспечения безопасности полетов, отчеты о проверках СУБП и документы о подготовке персонала в области СУБП.

Все документы учетные документы СУБП отслеживаемы для всех элементов СУБП и доступны для повседневного управления СУБП, а также для целей внутренних и внешних проверок.

**Контролирование осуществления изменений**

На постоянном контроле ИИБП находятся процессы, которые могут влиять на факторы риска для безопасности полетов, а также интеграция этих процессов в СУБП.

При проведении существенных организационных изменений или изменений в эксплуатационной деятельности ИИБП учитывается любое возможное влияние на существующие факторы риска для безопасности полетов.

До внедрения нового оборудования или процессов, которые могут повлиять на факторы риска для безопасности полетов проводятся действия, обеспечивающие проведение надлежащей оценки безопасности полетов. В случае изменений в соответствующих процессах или оборудования проводятся процедуры пересмотра существующих оценок безопасности полетов.

**Структура организации СУБП, распределение ответственности в области безопасности полетов.**

Система управления безопасностью полетов, разработанная и внедренная в ТОО «Международный Аэропорт «Орал», однозначно определяет обязанности и сферы ответственности в области обеспечения безопасности полетов, включая прямую ответственность за обеспечение безопасности полетов со стороны высшего руководства.

Ниже приведена структура организации СУБП в аэропорту Уральск.

| | |
|---|---|
| Общая ответственность за СУБП, координирование и выделение средств, необходимых для обеспечения безопасности полетов, разработка стратегии и целей безопасности полетов | Руководство аэропорта |
| Должностное лицо, ответственное за:<br>Разработку и реализацию СУБП;<br>Обучение и информационное обеспечение | Инспектор по БП |

| | | |
|---|---|---|
| Выявление факторов опасности, оценка рисков, расстановка приоритетов, оценка эффективности СУБП, аудиты и расследования | Рабочие группы по БП | |
| Соблюдение норм и требований при выполнении требований по БП, предоставление информации по выявленным факторам опасности, отчетов по событиям, предложения по улучшению, разработка и реализация корректирующих мер | Службы аэропорта | Сторонние организации работающие на аэродроме |

Для успешного управления безопасностью полетов необходимо активное участие всех сотрудников аэропорта и сторонних организаций, работающих в аэропорту.

Ниже приведено распределение ответственности и обязанностей должностных лиц ТОО «Международный Аэропорт «Орал» в области обеспечения безопасности полетов. Сфера ответственности и полномочий в области обеспечения безопасности полетов также определены и задокументированы в должностных инструкциях персонала АО «Международный Аэропорт «Орал»

**Генеральный директор ТОО «Международный Аэропорт «Орал» несет общую ответственность, от имени организации**, за:

- реализацию и поддержание системы управления безопасностью полетов и ее эффективность;
- предоставление и распределение людских, технических, финансовых и других ресурсов, необходимых для эффективного функционирования системы управления безопасностью полетов;
- разработку и популяризацию политики в области безопасности полетов;
- постановку целей и целевых задач предприятия в области безопасности полетов;
- исполнение в организации роли лидера обеспечения безопасности полетов;
- за принятие окончательного решения относительно вопросов по безопасности полетов;
- обеспечение способности предприятия извлекать уроки из анализа данных, собранных посредством системы представления данных о безопасности полетов.

**В обязанности Генерального директора аэропорта в области безопасности полетов входит:**

- формирование необходимой организационной структуры по безопасности полетов,
- введение необходимых элементов СУБП и контроль за их корректным функционированием,
- выделение необходимых ресурсов (человеческие, финансовые, материальные),
- разработка планов по реализации поставленных целей и целевых задач, текущий контроль за их исполнением,
- утверждение процессов и процедур СУБП;
- принятие конечных решений по поводу приемлемости факторов риска для безопасности полетов,
- осуществление периодической оценки системы управления безопасностью полетов и соответствующих показателей эффективности безопасности полетов, регулярный пересмотр и улучшение СУБП,
- связь с государственными органами, авиакомпаниями, другими сторонними организациями по вопросам безопасности полетов,
- контроль субподрядчиков.

**Заместитель Генерального директора по АБ** Отвечает за:

- создание культуры безопасности в подчиненных службах;
- исполнение роли лидера обеспечения безопасности полетов в подчиненных службах;
- реализацию утвержденных процессов, планов СУБП в подчиненных службах;
- исполнение принятых руководителем решений, внедрение утвержденных стандартов,

процессов и мероприятий в курируемую деятельность в области безопасности полетов;

- обеспечение повышения эффективности курируемых процессов, осуществляемых за счет снижения установленных уровней безопасности;
- обеспечение курируемых процессов ресурсами, необходимыми для бесперебойного и безопасного обеспечения деятельности.

Обязан:

- обеспечивать наивысшие стандарты безопасности полетов;
- формировать организационную культуру в подчиненных ему службах, которая стимулирует введение безопасной практики, содействует эффективному представлению информации о безопасности полетов;
- соблюдать все применимые правовые требования, международные стандарты и наиболее эффективные практики;
- внедрять СУБП в подчиненных ему службах, выделять все соответствующие ресурсы;
- обеспечить, чтобы весь персонал подчиненных ему служб, деятельность которого оказывает влияние на безопасность полетов, имел необходимую квалификацию, соизмеримую с исполняемыми обязанностями и обеспечивать его необходимую компетентность путем регулярного обучения;
- обеспечивать достижение показателей эффективности и целевых задач СУБП подчиненных ему служб;
- обеспечить адекватное представление данных и обмен ими в подчиненных ему службах в области безопасности полетов;
- обеспечивать исправность, безопасность оборудования и техники, включая паспортизацию основного технологического оборудования, используемого подчиненными службами;
- обеспечивать оптимальные режимы труда и отдыха персонала подчиненных ему служб;
- принимать участие в пересмотре и улучшении СУБП.

**Инспектор по безопасности полетов** - является должностным лицом ответственным за безопасность полетов. Отвечает перед Генеральным директором аэропорта за эффективность СУБП и за обеспечение безопасности полетов. Подчиняется напрямую Генеральному директору ТОО «Международный Аэропорт «Орал» и несет ответственность за:

- разработку рекомендаций и обоснований, касающихся безопасности полетов и соответствующих показателей, реализацию внутренних, внешних и международных инициатив и требований;
- реализацию политики и внедрение СУБП;
- введение стандартов в области безопасности полетов;
- введение системы обучения в области безопасности полетов и знание ее элементов;
- введение системы проверки контроля за обеспечением безопасности полетов;
- эффективное взаимодействие с уполномоченными органами в сфере ГА по вопросам безопасности полетов;
- установление сотрудничества с авиакомпаниями по вопросам безопасности полетов и установление связей с международными организациями, включая ИКАО. Обязан:
- руководить планом реализации СУБП от имени Генерального директора аэропорта;
- осуществлять выявление факторов опасности и проводить анализ факторов риска для безопасности полетов;
- следить за принятием службами и сторонними организациями корректирующих мер и оценивать их результаты и остаточные риски;
- планировать, разрабатывать и осуществлять эффективные программы проверки, направленные на выявление потенциальных опасностей в процессе производственной деятельности;

- разрабатывать и анализировать показатели эффективности безопасности полетов на основании собранной информации;
- представлять Руководству аэропорта периодические отчеты об эффективности обеспечения безопасности полетов в организации;
- вести базу данных, учетную документацию и документацию о безопасности полетов;
- планировать и организовывать подготовку персонала в области безопасности полетов;
- давать независимые консультации по вопросам безопасности полетов;
- отслеживать проблемы безопасности полетов в авиационной отрасли и их предполагаемое воздействие на операции предприятия, направленные на предоставление услуг.

**Начальники производственных служб.**

Начальники производственных служб отвечают за организацию и управление деятельностью в области безопасности полетов в подчиненных им службах, несут ответственность за обеспечение безопасности полетов в подчиненных им службах.

Обязанности:

- обеспечить соблюдение подчиненным персоналом требований законодательства РК и международных стандартов ИКАО, утвержденных в аэропорту внутренних процедур;
- обеспечить приоритетность вопросов обеспечения безопасности полетов;
- обеспечить реализацию открытой политики и применение процедур в соответствии с системой управления безопасностью полетов, принятой в аэропорту;
- выявлять и рассматривать любые опасности и вытекающие из них риски и осуществлять контроль за ними в соответствии с процедурами системы управления безопасностью полетов;
- обеспечить, чтобы персонал подчиненной службы владел информацией в области безопасности полетов и нес ответственность за свои действия;
- обеспечить соответствующую подготовку и набор квалифицированного технического персонала, способного должным образом выполнять свои обязанности.

**Весь персонал.**

Несет прямую ответственность за соблюдение требований безопасности полетов при осуществлении своей деятельности, а также выявление факторов опасности и сообщение о них.

Обязаны:

- осуществлять свою деятельность в соответствии с нормативно-правовыми актами РК, принятыми на предприятии стандартами, установленными процедурами и инструкциями;
- обеспечивать приоритетность вопросов обеспечения безопасности полетов в сфере своей деятельности;
- выявлять потенциально опасные условия, представляющие угрозу для безопасности полетов и сообщать о них непосредственному руководителю или инспектору по безопасности полетов;
- предлагать меры по улучшению состояния безопасности полетов;
- предоставлять информацию о каждом случае нарушения безопасности полетов или отказе систем:
- направлять сообщения о фактах нарушения своему непосредственному руководителю;
- сообщать инспектору по безопасности полетов о фактах нарушения.

**Рабочая группа по безопасности полетов.**

Рабочая группа по безопасности полетов является аналитическим (консультативным органом), созданным для анализа потенциально опасных условий и оценки рисков для безопасности полетов, сопровождающих авиационную деятельность аэропорта, разработки рекомендаций с целью предотвращения авиационных происшествий, инцидентов и событий, внедрения системы безопасности полетов и непрерывного мониторинга ее исполнения.

Утверждение рабочей группы по безопасности полетов осуществляется приказом руководителя аэропорта, по согласованию с инспектором по безопасности полетов.

Возглавляет рабочую группу инспектор по безопасности полетов.

Функции и задачи рабочей группы задокументированы в Положении о рабочей группе по безопасности полетов. Инспектор по безопасности полетов отвечает за разработку и управление указанным документом.

**Реализация СУБП, включая средства, методы и процедуры эффективной передачи сообщений, касающихся безопасности, и обеспечение выполнения требований, касающихся безопасности.**

В соответствии с требованиями системы управления безопасностью полетов в целях повышения безопасности полетов авиационной деятельности аэропорта осуществляется сбор данных об авиационных происшествиях, инцидентах и событиях с обязательным уведомлением уполномоченного органа в сфере ГА РК. Перечень событий, подлежащих обязательному уведомлению, порядок и средства составления и передачи сообщений описаны в процедуре обязательного уведомления об авиационных происшествиях, инцидентах, событиях ТОО «Международный Аэропорт «Орал».

Поскольку предоставление информации об авиационных событиях является реактивным методом, т.е. уведомление уже после того как событие произошло, в аэропорту предусмотрена также система добровольного представления информации для выявления опасных условий или действий еще до того, когда их потенциал реализуется, а также для предложений по улучшение состояния безопасности полетов в аэропорту. Представление информации может носить конфиденциальный характер, не раскрывая личность сотрудника, предоставляющего данные. Порядок представления информации описан в «Процедуре добровольного и конфиденциального представления данных ТОО «Международный Аэропорт «Орал».

В процедурах описан порядок анализа полученной информации, разработки корректирующих и превентивных мер, их внедрение и мониторинг эффективности, а также внесение информации в базу данных по безопасности полетов.

Процедуры разрабатываются и управляются инспектором по безопасности полетов.

**Система определения критических с точки зрения безопасности областей и предпринятые в этом отношении соответствующих действий.**

Критические с точки зрения безопасности полетов области определяются путем глобальных приоритетов ИКАО и уполномоченного органа в сфере ГА РК, обследований всей авиационной деятельности аэропорта, проводимых на начальном этапе внедрения СУБП членами рабочей группы и оценки факторов риска для безопасности полетов для всех выявленных опасных факторов, а также на основании сбора текущей информации по безопасности полетов и анализа тенденций. Деятельность, имеющая значительные риски для безопасности полетов согласно установленных на предприятии критериев, рассматривается как критическая. В целях обеспечения приемлемого уровня безопасности полетов для данного вида деятельности рабочей группой совместно с вовлеченными службами и организациями разрабатываются соответствующие защитные меры.

На основании отчетов по авиационным событиям, результатам расследований авиационных событий, аудитов определяются показатели серьезных последствий в аэропорту, которые также характеризуют критические с точки зрения безопасности полетов области, подлежащие постоянному контролю со стороны инспектора по безопасности полетов и первого руководителя аэропорта.

Согласно глобальным приоритетам ИКАО, описанным в глобальном плане обеспечения безопасности полетов ИКАО, для аэропорта критическими с точки зрения безопасности полетов областью являются операции на ВПП, включая несанкционированное занятие ВПП, безопасность навигационных средств, содержание и техническое обслуживание ВПП и светосигнального оборудования.

По результатам обследований авиационной деятельности аэропорта, анализа авиационных событий, имевших место в аэропорту, критическими с точки зрения безопасности полетов являются также следующие области:

- аварийно-спасательное обеспечение полетов,
- контроль за живой природой,
- контроль препятствий,
- контроль качества авиа ГСМ,
- наземное обслуживание ВС,
- операции в условиях ограниченной видимости.

Ниже приводится перечень мер, который осуществляется в целях снижения рисков для безопасности полетов до приемлемого уровня для каждой из выделенных критических областей.

| **Критические** | **Меры контроля** |
|---|---|
| Операции на ИВПП | - программа по предупреждению несанкционированных выездов на ВПП;<br>- правила движения транспортных средств и пешеходов на аэродроме;<br>- процедуры работы в условиях ограниченной видимости;<br>- защищенная зона ВПП;<br>- обучение персонала аэропорта и сторонних организаций правилам движения на аэродроме, доступа в защищенную зону ВПП, порядку ведения радиосвязи;<br>- маркировки, знаки, визуальные средства ограничения доступа на ВПП и чувствительную/критическую зону РМС;<br>- рабочая группа по безопасности операций на ВПП;<br>- расследование случаев несанкционированного занятия ВПП. |
| Аварийно-спасательное обеспечение полетов | - аварийный план по организации и проведению поисковых и аварийно-спасательных работ в районе ответственности аэропорта;<br>- пожарные автомобили;<br>- аварийно-спасательное оборудование;<br>- обучение сотрудников АСК;<br>- учения, проводимые для проверки планов на случай аварийной обстановки;<br>- соглашения со сторонними организациями. |
| Контроль за живой природой, | - программа по контролю за живой природой;<br>- обучение персонала;<br>- средства по отпугиванию птиц;<br>- управление средой обитания животных и птиц на аэродроме;<br>- расследование случаев столкновения ВС с животными и птицами;<br>- ведение статистических данных по случаям столкновений, анализ тенденций. |
| Контроль препятствий | - инструкции по контролю за препятствиями;<br>- инспекционная проверка рабочей площади аэродрома и поверхности ограничения препятствий;<br>-зонирования пространства в районе аэродрома, контроль за препятствиями путем обследования 46 км зоны от КТА не реже двух раз в год;<br>- контроль за новым строительством в районе аэродрома. |
| Контроль качества авиаГСМ | -руководство по контролю качества авиаГСМ;<br>-обучение персонала службы ГСМ;<br>-лабораторный и перронный контроль качества ГСМ. |

| | |
|---|---|
| Наземное обслуживание ВС | - технологии обслуживания ВС с учетом международных стандартов, требований авиакомпаний и законодательства РК;<br>- обучение персонала требованиям безопасности и процедурам обслуживания ВС на перроне, особенностям обслуживания различных видов ВС;<br>- контроль за выполнением операций;<br>- наличие спецмашин и средств наземного обслуживания, соответствующих функциональным требованиям обслуживаемых ВС;<br>- программа технического обслуживания спецмашин и средств наземного обслуживания. |
| Операции в условиях ограниченной видимости | - инструкция по операциям в условиях ограниченной видимости;<br>- обучение персонала операциям в условиях ограниченной видимости;<br>- ограничение движения, выполнения работ и допуска персонала на аэродром;<br>- использование визуальных средств управления движением;<br>- оснащение специальной техники транспондерами. |

**Приложения к Руководству**

**Воздушное пространство района аэродрома.**

**Воздушное пространство района аэродрома.**

| Обозначение воздушного пространства | Географические координаты боковых границ | Вертикальные границы | Классификация воздушного пространства | Орган ОВД предоставляющий обслуживание | | Высота Перехода | Эшелон перехода |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Позывной | Язык | | |
| а | Б | в | г | д | е | Ж | З |
| Район аэродрома (границы): | В горизонтальной плоскости в секторе от 34° до 299°- ограничен окружностью радиусом 43,2 км. В секторе от 299° до 34° от КТА по государственной границе с РФ | FL 150/GND | С | Уральск-«ВЫШКА» /URALSK TOWER | Русский Англий | 10000FT | FL120 |

**Воздушные коридоры и зоны ожидания в районе аэродрома.**

**Воздушные коридоры.**

| № коридора | Наименование пункта | Тип средства | Частота и позывной | Географические координаты | | Высота полета | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Широта (С) | Долгота (В) | Вход | Выход |
| а | б | в | г | д | е | ж | з |
| 1 | EKTEN | - | - | 51°32′42″ | 052°30′30″ | FL150 | FL160 |
| 2 | VEVIK | - | - | 50°52′01″ | 052°35′29″ | FL150 | FL160 |
| 3 | EDAKO | - | - | 50°41′20″ | 052°25′10″ | FL150 | FL160 |
| 4 | DOKUS | - | - | 50°25′39″ | 051°35′28″ | FL150 | FL160 |
| 5 | ARISA | - | - | 51°29′24″ | 050°32′54″ | FL150 | FL160 |
| 6 | GUTAN | - | - | 51°40′24″ | 050°59′12″ | FL150 | FL160 |

**Зоны ожидания.**

Начало таблицы:

| № Зоны | Наименование | Географические координаты | |
|---|---|---|---|
| | | Широта (С) | Долгота (В) |
| а | Б | в | г |
| 1 | Большой прямоугольный маршрут БПМ | - | - |
| 1 | Ближняя зона (для ВС 4 класса) | 5 км северо-западнее оси ВПП, ширина зоны 5 км, от траверза БПРМ-41° до траверза ДПРМ-221° | |
| 2 | Дальняя зона для ВС 4 класса -Круглоозерное | 51°04′36″ | 051°17′00″ |
| 3 | Дальняя зона для ВС 4 класса – Яик | 51°11′18″ | 051°52′12″ |

Окончание таблицы:

| | Наименование | МПУ линии | | |
|---|---|---|---|---|

| № Зоны | | Удаления | Приближения | Круг полета | Высота полета |
|---|---|---|---|---|---|
| а | Б | д | е | ж | з |
| 1 | Большой прямоугольный маршрут БПМ | 41°/221° | 221°/41° | левый/ правый | 1700FT |
| 1 | Ближняя зона (для ВС 4 класса) | 221° | 41° | левый | 700FT |
| 2 | Дальняя зона для ВС 4 класса -Круглоозерное | - | - | левый | 700FT |
| 3 | Дальняя зона для ВС 4 класса – Яик | - | - | левый | 700FT |

**Точки донесения в районе аэродрома.**

| № п/п | Наименование (код точки) | Тип средства | Частота и позывной | Географические координаты | | Принадлежность точки | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Широта (С) | Долгота (В) | К трассе | К маршруту |
| а | б | в | г | д | е | Ж | з |
| 1 | EKTEN | - | - | 51°32′42″ | 052°30′30″ | A122 | Вылета, прибытия |
| 2 | VEVIK | - | - | 50°52′01″ | 052°35′29″ | A368 G3 | Вылета, прибытия |
| 3 | EDAKO | - | - | 50°41′20″ | 052°25′10″ | A108 | Вылета, прибытия |
| 4 | DOKUS | - | - | 50°25′39″ | 051°35′28″ | A122 | Вылета, прибытия |
| 5 | ARISA | - | - | 51°29′24″ | 050°32′54″ | G3 | Вылета, прибытия |
| 6 | GUTAN | - | - | 51°40′24″ | 050°59′12″ | A368 | Вылета, прибытия |

**Ограничительные рубежи и пеленги.**

| Вид пеленга ограничения | Тип РТС | Наименование, частота и позывной РТС | МПР, Азимут, Радиан | Зона действия пеленга | | **Высота ограничения** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | От | До | |
| а | б | в | г | д | е | **ж** |
| отсутствуют | | | | | | |

**Запретные зоны, зоны ограничения полетов, специальные и опасные зоны.**

| Наименование зоны | Обозначение зоны | Географические координаты | | Вертикальные границы | | Примечания, включая время действия |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Широта (С) | Долгота (В) | Верхняя | Нижняя | |
| а | б | в | г | д | е | ж |
| отсутствуют | | | | | | |

**Доказательная документация:**

1. Сборник аэронавигационной информации АИП РК.

**Предоставляемая метеорологическая информация.**
**форма метеорологической информации, предоставляемой на аэродроме.**

| Название органа метеонаблюдений | Часы работы (UTC) | Аэродромные прогнозы | | Прогнозы на посадку | Предполётный инструктаж | Полётная документация и используемый язык | Типы метеорологических карт | Используемое оборудование | Органы ОВД, обеспечиваемые метеоинформации | Номера телефонов и дополнительная информация |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Орган, отвечающий за составление прогнозов | Продолжительность действия прогнозов | | | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| Метеорологическая служба Уральского филиала РГП «Казаэронавигация» | круглосуточно | Метеорологическая служба Уральского филиала РГП «Казаэронавигация» | 9 часов | 2-х часовые | Согласно ПМО ГА РК, 2018 год | S3 S1 U85 U7 U5 U4 U3 U25 Psw P85 P7 P5 P4 P3 P25 P2 SAT русский | S3 S1 U85 U7 U5 U4 U3 U25 Psw Vmax P85 P7 P5 P4 P3 P25 P2 SAT | Метеодисплей, Телефон, АТИС, нарочно | ДП «Вышка», ДП «Брифинг» | 8(7112) 508649 , КМО-131, КПМН-163 |

Примечание :
S3 - приземные карты погоды сроки 00,12.
S1 - кольцевые карты погоды сроки 00, 03, 06, 09, 12, 15, 18, 21.
Psw - прогностическая карта особых явлений.
Vmax - прогностическая карта максимального ветра.
P85 P7 P5 P4 P3 P25 P2 - прогноз ветра и температуры воздуха на уровнях 850,700,500,400,300, 250,200 гектопаскалей (гПа).
U85 U7 U5 U4 U3 U25 - карты барической топографии АТ-850, АТ-700, АТ-500, АТ-400, АТ-300, АТ-250 гектопаскалей (гПа).
SAT- снимки ИСЗ

**Метеорологическое оборудование.**

| Обозначение ВПП | Метеорологические наблюдения | Оборудование | Местоположение и число наблюдательных пунктов |
|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 221/041 | Видимость | Датчики видимости КРАМС-4:<br>основные (FD-12 – 3 шт)<br>резервные (FS-11 – 3 шт) | Два комплекта основные(FD -12 – 3 шт) и резервные (FS-11 – 3 шт), установлены вдоль ВПП - вблизи торцов ВПП и на середине. |
| | Дальность видимости на ВПП | При видимости 2000м и менее производится автоматический пересчет видимости в дальность видимости ОВИ по таблице. | Два комплекта основные(FD -12 – 3 шт) и резервные (FS-11 – 3 шт), установлены вдоль ВПП - вблизи торцов ВПП и на середине. |
| | Высота нижней границы облаков | Датчики КРАМС-4:<br>основные - облакомеры CL-31(2шт) | На БПРМ-221 и БПРМ-41 |
| | Направление и скорость приземного ветра | Датчики КРАМС-4:<br>Направления ветра - WAV151(2шт)<br>Скорости ветра -WAA151(2шт) | В близи торцов ВПП. |
| | Температура и влажность воздуха | Датчик КРАМС-4<br>HMP45D -1шт | На метеомачте DKP210 в близи торца ВПП с курсом 221 |
| | Атмосферное давление | Датчик КРАМС-4:<br>Основной - PTB220(1шт)<br>Резервный - БРС 1м-1(1шт) | на ОПН |
| | Средство отображения метеоинформации | Метеодисплей<br>АТИС | ДП "Вышка", ДП "Брифинг", ОПН<br>ДП «Вышка», ОПН |

Примечание: (ОПН) - основной пункт наблюдений;

**Аэродромные метеорологические наблюдения и сводки.**

| Тип и частота наблюдений | | | Тип оборудования для автоматического наблюдения | Часы работы (UTC) | Тип метеорологических сообщений (сводок) | Дополнительная информация, |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Регулярные | | Специальные наблюдения | | | | |
| Каждый час | Каждые полчаса | | | | | |
| Да | В период полетов | Да | КРАМС-4 | Круглосуточно | Местные регулярные и специальные метеорологические сводки, Сводки в коде METAR и SPECI Прогнозы в коде TAF | 2-х часовые прогнозы на посадку типа TREND, штормовые предупреждения. |

**Порядок распространения метеорологической информации**

| Вид информации | Кто передаёт | Кому передаётся | Периодичность | Способ передачи |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Регулярные сводки погоды по аэродрому | Техник КПМН | ДП "Вышка", "Брифинг", КМО | В период полетов через 30 мин | Метеодисплей, телефон, АТИС. |
| Специальные сводки погоды по аэродрому | Техник КПМН | ДП "Вышка", " Брифинг ", КМО | При необходимости | Метеодисплей, телефон, АТИС. |
| Прогнозы погоды по аэродрому | Инженер КМО | ДП "Вышка", РП, "Брифинг" | Круглосуточно. Каждые 3 часа. | телефон, нарочным |
| Предупреждения по аэродрому | Инженер КМО | ДП "Вышка", " Брифинг ", ПДСП | По мере составления | телефон, нарочным |
| Регулярные сводки по аэродромам вылета, посадки и запасным | Инженер КМО | ДП "Вышка", " Брифинг ", ПДСП | По запросу | телефон, нарочным |
| Прогнозы погоды по аэродромам вылета, посадки и запасным | Инженер КМО | ДП "Вышка" | По запросу | телефон, нарочным |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Прогнозы погоды по маршрутам, районам полетов | Инженер КМО | ДП "Вышка" | По мере составления | телефон, нарочным |
| Прогноз ветра и температуры по высотам | Инженер КМО | ДП "Вышка" | По мере составления | телефон, нарочным |
| | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Предупреждения по маршрутам, районам полетов | Инженер КМО | ДП "Вышка" | По мере составления | телефон, нарочным |
| Метеоконсультация | Инженер КМО | Дежурная смена ОВД | 2 раза в сутки | Непосредственная консультация |
| Метеоконсультация | Инженер КМО | КРС, аэродромная служба | По запросу | Непосредственная консультация, телефон |
| Наблюдения по сигналу "Тревога" | Техник КПМН | ДП "Вышка", РП | по сигналу "Тревога" | телефон |
| Специальные донесения с бортов ВС | ДП "Вышка" | Инженер КМО | При поступлении | телефон |
| | | | | |

Метеорологическое обеспечение полетов ставит своей целью обеспечение безопасности, регулярности и эффективности полетов. Метеорологическое обеспечение полетов проводится в соответствии с ПМО ГА РК-2018г. и Инструкцией по метеорологическому обеспечению на аэродроме Уральск.

Метеорологическое обеспечение.

а) Регулярные метеонаблюдения проводятся круглосуточно: в период полетов через 30 минут (сроки 00 и 30 каждого часа), при отсутствии полетов через 1 час (00 каждого часа).

Основной пункт наблюдений (ОПН) расположен у торца ВПП МК221. Здесь установлена головная машина КРАМС-4

Датчики КРАМС-4 для измерения параметров ветра, видимости, высоты нижней границы облаков, температуры, влажности и давления расположены вдоль ВПП.

Результаты наблюдений выводятся на рабочие места диспетчеров "Вышка", "Брифинг", ПДСП и инженеров КМО на Метеодисплей.

Результаты регулярных наблюдений передаются по сети AFTN в кодовой форме METAR,SPECI.

б) Между сроками регулярных наблюдений техник КПМН ведет постоянные наблюдения за всеми изменениями погоды и подает сообщения на диспетчерские пункты ОВД о возникновении и усилении опасных явлений (условий ) погоды. Критерии для проведения специальных наблюдений (SPECI):

- усиление ветра более 12м/с, при направлении 120-150 и 300-3300;
- при скорости 15м/с и при дальнейшем усилении на каждые 5м/с независимо от направления;
- среднее направление приземного ветра изменилось на 60º или более по сравнению с направлением, указанным в последней сводке, причем средняя скорость до и/или после изменения составляет 5м/с и более;
- средняя скорость приземного ветра изменилась на 5м/с и более по сравнению со скоростью, указанной в последней сводке; -
- видимость достигает или превышает (становится менее) 300, 400, 500, 700, 800, 900, 1000,1200,1400, 1600, 2000м,3000 и 5000м днем;
- дальность видимости на ВПП достигает или превышает (становится менее) 350, 450, 550, 900, 1000, 1200, 1400,1600, 2000м;
- в случае начала, прекращения или изменения интенсивности любого из явлений:

замерзающие (переохлажденные) осадки,
замерзающий (переохлажденный) туман;

- умеренные или сильные (видимость менее 1000м) осадки, в том числе ливневого типа;
- пыльная или песчаная буря;
- ледяные кристаллы;
- пыльный, песчаный или снежный поземок;
- пыльная низовая метель, песчаная низовая метель или снежная низовая метель;
- гроза (с осадками или без осадков);
- шквал,
- воронкообразное облако (смерч).
- высота НГО протяженностью BKN или OVC достигает, или превышает 60,100,140,150, 200, 300м и 450м днем

Сводки о результатах специальных наблюдений немедленно выпускаются в виде местных специальных сводок автоматически передается на АТИС и отображается на Метеодисплей и сводок SPECI по каналу АФТН.

Доказательная документация:

1. Акт проверки метеооборудования на соответствие НГЭА ГА РК-2015г. от 03.10.2019г
2. Таблица соответствия метеорологического оборудования аэродрома Уральск требованиям от 27.09.2019 г.
3. Инструкция по метеорологическому обеспечению полетов на аэродроме Уральск от 05.01.2020 г.

**Средства связи органов обслуживания воздушного движения (управления полетами), установленные на аэродроме.**
**Средства связи ОВД, установленные на аэродроме.**

| Обозначение службы | Позывной | Канал(ы) | Номера SATVOICE | Адрес подключения | Часы работы | Примечания |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| TWR | URALSK TOWER (EN)<br>URALSK VYSHKA (RU) | 119.7 MHZ | NIL | NIL | H24 | NIL |
| ATIS | URALSK ATIS (EN)<br>URALSK ATIS (RU) | 126.5 MHZ<br>127.6 MHZ | NIL | NIL | H24 | EN<br>RU |

**Радионавигационные средства и средства посадки.**

| Тип и категория | Позывной | Род работы | Частота | Превышение передающей антенны DME | Географические координаты места установки антенны | | Часы работы (UTC) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | Широта (С) | Долгота (В) | |
| ILS LOC 22<br>GP 22<br>DME 22<br>(11°E/2015) | IUR | ILS | 109,7 MHZ<br>333,2 MHZ | 100FT | 51°08'24.8"<br>51°09'25.5"<br>51°09'25.5" | 051°31'11.5"<br>051°33'25.6"<br>051°33'25.6" | H24 |
| ILS LOC 04<br>GP 04<br>DME 04<br>(11° E /2015) | ISK | ILS | 111,3 MHZ<br>332,3 MHZ<br>CH50X | 200FT | 51°09'49.1"<br>51°08'42.6"<br>51°08'42.6" | 051°34'03.3"<br>051°31'58.3"<br>051°31'58.3" | H24 |
| NDB LMM 04 | S | - | 214KHZ | NIL | 51°08'23.2" | 051°31'08.3" | H24 |
| DVOR/DVME<br>(11°E/2015) | URL | - | 114,2 MHZ<br>CH89X | 200FT | 51°08'55.2" | 051°32'37.6" | H24 |

**Доказательная документация:**
Сборник аэронавигационной информации АИП РК

**Защита критических зон курсоглиссадных радиомаяков**

Пересечение критических зон РМС воздушными судами, автотранспортом и другими подвижными средствами производится с разрешения диспетчера ДП «Вышка». При выполнении ВС 4-го разворота и до посадки, пересечение этих зон указанными средствами запрещается.

**Порядок сопровождения ВС на аэродроме**

Лидирование ВС осуществляется аэродромной службой аэропорта на автомобиле, специально оборудованном для этих целей. Лидирование ВС осуществляется в сложных метеоусловиях, при видимости менее 500 м., или в случаях отсутствия видимости нанесенных на площади маневрирования линий разметки для движения ВС и спецтранспорта (из-за снежного покрова или по другим причинам), а также по запросу экипажа. При этом техник аэродромной службы осуществляет функции дежурного по сопровождению ВС.

При осуществлении лидирования ВС двухсторонняя радиосвязь дежурного по сопровождению осуществляется:

- С диспетчером ДП «Вышка» по каналам внутриаэропортовой связи с постоянным прослушиванием радиообмена на частоте диспетчерского пункта «Вышка» 119,7 МГц.
- С экипажем лидируемого ВС автомашина лидирования связи не имеет.

При осуществлении лидирования дежурный по сопровождению должен выполнять указания органов ОВД с соблюдением всех мер безопасности и правил ведения радиотелефонной связи. Двухсторонняя радиосвязь, как правило, осуществляется на русском языке.

При обслуживании международных рейсов лидирование воздушного судна осуществляется по запросу экипажа ВС, о чем диспетчер ДП «Вышка» информирует техника аэродромной службы.

Для обеспечения лидирования, при первоначальной связи с диспетчером «Вышка»,

техник аэродромной службы обязан согласовать:

- Маршрут руления;
- Рубеж (РД)с которого осуществляется лидирование;
- Порядок освобождения РД.

Перед началом лидирования ВС диспетчер ДП «Вышка» дополнительно информирует экипаж о наличии и месте нахождения машины сопровождения и сообщает экипажу об отсутствии двусторонней связи с машиной лидирования.

Началом лидирования для техника аэродромной службы является указание диспетчера ДП «Вышка» экипажу ВС о следовании по установленному маршруту за машиной сопровождения.

Лидирование ВС машиной сопровождения осуществляется по осевым линиям руления ВС согласно установленной схеме. При этом скорость движения автомобиля выбирается с учетом выдерживания безопасного расстояния от лидируемого ВС, а также наличия постоянного визуального контакта экипажа с машиной сопровождения. В случае появления неожиданных препятствий на путях руления или поломки автомобиля лидирования дежурный по сопровождению ВС, производящий лидирование, обязан немедленно предупредить диспетчера ДП «Вышка».

Лидирование ВС на вылет начинается с места стоянки и заканчивается в районе линии предварительного старта, на прилет начинается с линии предварительного старта и

заканчивается в момент заруливания ВС на стоянку. При этом дежурный по сопровождению самостоятельно освобождает маршрут руления с таким расчетом, чтобы не создавать помех для ВС и докладывает диспетчеру ДП «Вышка» об окончании лидирования.

**Эксплуатационные приемы снижения шума.**

В целях уменьшения шума на аэродроме Уральск следует выполнять процедуры в соответствии с требованиями РЛЭ ВС. При этом является обязательным выполнение следующих мероприятий:

- при взлете ВС категории «С» с МК=221° в направлении коридоров выхода ARISA и GUTAN набор высоты по прямой необходимо выполнять до высоты 200 м. Далее выходы в коридоры выполнять по указанию диспетчера согласно схеме указанной на карте «ВЫХОД ВПП-22».
- при взлете ВС категории «В» с МК=221° в направлении коридоров выхода ARISA и GUTAN набор высоты производить с выпущенными закрылками и с максимальным градиентом набора.
- в случае продления регламента работы аэропорта, с 22:00 до 06:00 местного времени запрещается гонка и опробование двигателей на режиме выше холостого хода.

**Правила полетов в районе аэродрома.**

Отступлений от требований правил полетов, действующих на территории Республики Казахстан нет. Особенностью выполнения полетов в районе аэродрома Уральск является близкое расположение города. Поэтому при взлете ВС категории «С» с МК=221° в направлении коридоров выхода ARISA и GUTAN набор высоты по прямой необходимо выполнять до высоты 700 Ft, а при взлете ВС категории «В» с МК=221° в направлении коридоров выхода ARISA и GUTAN набор высоты производить с максимальным градиентом набора. Далее выходы в коридоры выполнять по указанию диспетчера.

В районе аэродрома установлены:

- минимальная безопасная высота (МБВ) --- 1700 Ft;
- высота полета по кругу (Нкр) ---------- 1700 Ft;
- высота перехода (Нпер) ---------- 10000 Ft;
- эшелон перехода (Нэш.пер) ---------- 120 Fl;
- минимальная безопасная высота подхода – 1900 Ft;

С аэродрома Уральск выполняются рейсовые, внетрассовые, тренировочные, контрольно-испытательные, специальные полеты и полеты по выполнению авиационных работ. На аэродроме Уральск разрешается выполнять взлет и посадку на сухую, влажную, заснеженную согласно НГЭА-2017г. ВПП с коэффициентом сцепления 0,3 и более. Для обеспечения возможности регулирования очередности захода на посадку ВС, используются зоны ожидания. Внеочередной заход на посадку, заход при потере радиосвязи – осуществляется по прямоугольному маршруту схемы захода на посадку. Слив топлива и сброс груза осуществляется в специально отведенной зоне на удалении 25 км. от КТА, ограничительные пеленги: от 140° до 190°, высота полета в зоне от 700 Ft до 4000 Ft.

При необходимости экстренной посадки после взлета экипажу ВС разрешается выполнить заход на посадку, методом стандартного разворота, на курс обратный посадочному. С МКвзл - 221° ПРАВЫЙ, а с МКвзл - 41° ЛЕВЫЙ.

На случай невозможности посадки на аэродроме Уральск определены запасные аэродромы:

- в южном направлении – АТЫРАУ, АКТАУ;

- в восточном направлении – АКТОБЕ.

В светлое время суток (день и сумерки) на аэродроме разрешен визуальный заход на посадку ВС всех категорий при соответствующих минимумах аэродрома.

Взлет и посадка ВС при попутном ветре с учетом Ксц. разрешаются в случаях, когда это направление является оптимальным по приему /выпуску/ потока и в случаях, когда выполнение их против ветра не обеспечивает безопасность полетов или взлет и посадка в этом направлении запрещены. При этом попутная составляющая скорости ветра должна соответствовать нормам, установленным РЛЭ каждого типа ВС.

**Посадку ВС 4 класса на грунтовый квадрат при выполнении тренировочных, контрольно-испытательных и производственных полетов разрешается производить при минимумах погоды ПВП, СПВП указанных в таблице 3.4.4. раздела минимумы аэродрома.**

В случае интенсивного воздушного движения в районе аэродрома, РП предоставляется право временно прекращать тренировочные полеты. В случае необходимости выполнения полетов на высотах, превышающих Нкр., предусмотрен маршрут, проходящий от ДПРМ Уральск - траверз н.п. Чапаева обратно. Полеты на малых и предельно малых высотах выполняются в визуальных условиях по установленным схемам визуального захода на посадку. При необходимости задержки самолетов 4 класса и вертолетов перед посадкой, они направляются в установленные для них зоны ожидания.

Взлет ВС категории А с ИВПП 41/221 разрешается производить не от начала полосы, если располагаемые дистанции для разбега и взлета не менее указанных в РЛЭ для каждого типа ВС.

Взлет с разбегом и посадка с пробегом вертолетов могут выполняться с ИВПП-04/22 или с ИВПП-13/31. Взлет и посадка по вертолетному разрешается с ИВПП в любом направлении. При этом скорость и направление ветра учитываются по нормам, установленным РЛЭ для каждого типа ВС.

Посадку вертолетов на вертолетную стоянку разрешается производить днем в простых метеоусловиях с учетом скорости и направления ветра с разрешения диспетчера службы ОВД и под руководством ответственного за встречу специалиста службы ИАС.

## АЭРОДРОМНЫЕ КАРТЫ (СХЕМЫ).

1. Схема расположения зданий и сооружений в ТОО «Международный аэропорт «Орал»
2. Карта аэродрома.
3. Карты аэродрома (маркировка и светосигнальные средства ВПП и РД, система огней приближения, огни и знаки руления).
4. Карта наземного аэродромного движения и стоянок воздушных судов.
5. Схема концентрации и перелета птиц в окрестностях аэродрома.

Все карты и схемы находятся в главе 6 Приложения.

**Перечень технических средств,**
**используемых при обслуживании ВС и техническом содержании аэродрома**

| № п/п | Наименование машин, тип машин | Марка машин | Гос.№, серия | Год выпуска | Свидетельство о гос. регистрации |
|---|---|---|---|---|---|
| **1** | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| **Для эксплуатационного содержания аэродрома** | | | | | |
| 1. | Ветровая ВМ | КРАЗ-255 | L - 203 AL | 1987 | LA №70001691 |
| 2. | Поливомоечная КО-713 | ЗИЛ-431412 | L-205AL | 1989 | LA №70001688 |
| 3. | Поливомоечная КО-002 | ЗИЛ-130 | L-206AL | 1989 | LA №70001690 |
| 4. | Снегоочиститель Д-902 | УРАЛ-375 | L-231 AL | 1981 | |
| 5. | Снегоочиститель Д-902 | УРАЛ 375 | №40 | 1984 | |
| 6. | Поливомоечная | КАМАЗ 53228 | 521 AD 07 | 2013 | |
| 7. | Трактор | К-701 | 73-23 ЩА | 1980 | |
| 8. | Трактор | К-701 | 73-25 ЩА | 1988 | |
| 9. | Трактор | К-700 А | 63-17 УБ | | |
| 10. | Трактор | ЮМЗ-6 | 44-23 УБ | 1993 | |
| 11. | Экскаватор "ЭО" | ЮМЗ-6 | 86-21 ЩВ | 1988 | |
| 12. | Автогрейдер | ДЗ-143 | 75-19 ЩА | 1984 | |
| 13. | Трактор | МТЗ-82 | - | 2017 | |
| 14. | Стартовая | УАЗ 3151 | №39 | 1993 | |
| 15 | Стартовая | Ваз 2121 | | 2016 | |
| **Для технического и коммерческого обслуживания ВС** | | | | | |
| 1. | Тягач | КРАЗ 255 | №37 | 1987 | |
| 2. | Тягач | ЗИЛ-131 | L-214AL | 1987 | LA№ 70001702 |
| 3. | АПА 5Д | УРАЛ 4320 | №1 | 1992 | |
| 4. | АПА 5Д | УРАЛ 4320 | №2 | 1992 | |
| 5. | Мот. подогреватель УМП-350 | ЗИЛ-131 | L-208AL | 1988 | LA №70001687 |
| 6. | Ассенизационная АСС 600 | ГАЗ 3302-12 | L715AR | 2003 | LA №70014974 |
| 7. | Моечная машина ММС-155 | ЗИЛ-130 | L - 222 AL | 1988 | LA №70001716 |
| 8. | Газель пассажирская | ГАЗ 322132 | L 429 BA | 2004 | LA №70020875 |
| 9. | Противообледенительная | VOLVO | L567AZ | 1997 | LA №70019831 |
| 10. | Водозаправщик | ГАЗ- 33627 | L- 588 AY | 2001 | |
| 11. | Трап пассажирский | УАЗ 452 | №4 | 1994 | |
| 12. | Трап пассажирский | УАЗ 452 | №5 | 1994 | |
| 13. | Трап пассажирский | УАЗ 3303 | L 204AL | 1987 | LA №70001689 |
| 14. | Трап пассажирский | ЗИЛ 5301 | №54 | 1998 | |
| 15. | СПТ-96 | ЗИЛ 5301 | №57 | 2000 | |
| 16. | АПК | ЗИЛ 431512 | L233AL | 1989 | LA №70001741 |
| 17. | Автобус перронный | VAN H001 | L721 BC | 1987 | LA №70024065 |
| 18. | Фургон | ЗИЛ-131 | L215AL | 1987 | LA №70001743 |
| 19. | Передвижная автореммастерская | ЗИЛ-131 | L134AE | 1982 | LA №70001727 |
| **Средства для обслуживания ГСМ и заправки ВС** | | | | | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Топливозаправщик<br>ТЗ-22 Прицеп ТЗ-22 | КРАЗ 258<br>4М ЗАП -5527 | L 665 AL<br>30 29 LB | 1987<br>1987 | LA 70002096<br>LA 70011146 |
| 2. | Топливозаправщик<br>ТЗ-22 Прицеп ТЗ-22 | КРАЗ 258<br>4М ЗАП | L209 AL<br>07 40 LB | 1985<br>1987 | LA 70001695<br>LA 70001694 |
| 3. | Топливозаправщик<br>ТЗ-22 Прицеп ТЗ-22 | КРАЗ 260<br>4М ЗАП -5527 | L210AL<br>1021 LB | 1990<br>1985 | LA 70001693<br>LA 70001698 |
| 4. | Топливозаправщик ТЗА-7.5 | МАЗ-5334 | L-221 AL | 1988 | LA №70001717 |
| 5. | Топливозаправщик ТЗА-7.5 | МАЗ-5334 | L-227AL | 1987 | LA №70001725 |
| 6. | Автотопливоцистерна | МАЗ-5334 | L-223AL | 1986 | LA №70015081 |
| 7. | Автоцистерна АТЦ-9 | МАЗ-5337 | L-225AL | 1991 | LA №70001718 |
| **Спецмашины пожаротушения** | | | | | |
| 1. | Пожарная | КАМАЗ-43106 | L213AL | 1990 | LA №70001701 |
| 2. | Пожарная | МАЗ-7310 | L211 AL | 1982 | LA №70001703 |
| 3. | Пожарная | ЗИЛ-131 | Б/Н | | |
| 4. | Патрульная | УАЗ 3151 | L615AR | 2003 | LA №70014787 |
| 5. | Патрульная | УАЗ 3151 | L086 AR | 2003 | LA №70012982 |
| **Автомашины для выполнения хозяйственных работ** | | | | | |
| 1. | Бортовая | ГАЗ-3307 | L - 664 AL | 1994 | LA №70009539 |
| 2. | Автобус | ПАЗ 32060 | L542AZ | 2001 | LA №70014444 |
| 3. | Автокран | ЗИЛ 130 | L 557AU | 1998 | LA №70009181 |
| 4 | Автобус | ПАЗ 3205 | | 2019 | |

**Технология работы службы ТОО «Международный аэропорт «Орал»
в особом режиме, т.е. в период массового скопления ВС и пассажиров из-за закрытия аэропорта на длительный срок**

**ПДСП**

-На основании анализа метеобстановки, данных о технической годности своего и аэропортов пунктов первой посадки, предусматривать случаи нарушения регулярности и массового скопления ВС в аэропорту г. Уральска.

-Определяет количество и тип ВС, которое может принять аэропорт, исходя из технических возможностей перрона.

-Оповестить службы ИАС, СОАП, ССТ, ГСМ о количествах и типах ВС, прибывающих на длительную стоянку.

-Предупредить администратора гостиницы о возможном количестве транзитных пассажиров и членов экипажа.

- Дать указания службе ИАС о порядке размещения ВС на перроне по местам стоянок.

-Определить новое время отправления и порядок выпуска ВС.

В подготовке этих данных участвуют :

диспетчер ПДСП, сменный инженер ИАС, диспетчер СОАП и командир экипажа.

-Организовать и руководить службами, участвующими в подготовке ВС к отправлению согласно нового плана.

-В процессе подготовки ВС к отправлению осуществлять непрерывный контроль работы служб.

-Согласно плана полетов определить возможность приема рейсовых самолетов, следующих по расписанию и вышедших из него.

-В случае невозможности приема ВС из-за отсутствия мест стоянок и места размещения пассажиров своевременно предупредить ПДСП, соответствующего аэропорта о возможном времени приема В.С.

**ИАС**

Получив от ПДСП информацию о предполагаемом массовом скоплении ВС в определенный период времени, согласовать с ПДСП места стоянок.

Сменный инженер (бригадир смены) участвует в разработке нового времени вылета ВС, руководствуясь следующими сведениями:

оценки практической возможности своей смены, наличия средств обслуживания в данный период времени.

Согласовать с ПДСП очередность подготовки ВС к отправлению.

**СОАП**

Диспетчер СОАП участвует в разработке нового времени вылета ВС, руководствуясь сведениями о количестве пассажиров, почты, грузов на каждом рейсе, минимальное время погрузки самолетов. Эти данные сообщает диспетчеру ПДСП для определения нового времени отправления. Получить информацию от ПДСП об очередности отправлений ВС.

**Гостиница**

Получив сообщение от ПДСП о возможности массового скопления пассажиров, администратор гостиницы определяет количество свободных мест в гостинице. Передает эти сведения диспетчеру ПДСП. Размещает пассажиров согласно «Плана размещения».

Администратор гостиницы при получении сведений от диспетчера СОМ и ВРП о регистрации пассажиров, обеспечивает своевременную информацию пассажиров, находящихся в гостинице.

**ССТ**

В случае массового скопления ВС в аэропорту диспетчеру (бригадиру смены) согласовать с ПДСП очередность обслуживания ВС.

Согласовать с ПДСП время отправления ВС, находящихся и их своевременного обслуживания.

Своевременно информировать ПДСП о технической неисправности спецавтотранспорта в данной смене.

**ГСМ**

В случае массового скопления ВС в аэропорту технику ГСМ согласовать с ПДСП, очередность обеспечения и обслуживания ВС горюче-смазочными материалами. Своевременно информировать ПДСП о наличии ГСМ.

**Ответственный дежурный по аэропорту:**

На период массового скопления ВС и пассажиров в аэропорту Уральск из-за закрытия аэропорта на длительный срок приказом директора авиапредприятия определен ответственный дежурный по аэропорту. В функции ответственного дежурного по аэропорту входит перечень вопросов, изложенных в должностной инструкции ответственного по аэропорту, дополнительно: совместно с ПДСП проводить контроль работы служб предприятия по обеспечению подготовки ВС к вылету руководство ответственными должностными лицами по размещению пассажиров согласно плана размещения.

**Сертификация служб аэродрома и УФ РГП «Казаэронавигация»**

| № п/п | Наименование службы | Сфера деятельности | Наличие сертификата и номер |
|---|---|---|---|
| 1. | Производственно-диспетчерская служба (ПДСП) | • организация и координация деятельности подразделений и служб аэропорта при подготовке ВС к вылету;<br>• планирование суточного плана полетов;<br>• организация и совершенствование информационно-справочного обеспечения пассажиров, клиентуры, подразделений;<br>• учет, анализ и подготовка по обеспечению отправлений ВС. | Сертификации не подлежит |
| 2. | Аэродромная служба | изложено в сертификате | Серия АРД №KZ74VKC00000142 выдан 24.04.2017г. УА КГА |
| 3. | Служба ЭСТОП | Удостоверение годности к эксплуатации светосигнального оборудования | Серия ССО №000001-17 выдано 24.04.2017г. УА КГА |
| 4. | Служба ССТ | • организация хранения, своевременного технического обслуживания и текущего ремонта автомобилей и аэродромных механизмов;<br>• учет и отчетность о количественном и качественном состоянии парка машин, эксплуатационных показателях работы наземной техники;<br>• проведение мероприятий по увеличению межремонтных сроков службы машин (механизмов), снижение затрат на эксплуатацию автомобилей и механизмов всех типов назначений;<br>• обеспечение диспетчерского контроля за работой машин и оказание своевременной помощи водителям на линии (аэродроме);<br>• организация постоянного контроля за исполнением дежурными легковыми автомобилями, в соответствии с установленными для них лимитами и годовыми нормами | Сертификации не подлежит |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | пробега, а также использованием специальных легковых автомашин по прямому назначению. | |
| 5. | ОГМ | • сварочные, токарные и слесарные работы;<br>• работы по ремонту оборудования и другие по заявкам служб. | Сертификации не подлежит |
| 6. | ОМТС | • обеспечение материально-товарными ценностями (ТМЦ) всех служб аэропорта включая: все виды ГСМ и спец масел (спец обслуживание);<br>• оприходование на склад ОМТС всех приобретенных ТМЦ и должный отчет;<br>• хранение нормативных запасов ТМЦ, а также хранение госматрезервов;<br>• финансовый отчет перед бухгалтерией. | Сертификации не подлежит |
| 7. | Комплекс по обслуживанию питания | • обеспечение пассажиров и работников предприятия;<br>• обеспечение бортовым питанием; | Сертификации не подлежит |
| 8. | ГСМ | изложено в сертификате | Декларация ПБ зарегистрирована в Комитете ИР и ПБ №20-20.01.006853-РПН |
| 9. | Медико-санитарная часть | • проведение медицинского освидетельствования летно-подъемного, диспетчерского состава;<br>• проведение предполетного (предсменного) медицинского контроля летно-подъемного, диспетчерского состава, медицинского наблюдения за ними в межкомиссионный период;<br>• медицинское обеспечение АСР в районе ответственности;<br>• оказание медицинской помощи пассажирам;<br>медицинский предрейсовый контроль водителей средств автотранспорта, средств перрон-ной механизации; | Сертификации не подлежит |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 10. | СОАП | Обеспечивает выполнение:<br>• суточного плана обслуживания пассажиров;<br>• организует перевозку багажа;<br>• осуществляет мероприятия по рациональному и эффективному использованию технологических линий и обеспечению высокой культуры обслуживания пассажиров;<br>• разгрузку и погрузку багажа, почты и грузов. | Сертификации не подлежит |
| 11. | САБ | • осуществляет комплекс мер противодействиям актам незаконного вмешательства в отношении ВС, объектов аэропорта, персонала аэропорта, пассажиров;<br>• обеспечение мер безопасности при обработке потоков пассажиров и грузов;<br>• обеспечение мер безопасности на территории аэропорта;<br>• обеспечение мер безопасности ВС;<br>• организация мер противодействия незаконного вмешательства и действия в чрезвычайных ситуациях. | Сертификации не подлежит |
| 12. | Служба досмотра САБ | • исключение возможного незаконного провоза оружия, боеприпасов, взрывчатых, наркотических, отравляющих, радиоактивных, легко воспламеняющихся и других опасных веществ, и предметов, запрещенных к перевозке воздушны транспортом;<br>• Своевременное предупреждение и пресечение возможного проникновения на борт ВС лиц с веществами и предметами, которые могут быть использованы в качестве средств насилия или угроз над экипажами и пассажирами этих ВС, а также их имитирующие, с целью захвата /угона/ или могут явиться причиной чрезвычайного происшествия. | Сертификат по организации досмотра САБ №59 от 31.10.2018г. выдан УАБ КГА РК |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 13. | СПАСОП | • проводит противопожарную профилактическую работу с личным составом на объектах аэропорта;<br>• организует и осуществляет круглосуточное дежурство пожарных расчетов по пожарно-спасательному обеспечению безопасности полетов, противопожарной защите ВС и объектов;<br>• ежеквартально проводит инвентаризацию противопожарного оборудования, готовит акт обследования на предмет наличия и технической исправности имеющегося оборудования;<br>• осуществляет методическое руководство и контроль за работой гражданской обороны и ЗПУ Министерства транспорта. | Аттестат № KZ01VPC00010426 от 19.08.19г. выдан КЧС МВД РК на право проведения работ по предупреждению и тушению пожаров, обеспечению пожарной безопасности и проведению аварийно-спасательных работ в организациях, населенных пунктах и на объектах. |
| 14. | Служба ЭРТОС | • организация и обеспечение полетов ВС и производственной деятельности средствами РТО и связи;<br>• организация и осуществление технического обслуживания и ремонта средств РТО и связи;<br>• контроль и оперативное управление работой объектов РТО, каналов наземной, воздушной и технологической диспетчерской электросвязи;<br>• расследование, анализ и учет нарушений летной деятельности, связанных с работой РТО и связи, отказов объектов РТО и нарушений связи. | Сертификат поставщика аэронавигационного обслуживания №02 выдан 25.12.2018г. срок действия до 28.06.2023г. выдан КГА МИИР РК |
| 15. | Служба обслуживания воздушного движения | • сбор, обработка и предоставление материалов в САИ РГП «Казаэронавигация» для издания документов АНИ;<br>• обеспечение авиакомпаний контрольными документами и данными АНИ, необходимыми для экипажей ВС;<br>• ведение контрольных документов АНИ; | Сертификат поставщика аэронавигационного обслуживания №02 выдан 25.12.2018г. срок действия до 28.06.2023г. выдан КГА МИИР РК |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | • составление поправок к руководству по аэродрому по материалам, разработанным отделами и службами аэропорта Уральск. | |
| 16. | Служба обслуживания воздушного движения | • организация, планирование и обеспечение полетов ВС по ВТ и районе аэродрома;<br>• управление движением ВС от начала буксировки, руления перед взлетом и до заруливания на стоянку после посадки;<br>• принятие мер по предотвращению столкновений на земле и в воздухе;<br>• обеспечение безопасных интервалов между ВС при полетах по приборам /ППП/ и /специальным/ правилам визуальных полетов, /СПВП/;<br>• принятие своевременных мер по оказанию помощи ВС, терпящим бедствие, а также при возникновении особых случаев и особых условий в полете. | Сертификат поставщика аэронавигационного обслуживания №02 выдан 25.12.2018г. срок действия до 28.06.2023г. выдан КГА МИИР РК |
| 17. | Метеорологическая служба | • обеспечение данными фактически наблюдаемой погоды экипажей ВС, согласно требованиям НМО ГА;<br>• составление прогнозов погоды по аэродрому Уральск и по Западно-Казахстанской области для экипажей, выполняющих полеты в зоне ПИО по установленным маршрутам;<br>• обеспечение данными о фактической погоде на аэродроме Уральск служб аэропорта и УФ РГП «Казаэронавигация»;<br>• обеспечение прогнозами погоды, штормовыми предупреждениями служб аэропорта и УФ РГП «Казаэронавигация»;<br>• сбор метеорологической информации для обеспечения экипажей ВС по пунктам посадки и маршрутам полетов. | Сертификат поставщика аэронавигационного обслуживания №02 выдан 25.12.2018г. срок действия до 28.06.2023г. выдан КГА МИИР РК |

**СЕРТИФИКАТ**
**ГОДНОСТИ АЭРОДРОМА**
**Серия АРД №KZ87VKC00000296**

**выдан:** 07.12.2022 года
**действителен до:** 31.10.2023 года

1. Аэродром (название аэродрома):
Уральск

2. Местонахождение аэродрома (административные и географические координаты):
Западно-Казахстанская область, Теректинский район, Чаганский с.о., с. Жана Омир, отд. аэропорт д.1

3. Владелец аэродрома:
ТОО "Международный аэропорт "Орал"

4. Эксплуатант аэродрома:
ТОВАРИЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ "МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ "ОРАЛ"

5. Класс и код ИКАО аэродрома:
Класс В , код ИКАО - 4Е

6. Категория аэродрома по уровню требуемой пожарной защиты:
УТПЗ-6

7. Настоящим удостоверяется, что аэродром соответствует требованиям и нормам годности к эксплуатации гражданских аэродромов. Разрешено производить полеты с учетом условий и ограничений, указанных в области действия в приложении к сертификату, который является неотъемлемой частью настоящего сертификата.

8. Основание для выдачи сертификата:
Акт сертификационного обследования от 03.11.2022 года

Еспотанов Дархан Инкарбекович, Заместитель генерального директора
(фамилия, имя, отчество (при наличии), должность лица, выдавшего сертификат)

Бұл құжат ҚР 2003 жылдың 7 қаңтарындағы «Электронды құжат және электронды сандық қол қою» туралы заңның 7 бабы, 1 тармағына сәйкес қағаз бетіндегі заңмен тең.

Данный документ согласно пункту 1 статьи 7 ЗРК от 7 января 2003 года "Об электронном документе и электронной цифровой подписи" равнозначен документу на бумажном носителе.
Бұл құжат ҚР 2003 жылдың 7 қаңтарындағы «Электронды құжат және электронды сандық қол қою» туралы заңның 7 бабы, 1 тармағына сәйкес қағаз бетіндегі заңмен тең.
Электрондық құжат www.elicense.kz порталында құрылған.Электрондық құжат түпнұсқасын www.elicense.kz порталында тексере аласыз.
Данный документ согласно пункту 1 статьи 7 ЗРК от 7 января 2003 года «Об электронном документе и электронной цифровой подписи» равнозначен документу на бумажном носителе. Электронный документ сформирован на портале www.elicense.kz. Проверить подлинность электронного документа вы можете на портале www.elicense.kz.

Приложение
к сертификату годности аэродрома
Серия АРД №KZ87VKC00000296

## ОБЛАСТЬ ДЕЙСТВИЯ СЕРТИФИКАТА ГОДНОСТИ АЭРОДРОМА

| № | Условия полетов | Вид захода и курс посадки | Примечание |
|---|---|---|---|
| 1 | ППП, ПВП | МК пос.221 -ILS, DVOR/DME, МК пос.41 -ILS, DVOR/ DME, | |
| **№** | **Ограничения** | | |
| **1** | **В соответствии с Руководством по аэродрому** | | |
| **2** | **Запрещается эксплуатация РД 2** | | |

Еспотанов Дархан Инкарбекович, Заместитель генерального директора

(фамилия, имя, отчество (при наличии), должность лица, выдавшего сертификат)

Бұл құжат ҚР 2003 жылдың 7 қаңтарындағы «Электронды құжат және электронды сандық қол қою» туралы заңның 7 бабы, 1 тармағына сәйкес қағаз бетіндегі заңмен тең.

Данный документ согласно пункту 1 статьи 7 ЗРК от 7 января 2003 года "Об электронном документе и электронной цифровой подписи" равнозначен документу на бумажном носителе. Бұл құжат ҚР 2003 жылдың 7 қаңтарындағы «Электронды құжат және электронды сандық қол қою» туралы заңның 7 бабы, 1 тармағына сәйкес қағаз бетіндегі заңмен тең. Электрондық құжат www.elicense.kz порталында құрылған.Электрондық құжат түпнұсқасын www.elicense.kz порталында тексере аласыз.
Данный документ согласно пункту 1 статьи 7 ЗРК от 7 января 2003 года «Об электронном документе и электронной цифровой подписи» равнозначен документу на бумажном носителе. Электронный документ сформирован на портале www.elicense.kz. Проверить подлинность электронного документа вы можете на портале www.elicense.kz.

Приложение
к сертификату годности аэродрома
Серия АРД №KZ74VKC00000239

## ОБЛАСТЬ ДЕЙСТВИЯ СЕРТИФИКАТА ГОДНОСТИ АЭРОДРОМА

| № | Условия полетов | Вид захода и курс посадки | Примечание |
|---|---|---|---|
| 1 | ППП, ПВП | МК пос.221° - ILS, DVOR/DME, МКпос.41° -ILS, DVOR/ DME | нет |
| **№** | **Ограничения** | | |
| **1** | **В соответствии с Руководством по аэродрому** | | |

Гриффитс Питер , Генеральный директор

(фамилия, имя, отчество (при наличии), должность лица, выдавшего сертификат)

Бұл құжат ҚР 2003 жылдың 7 қаңтарындағы «Электронды құжат және электронды сандық қол қою» туралы заңның 7 бабы, 1 тармағына сәйкес қағаз бетіндегі заңмен тең.

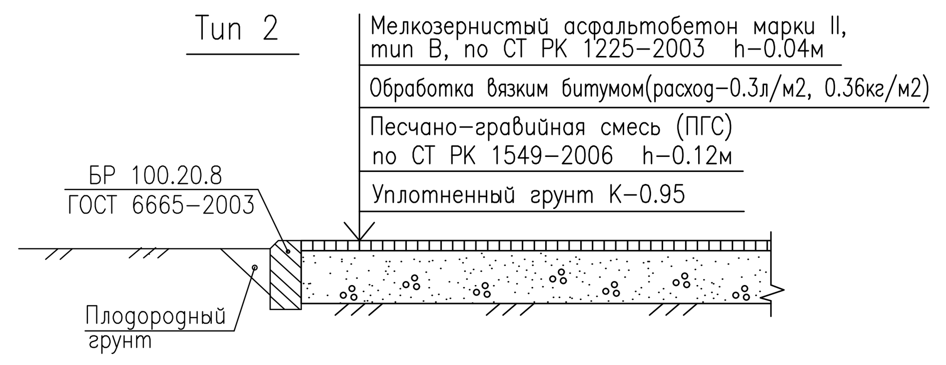
Данный документ согласно пункту 1 статьи 7 ЗРК от 7 января 2003 года "Об электронном документе и электронной цифровой подписи" равнозначен документу на бумажном носителе.

Бұл құжат ҚР 2003 жылдың 7 қаңтарындағы «Электронды құжат және электронды сандық қол қою» туралы заңның 7 бабы, 1 тармағына сәйкес қағаз бетіндегі заңмен тең. Электрондық құжа

## Условные обозначения

- Усиление существующего покрытия
- Новое ц/б покрытие
- Новое покрытие боковых полос безопасности и струезащитных плит
- Устройство тротуарной площадки перед огнями PAPI. Тип 2
- Проектируемая периметровая патрульная автодорога.
- Капитальный ремонт участка сущ. автодороги
- Разборка сущ. ограждения из колючей проволоки
- Устройство металлического сетчатого ограждения, тип–М9Б(Б) с V–образной насадкой из колючей проволоки.
- Устройство ворот, тип ВМ1В, L–4.7м с V–образной насадкой из колючей проволоки.
- Скважина
- Шурф

## Конструкция покрытий по площадке PAPI




## Экспликация зданий и сооружений

| N N по ГП | Наименование | Примечание |
|---|---|---|
| | Аэродром | |
| I | ИВПП | Реконструкц. |
| II | РД | Существ. |
| III | Перрон | Существ. |
| | | |

## Экспликация зданий и сооружений

| NN по ГП | Наименование | Примечание |
|---|---|---|
| 1 | ТП СС01 | Проектир. |
| 2 | ТП СС02 | Проектир. |
| 2/1 | Ветроуказатель | ––––"–––– |
| 3 | Глиссадный радиомаяк ILS 420 с МКпос 224°: | Проектир.Перенос |
| 3/1 | Фундамент под аппаратный контейнер и навес | ––––"–––– |
| 3/2 | Фундамент под антенну ГРМ | ––––"–––– |
| 3/3 | Фундамент под антенну КВП–Г | ––––"–––– |
| 4 | Глиссадный радиомаяк ILS 420 с МКпос 44°: | Проектир. |
| 4/1 | Фундамент под аппаратный контейнер и навес | ––––"–––– |
| 4/2 | Фундамент под антенну ГРМ | ––––"–––– |
| 4/3 | Фундамент под антенну КВП–Г | ––––"–––– |
| 5 | Курсовой радиомаяк ILS 420 с МКпос 224°: | Проектир. |
| 5/1 | Фундамент под аппаратный контейнер и навес | ––––"–––– |
| 5/2 | Фундамент под антенну КРМ | ––––"–––– |
| 5/3 | Фундамент под антенну КВП–К | ––––"–––– |
| 5/4 | Фундамент под антенну ПК ДП КРМ | ––––"–––– |
| 5/5 | Фундамент под аппаратный контейнер ПК ДП КРМ | ––––"–––– |
| 5/6 | Маркировочные площадки (17шт) | ––––"–––– |
| 6 | Курсовой радиомаяк ILS 420 с МКпос 44°: | Проектир. |
| 6/1 | Фундамент под аппаратный контейнер и навес | ––––"–––– |
| 6/2 | Фундамент под антенну КРМ | ––––"–––– |
| 6/3 | Фундамент под антенну КВП–К | ––––"–––– |
| 6/4 | Фундамент под антенну ПК ДП КРМ | ––––"–––– |
| 6/5 | Маркировочные площадки (17шт) | ––––"–––– |
| 7 | Аварийно–спасательная станция: | Проектир. |
| 7/1 | Котельная модульного типа | ––––"–––– |
| 7/2 | ШРП | ––––"–––– |
| 8 | Азимутально–дальномерный радиомаяк DVOR/DME: | Проектир. |
| 8/1 | Фундамент под аппаратный контейнер | ––––"–––– |
| 8/2 | Фундамент под антенную систему | ––––"–––– |
| 10 | Испарительный бассейн | Проектир. |
| 11 | Метеооборудование: | Проектир.Перенос |
| 11/1 | Фундамент под мачту метео DKP 210 | ––––"–––– |
| 11/2 | Фундамент под датчик видимости FS11 | ––––"–––– |
| 11/3 | Фундамент под датчик видимости FD12 | ––––"–––– |
| | | |
| | | |

## Ведомость рабочих чертежей основного комплекта 1796–0–ГП

| Лист | Наименование | Примечание |
|---|---|---|
| 1 | Общие данные. Генеральный план. М 1:5000 | |
| 2 | ТП СС01. Генеральный план. М 1:500 | |
| 3 | ТП СС02. Генеральный план. М 1:500 | |
| 4 | ГРМ ILS420 МКпос. 224°. Генеральный план. М 1:500. | |
| 5 | ГРМ ILS420 МКпос. 44°. Генеральный план. М 1:500. | |
| 6 | КРМ ILS420 МКпос. 224°. Генеральный план. М 1:500. | |
| 7 | КРМ ILS420 МКпос. 44°. Генеральный план. М 1:500. | |
| 8 | АСС. Генеральный план. М 1:500 | |
| 9 | Радиомаяк DVOR/DME. Генеральный план. М 1:500 | |
| 10 | Метеооборудование. Генеральный план. М 1:500 | |
| 11 | Общий вид. Ограждение из колючей стальной проволоки. | |
| 12–14 | Сводный план сетей. М 1:2000 | |

## Ведомость ссылочных и прилагаемых документов

| Обозначение | Наименование | Примечание |
|---|---|---|
| | Ссылочные документы | |
| ГОСТ 6665–2003 | Камни бортовые бетонные и железобетонные | |
| | Малые архитектурные формы и элементы | |
| т.п 310–5–4 | Благоустройство жилых зон микрорайонов | |
| Серия 3.017–1 | Ограждения площадок и участков | |
| | предприятий, зданий и сооружений | |

## Ведомость основных комплектов рабочих чертежей

| Обозначение | Наименование | Примечание |
|---|---|---|
| 1796–0–ГП | Генеральный план | |
| 1796–0–АД | Автомобильные дороги | |
| 1796–С1,2–НВК | Наружные сети водоснабжения и канализации | |
| 1796–С3–ТС | Тепловые сети | |
| 1796–С4–ЭС | Наружные сети электроснабжения | |
| 1796–С5–СС | Линии связи и управления | |
| 1796–С6–ЭЛ | Светосигнальное оборудование | |
| 1796–С7–СГ | Сети газоснабжения | |

## Ведомость объемов работ

| NN п/п | Наименование | Ед. изм. | Кол. | Примечание |
|---|---|---|---|---|
| | Устройство тротуарной площадки перед огнями PAPI: | | | |
| | – Устройство тротуарного покрытия, Тип 2 | м2 | 300 | см.констр. |
| | – Установка бетонного бортового камня, тип Бр.100.20.8 | пм | 140 | см.констр. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| изм. кол.уч. лист Nдок. подпись дата | Руководство по аэродрому Уральск | | |
| | Руководство по аэродрому Уральск | | |
| ГИП<br>Нач.отд.N2<br>Гл.спец.<br>Вед.инженер | | Стадия: РП | Лист / Листов |
| | Генеральный план<br>М 1:5000 | АО "НИПИИ "КАЗАЭРОПРОЕКТ" г. Алматы | |

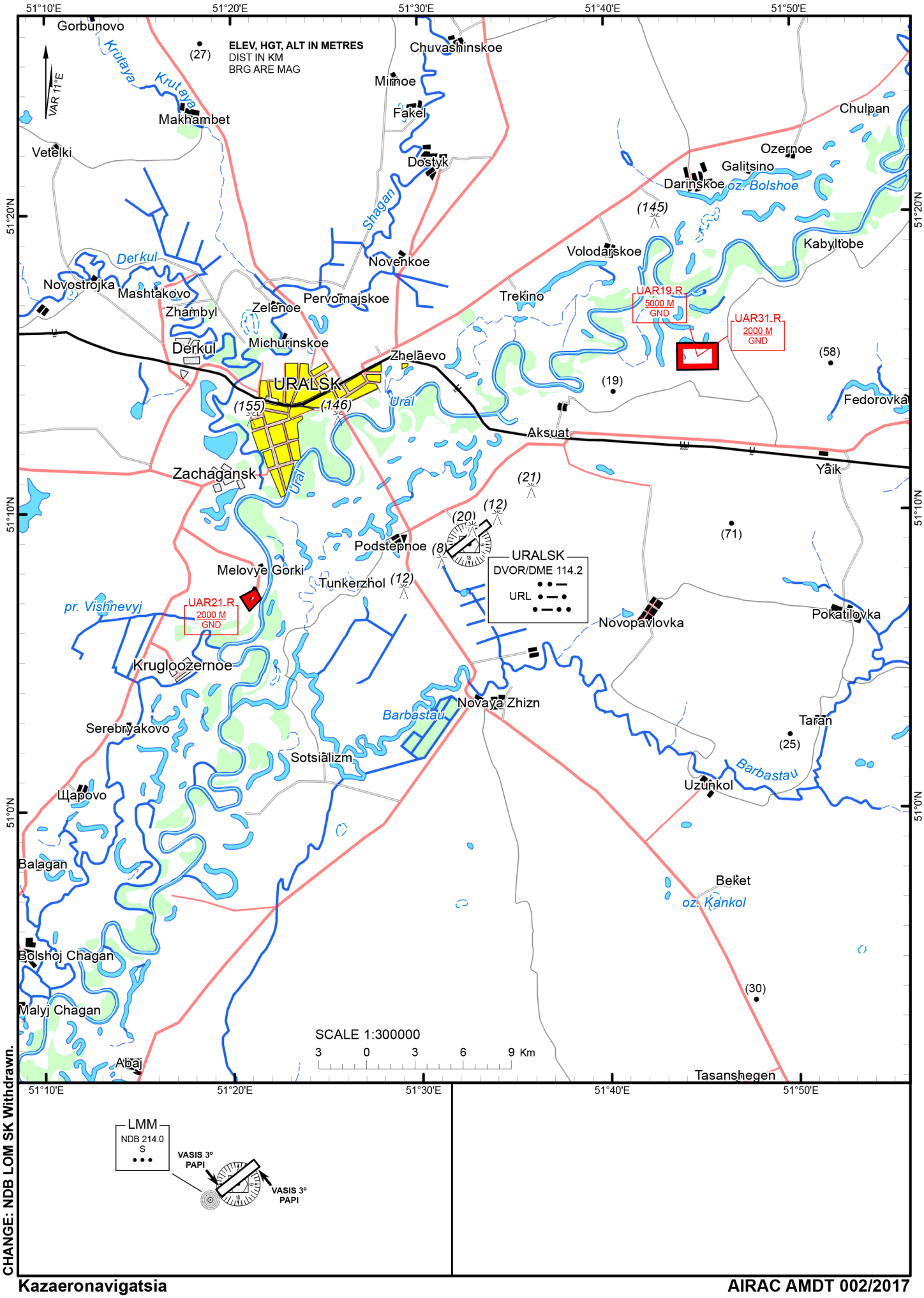
СОГЛАСОВАНО:
Инв. N подл. | Подпись и дата | Взам. инв.N

# VISUAL APPROACH CHART ICAO

AERODROME ELEV *39 m*
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

TOWER 119.7

## URALSK



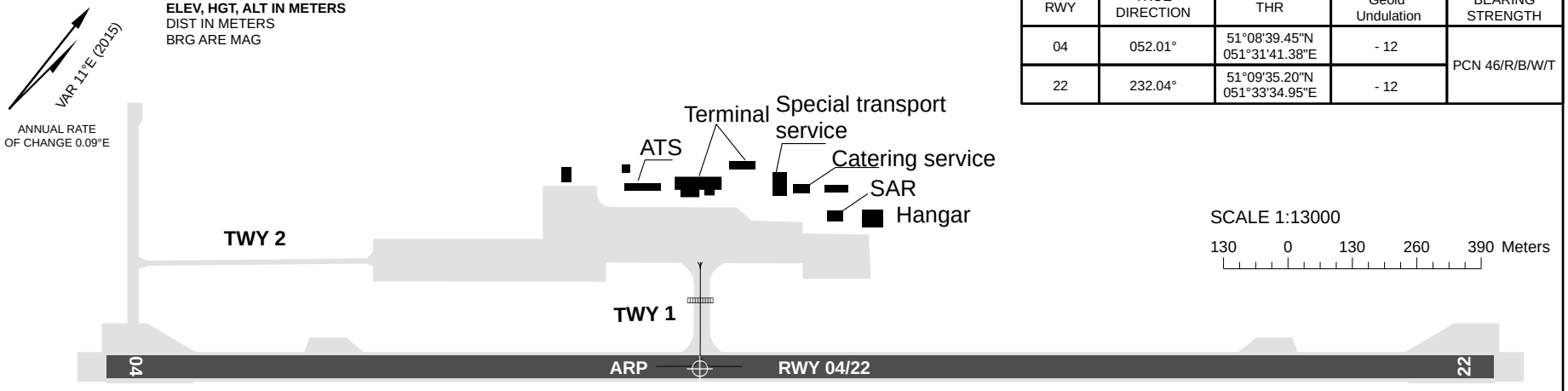

CHANGE: NDB LOM SK Withdrawn.

## AERODROME GROUND MOVEMENT AND PARKING CHART - ICAO

**APRON ELEV *37m***

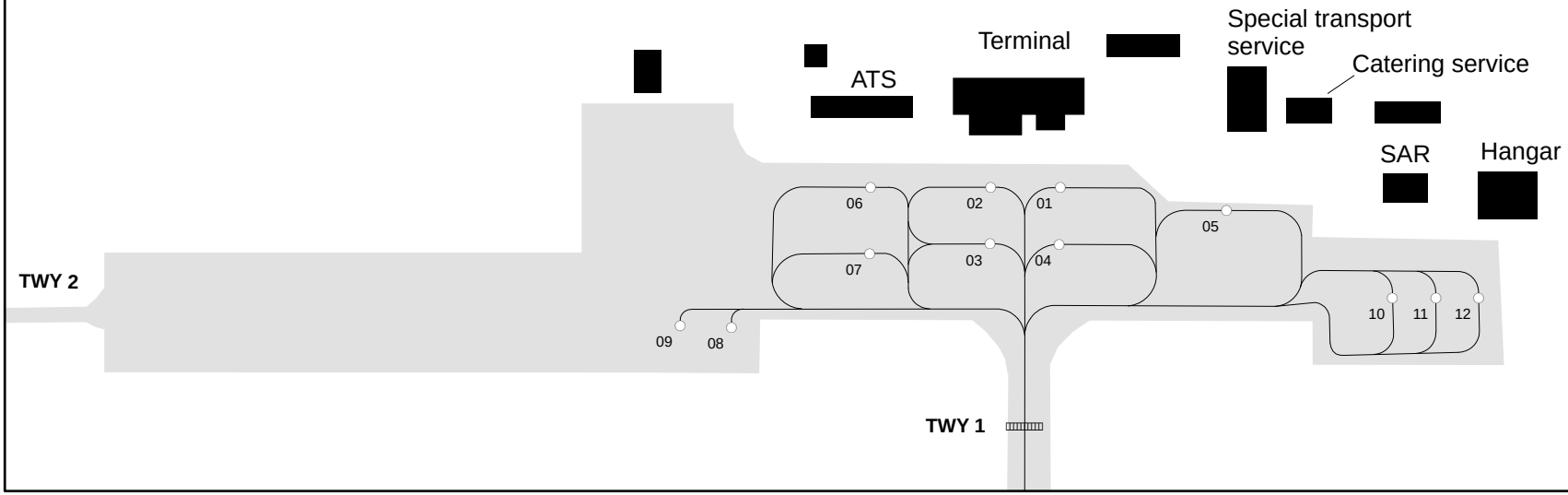
TWR 119.7

| RWY | TRUE DIRECTION | THR | Geoid Undulation | BEARING STRENGTH |
|---|---|---|---|---|
| 04 | 052.01° | 51°08'39.45"N 051°31'41.38"E | - 12 | PCN 46/R/B/W/T |
| 22 | 232.04° | 51°09'35.20"N 051°33'34.95"E | - 12 | |




| APRON | STAND | SURFACE | BEARING STRENGTH |
|---|---|---|---|
| | 1-5 | CONCRETE | PCN 19/R/B/X/T |
| | 6-12 | ASPHALT | PCN 9/F/C/Z/T |

| TWY | WIDTH | SURFACE | BEARING STRENGTH |
|---|---|---|---|
| 1 | 18m | CONCRETE | PCN 19/R/B/X/T |
| 2 | 9m | ASPHALT | PCN 9/F/C/Z/T |



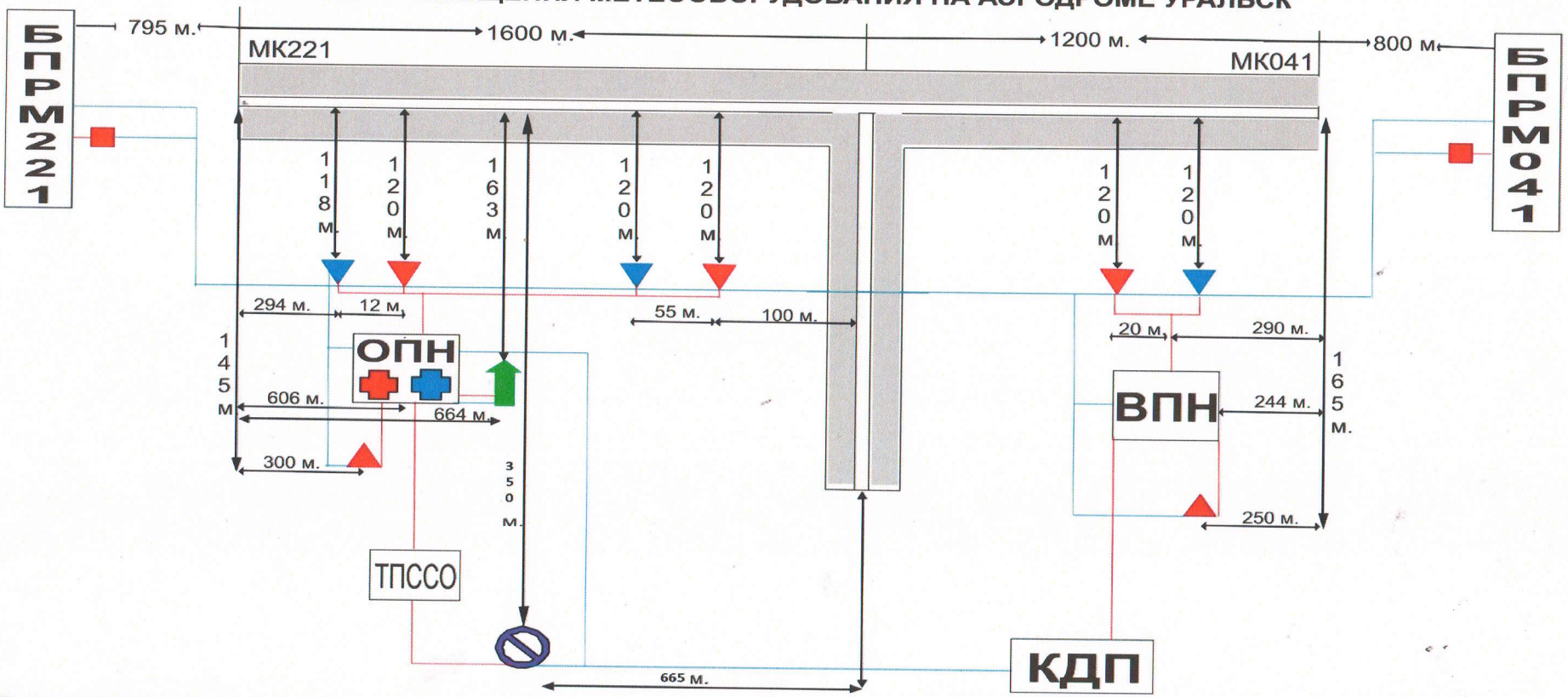

CHANGE:

Согласовано
Начальник СОВД
_____ Джакупов М.К.
_____ 20 г.

Утверждено
Директор УФ "Казаэронавигация"
_____ Болтуть Д.Ю.
_____ 20 г.

Приложение 2
к Инструкции по метеорологическому
обеспечению полетов на аэродроме Уральск

## СХЕМА РАЗМЕЩЕНИЯ МЕТЕООБОРУДОВАНИЯ НА АЭРОДРОМЕ УРАЛЬСК



Приложение 3
к Инструкции по метеорологическому
обеспечению полетов на аэродроме Уральск

**Состав и размещение метеорологического оборудования на аэродроме Уральск**

| Метеорологическое оборудование | Наименование | Место установки |
|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 |
| 1. Измерители метеорологической дальности видимости | FD-12,FS-11 | МКп-221 |
| | FD-12,FS-11 | МКп-041 |
| | FD-12P,FS-11 | середина ИВПП |
| 2. Дистанционные измерители высоты нижней границы облаков (вертикальной видимости) | CL-31 | БПРМ МК-221 |
| | CL-31 | БПРМ МК-041 |
| 4. Измерители параметров ветра, комплект: | WAA151<br>WAV151 | МКп-221 |
| | WAA151<br>WAV151 | МКп-041 |
| 5. Измерители атмосферного давления | Барометр цифровой PTB220, БРС-1М-1 | ОПН |
| 6. Измерители температуры и влажности воздуха | HMP45D | МКп-221 |
| 7. Средства отображения метеоинформации (блоки индикации) | МетеоДисплей | ОПН,<br>КДП - ДП «Вышка», ДП « Брифинг», инженер КМО |
| 8. Центральная система сбора и обработки метеоинформации | КРАМС | ОПН |
| 9. МетеоТелекс | | КДП |

Приложение 4

к «Инструкции по метеорологическому обеспечению полетов на аэродроме Уральск»

**«Согласовано»**

Начальник СОВД

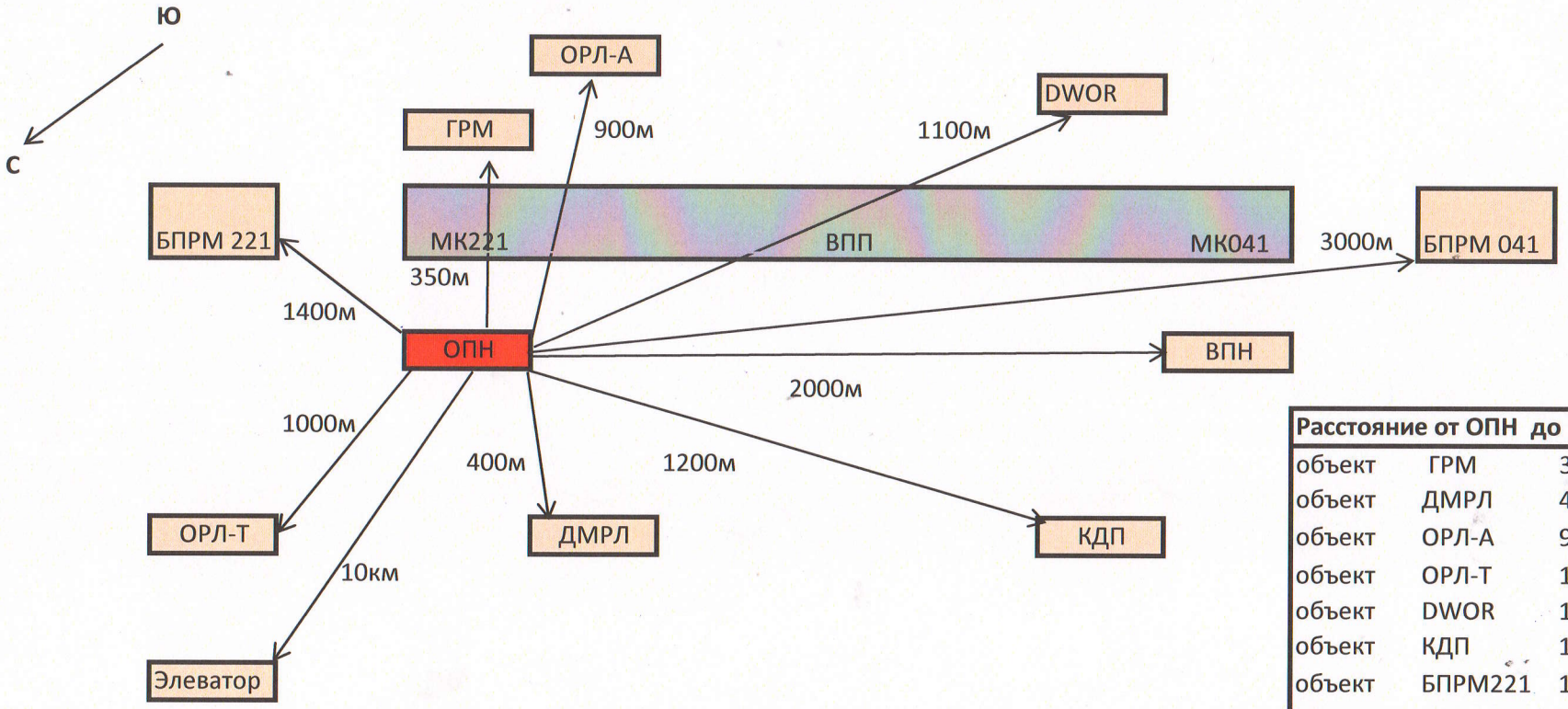
М.Джакупов

**«Утверждаю»**

Директор Уральского филиала

РГП «Казаэронавигация» Д.Болтуть

## СХЕМА ОРИЕНТИРОВ ВИДИМОСТИ НА АЭРОДРОМЕ УРАЛЬСК




| Расстояние от ОПН до объектов | | |
|---|---|---|
| объект | ГРМ | 350м |
| объект | ДМРЛ | 400м |
| объект | ОРЛ-А | 900м |
| объект | ОРЛ-Т | 1000м |
| объект | DWOR | 1100м |
| объект | КДП | 1200м |
| объект | БПРМ221 | 1400м |
| объект | ВПН | 2000м |
| объект | БПРМ041 | 3000м |
| объект | Элеватор | 10км |

# Схема расположения объектов РТО Уральского филиала относительно КТА

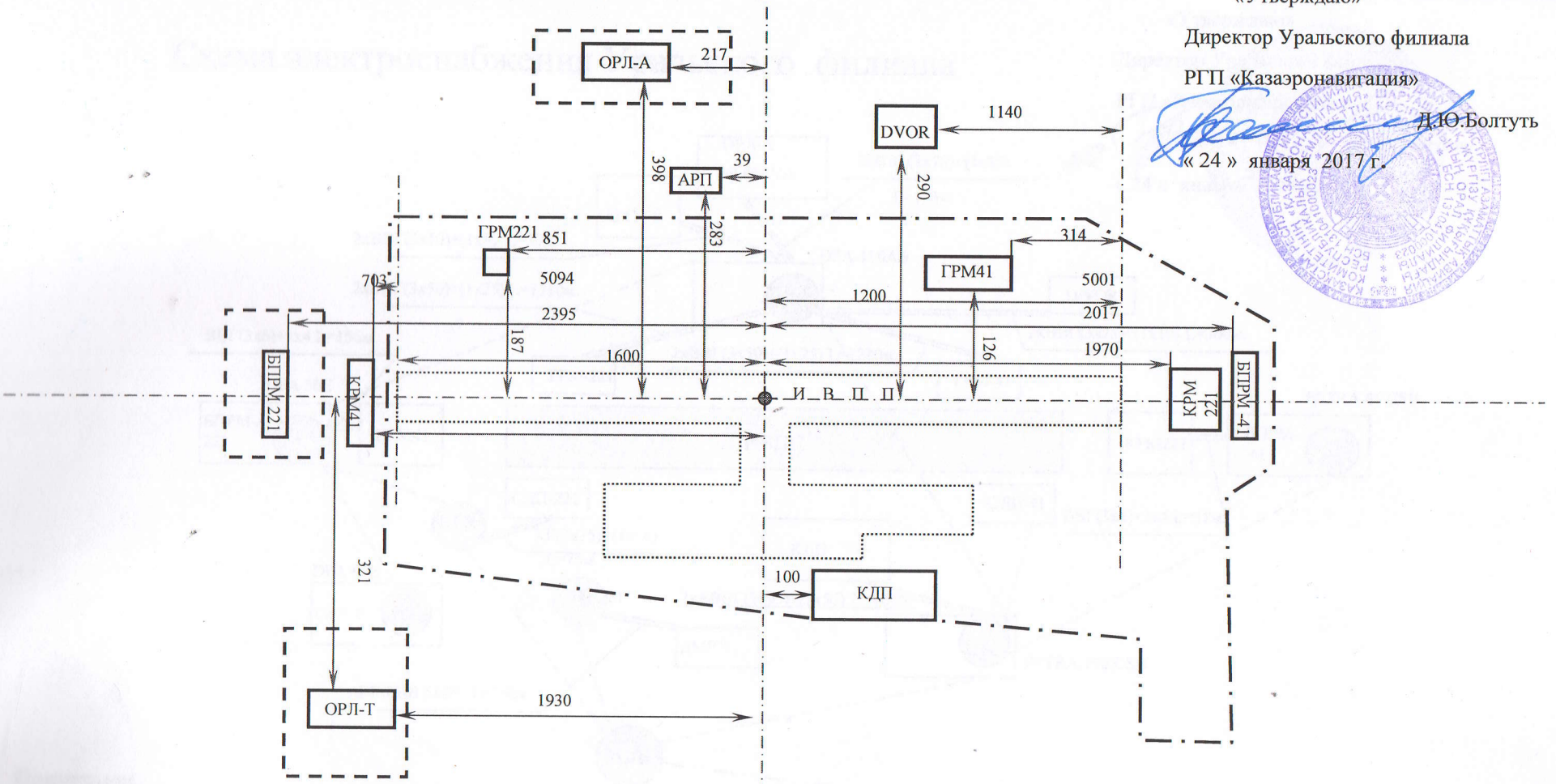
«Утверждаю»

Директор Уральского филиала

РГП «Казаэронавигация»

Д.Ю.Болтуть

« 24 » января 2017 г.



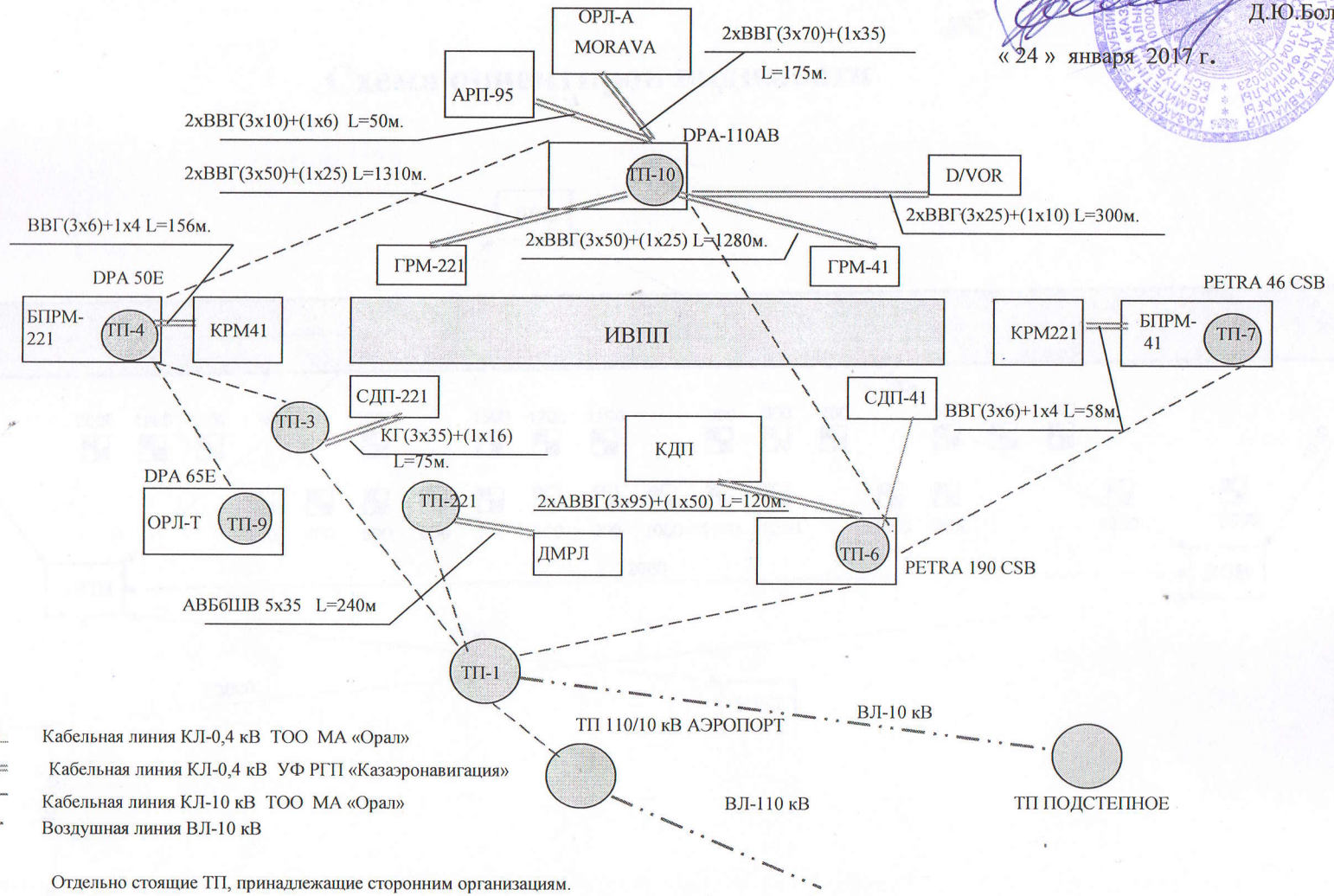

Примечание:

- **КТА**
1. — · — · — - периметровое ограждение аэродрома «Уральск».
2. – – – – -периметровое ограждение объектов филиала.

Начальник СЭРТОС Ю. Кабанов

«Утверждаю»
Директор Уральского филиала
РГП «Казаэронавигация»
Д.Ю.Болтуть
« 24 » января 2017 г.

# Схема электроснабжения Уральского филиала




**Примечание:**

Кабельная линия КЛ-0,4 кВ ТОО МА «Орал»

Кабельная линия КЛ-0,4 кВ УФ РГП «Казаэронавигация»

Кабельная линия КЛ-10 кВ ТОО МА «Орал»

Воздушная линия ВЛ-10 кВ

Отдельно стоящие ТП, принадлежащие сторонним организациям.

ТП

ТП, встроенные в здание объекта УФ РГП «Казаэронавигация» и принадлежащие сторонним организациям

43

Жоспар шегіндегі бөтен жер учаскелері
Посторонние земельные участки в границах плана

| Жоспардағы № на плане | Жоспар шегіндегі бөтен жер учаскелерінің кадастрлық нөмірлері Кадастровые номера посторонних земельных участков в границах плана | Алаңы, га Площадь, га |
|---|---|---|
| 1 | ТОО «Международный аэропорт «Орал» | 47,7369 |
| 2 | ТОО «Авиокомпания Беркут ЗК» | 0,0974 |
| 3 | РГП «Казаэронавигация» | 2,3861 |
| 4 | АО «», ТОО «», ТОО «МЕРИДИАН КАПИТАЛ | 0,5070 |
| 5 | ТОО «Международный аэропорт «Орал» | 1,6538 |

Осы акт «Азаматтарға арналған үкімет» мемлекеттік корпорациясы» КЕ АҚ БҚО бойынша филиалының жер кадастры және жылжымайтын мүлік бойынша Теректі ауданының бөлімінде жасалды
(жер кадастрын жүргізетін кәсіпорнының атауы)

настоящий акт изготовлен отделом Теректинского района земельного кадастра и недвижимости – филиал НАО "Государственная корпорация "Правительство для граждан" по ЗКО
(наименование предприятия, ведущего земельный кадастр)

М.О. _____ Руководитель Е.Төкестай
(қолы, подпись) (аты-жөні, Ф.И.О.)

М.П. « 14 » қантар 2019 ж.

Осы актіні беру туралы жазба жер учаскесіне меншіктік құқығын, жер пайдалану құқығын беретін актілер жазылатын Кітапта № 26 болып жазылды.

Қосымша: жоқ

Запись о выдаче настоящего акта произведена в Книге записей актов на право собственности на земельный участок, право землепользования за № 26

Приложение: нет

Шектесулерді сипаттау жөніндегі ақпарат жер учаскесіне сәйкестендіру құжатын дайындаған сәтте күшінде
Описание смежеств действительно на момент изготовления идентификационного документа на земельный участок

900282

ЖЕР УЧАСКЕСІНЕ ЖЕКЕ МЕНШІК ҚҰҚЫҒЫН БЕРЕТІН

# АКТ

НА ПРАВО ЧАСТНОЙ СОБСТВЕННОСТИ НА ЗЕМЕЛЬНЫЙ УЧАСТОК

№ 0262133

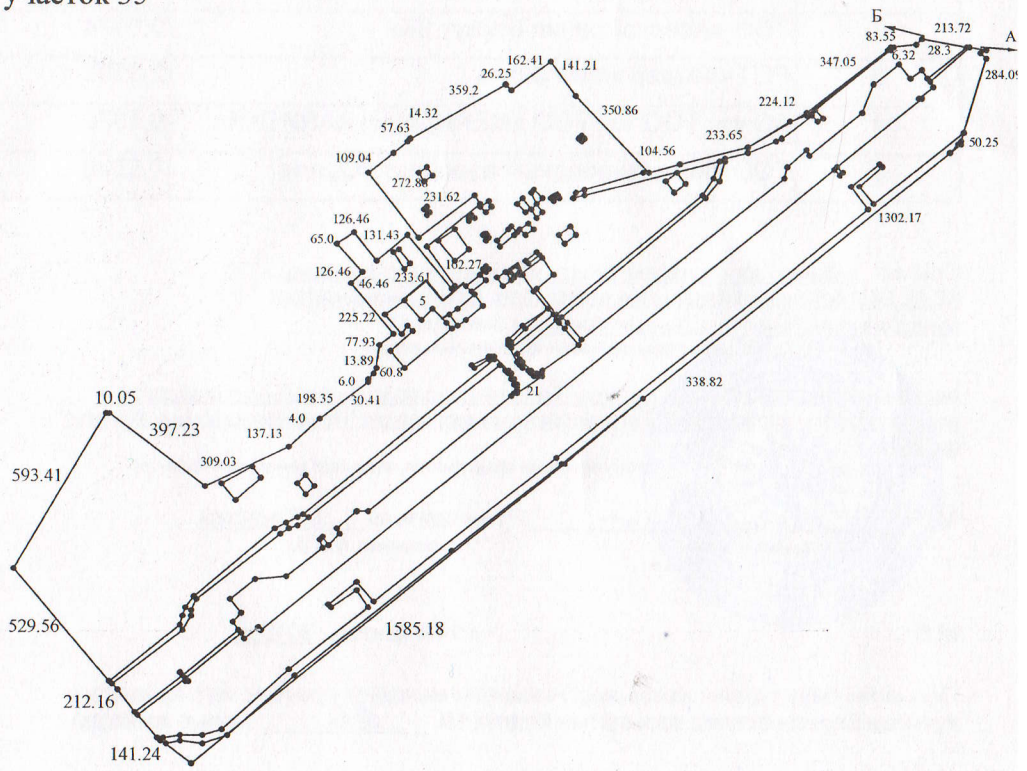
Жер учаскесінің кадастрлық нөмірі: **08-125-046-328**
Жер учаскесіне жеке меншік құқығы
Жер учаскесінің алаңы: **210.3229 га**
Жердің санаты: **Өнеркәсіп, көлік, байланыс, ғарыш қызметі, қорғаныс, ұлттық қауіпсіздік мұқтажына арналған жер және ауыл шаруашылығына арналмаған өзге де жер**
Жер учаскесін нысаналы тағайындау:
**әуежайға және жасанды ұшу-қону алаңына,перонның рулежді жолына қызмет көрсету үшін**
Жер учаскесін пайдаланудағы шектеулер мен ауыртпалықтар: **санитарлық, экологиялық және өртке қарсы талаптардың сақталуы**
Жер учаскесінің бөлінуі: **бөлінеді**

Кадастровый номер земельного участка: **08-125-046-328**
Право частной собственности на земельный участок
Площадь земельного участка: **210.3229 га**
Категория земель: **Земли промышленности, транспорта, связи, для нужд космической деятельности, обороны, национальной безопасности и иного несельскохозяйственного назначения**
Целевое назначение земельного участка:
**для обслуживания аэропорта и рулежной дорожки, перрона для искуственной взлетно-посадочной полосы**
Ограничения в использовании и обременения земельного участка: **соблюдение санитарных, экологических и противопожарных норм**
Делимость земельного участка: **делимый**

№ 0262133

## Жер учаскесінің ЖОСПАРЫ
## ПЛАН земельного участка

Учаскенің мекенжайы, мекенжайының тіркеу коды (ол бар болған кезде):
**Батыс Қазақстан обл., Теректі ауданы, Шаған с/о, Әуежай** 35 ж/т
Адрес, регистрационный код адреса (при его наличии) участка: **Западно-Казахстанская обл., Терекгинский р-н., Чаганский с/о, Аэропорт участок 35**




Шектесу учаскелерінің кадастрлық нөмірлері (жер санаттары)
А-дан А-ға дейін: ауыл шаруашылық мақсатындағы жерлер
Б-дан А-ға дейін: 08-125-007-094

Кадастровые номера (категории земель) смежных участков
от А до Б: Земли сельскохозяйственного назначения
от Б до А: 08-125-007-094

МАСШТАБ 1: 25000

Батыс Қазақстан облысы

«Теректі ауданының
жер қатынастары бөлімі»
мемлекеттік мекемесі

Западно-Казахстанская
область
Государственное
учреждение «Отдел
земельных отношений
Теректинского района»

# БҰЙРЫҚ

# ПРИКАЗ

08.01.2019. № 01

**Жер телімін бөлу туралы**

Қазақстан Республикасының 2003 жылғы 20 маусымдағы № 442 «Жер Кодексінің» 14-1 бабының 3 тармақшасына сүйене отырып бұйырамын:

1. «Орал» Халықаралық әуежайы» ЖШС-нің Теректі ауданы, Шаған с/о, орналасқан, жалпы көлемі 211,9767 га, жер телімі бөлініп:

№ 35 жер учаскесінің көлемі - 210,3229 га

№ 35/1 жер учаскесінің көлемі - 1,6538 га

Әуежайға және жасанды ұшу-қону алаңына, перонның рулежді жолына қызмет көрсету үшін жеке меншік құқығы берілген жер телімі, өзінің берген арызына және жер телімінің жерге орналастыру жобасына сәйкес жер телімдері бөлініп берілсін.

Негізі: сараптау акті №01 08.01.2019 жылы

**Бөлім басшысы:** **Т.Нургалиев**

**Справка о состоянии пожарных гидрантов на территории ТОО «Международный аэропорт «Орал».**

На территории ТОО «Международный аэропорт «Орал» имеются 6 пожарных гидрантов расположенных:

Гидрант №1 – штаб;

Гидрант №2 – Международный терминал;

Гидрант №3 – ССТ;

Гидрант №4 – Котельная;

Гидрант №5 – ГСМ;

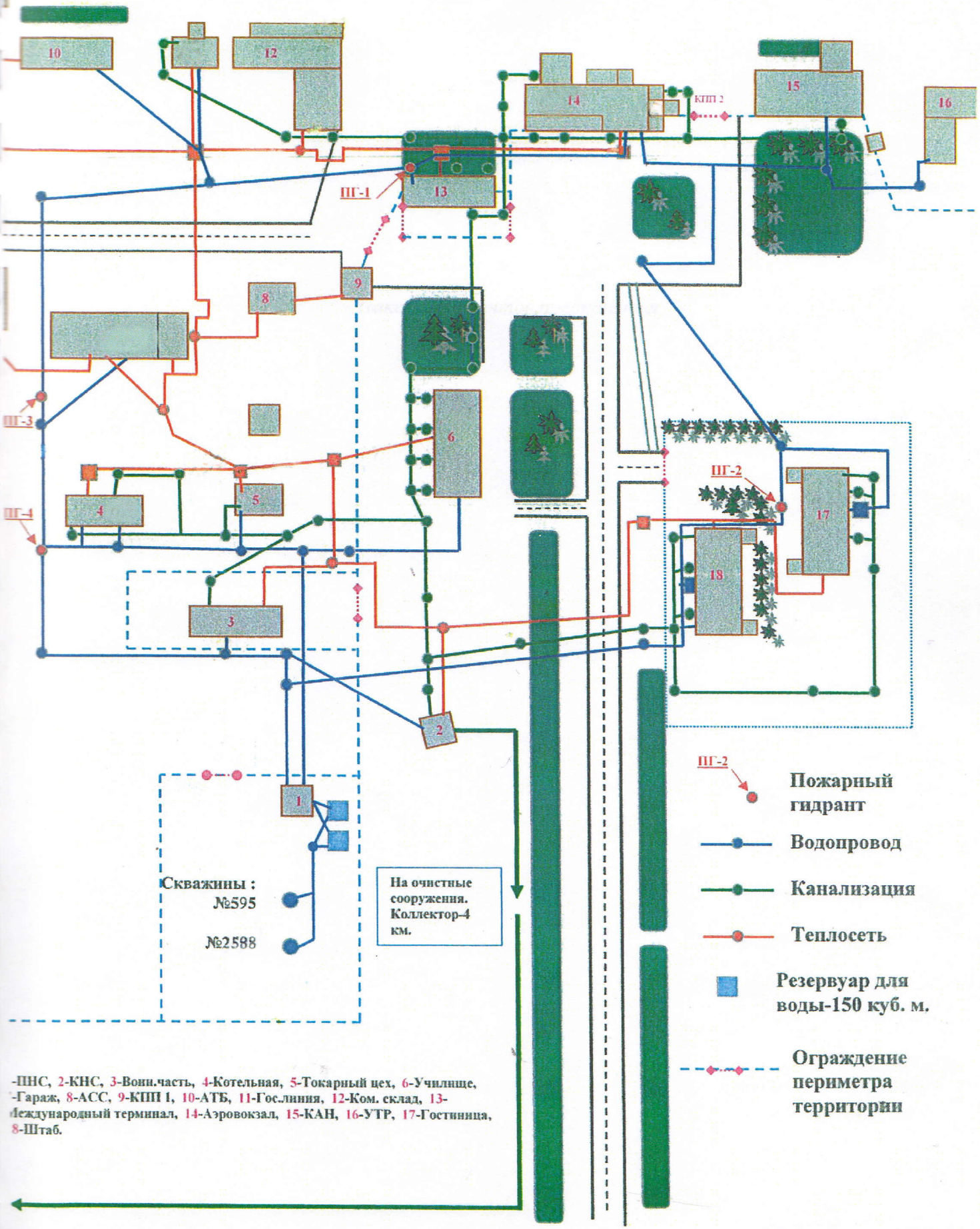
Гидрант №6 – ГСМ.

По состоянию на 01.04.2020 года все пожарные гидранты находятся в рабочем состоянии.

Также для забора воды , на территории аэропорта имеются 2 пожарных резервуара по 75 $м^3$ каждая.

**Начальник СПАСОП** **Джумашев С.М.**

# Схема инженерных сетей Уральского аэропорта




-ПНС, 2-КНС, 3-Вони.часть, 4-Котельная, 5-Токарный цех, 6-Училище, -Гараж, 8-АСС, 9-КПП 1, 10-АТБ, 11-Гос.линия, 12-Ком. склад, 13-Международный терминал, 14-Аэровокзал, 15-КАН, 16-УТР, 17-Гостиница, 8-Штаб.

**«УТВЕРЖДАЮ»**
Генеральный директор
ТОО«МА «Орал»
_____Х.Ш.Раскалиев
«_11_»_____06_____20_17_ г.

**Допустимый процент не горящих ламп по подсистемам огней ССО ОВИ-1**

Профилактическое техническое обслуживание на ВПП, оборудованной для точного захода на посадку по 1категории, должно состоять в том, чтобы в любое время выполнения полетов по 1категории действовали все огни приближения и огни ВПП и чтобы в любом случае действовало, по крайней мере, 85% огней в каждой из следующих подсистем

Входные огни ВПП

Посадочные огни ВПП

Ограничительные огни ВПП

Нельзя допускать наличие двух неисправных огней, расположенных рядом, кроме случаев с линейными огнями или световым горизонтом (где допускается наличие двух соседних неисправных огней).

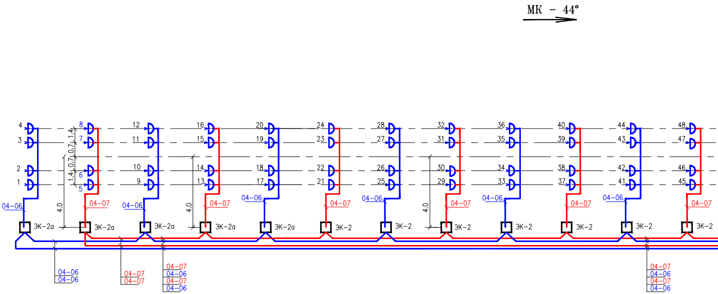
Начальник ЭСТОП А.Х.Тухлиев

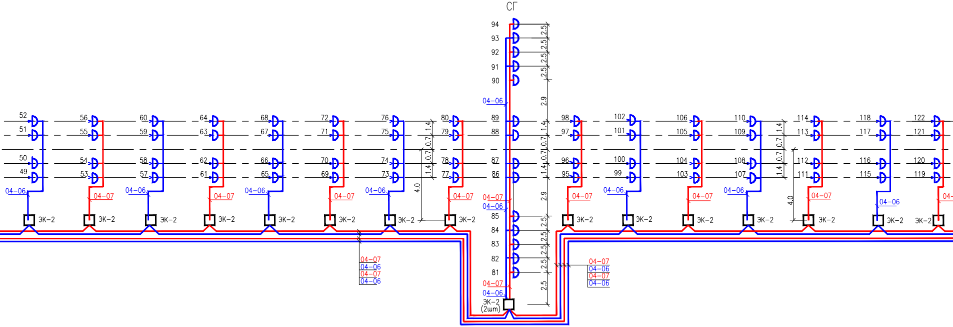
**«УТВЕРЖДАЮ»**
Генеральный директор
ТОО«МА «Орал»
_____Х.Ш.Раскалиев
«_4_» ___06___ 2017 г.

**Контрольные перечни проверок электрооборудования и ССО**
**ТОО«МА «Орал»**

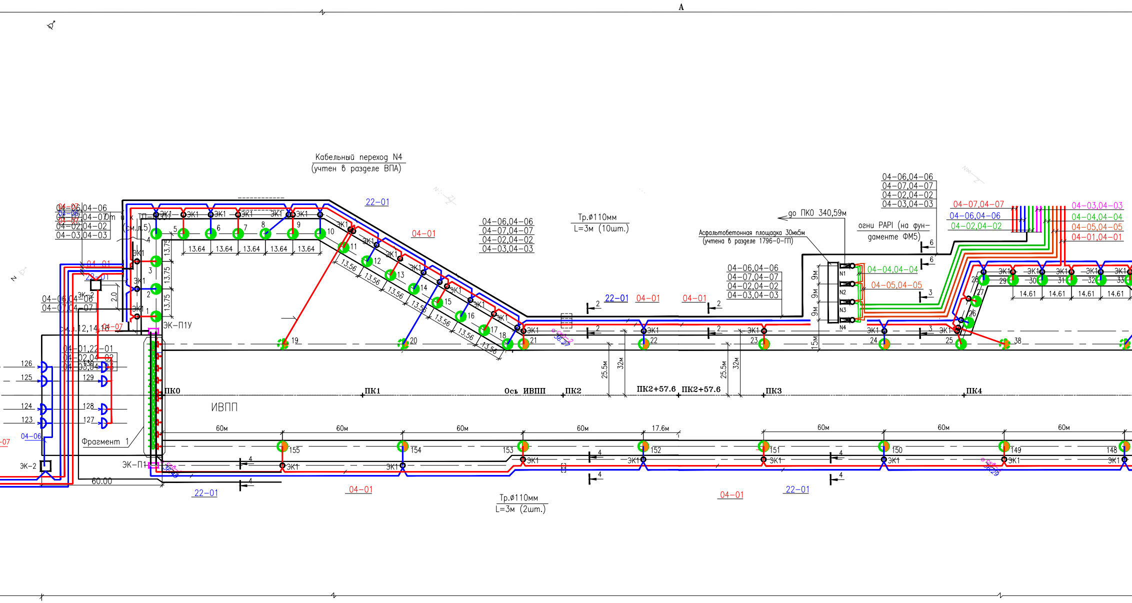
В целях контроля эксплуатационной надежности и безопасности электроустановок и светосигнального оборудования запланированы проверки (испытания) как самостоятельные операции
- ежемесячно опробовать срабатывание АВР-10кВ обоих вводов.
- ежемесячно опробовать срабатывание АВР-0,4кВ ТП ССО 1, ТП ССО 2
- ежемесячно проверять на срабатывание аварийных дизель-генераторов ТП ССО 1, ТП ССО 2, с отключением обоих вводов
- ежемесячно перезагружать пульт управления ССО
- ежемесячно перезагружать регуляторы яркости
- ежемесячно проверять качество заземления ТП-1, ССО-1, ТП-ССО2
- ежедневно проверять основные и дополнительные средства защиты.

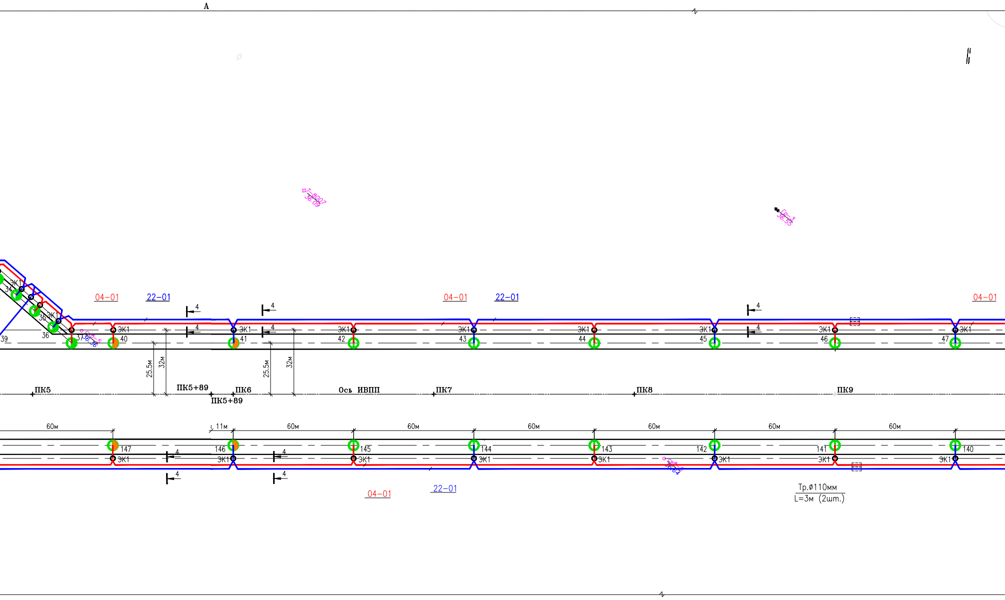
Начальник ЭСТОП А.Х.Тухлиев

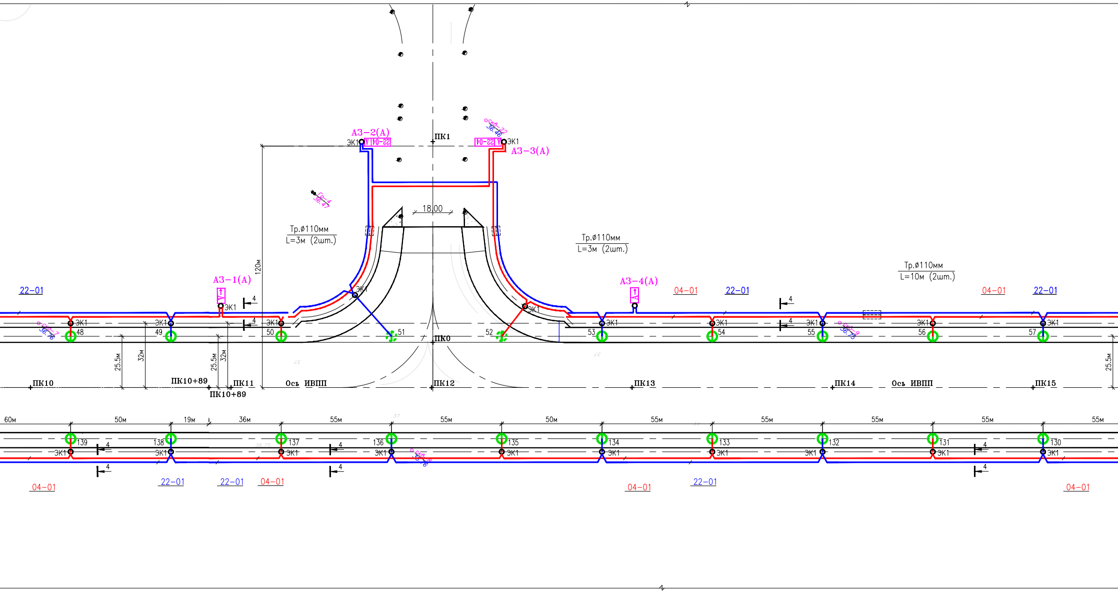

МК – 44°
4
3
2
1
8
7
6
5
12
11
10
9
16
15
14
13
20
19
18
17
24
23
22
21
28
27
26
25
32
31
30
29
36
35
34
33
40
39
38
37
44
43
42
41
48
47
46
45
1.4
0.7
0.7
1.4
4.0
4.0
4.0
04–06
04–07
04–06
04–07
04–06
04–07
04–06
04–07
04–06
04–07
04–06
04–07
ЭК–2а
ЭК–2а
ЭК–2а
ЭК–2а
ЭК–2а
ЭК–2
ЭК–2
ЭК–2
ЭК–2
ЭК–2
ЭК–2
ЭК–2
04–06
04–06
04–07
04–07
04–07
04–06
04–07
04–06
04–07
04–06
04–07
04–06



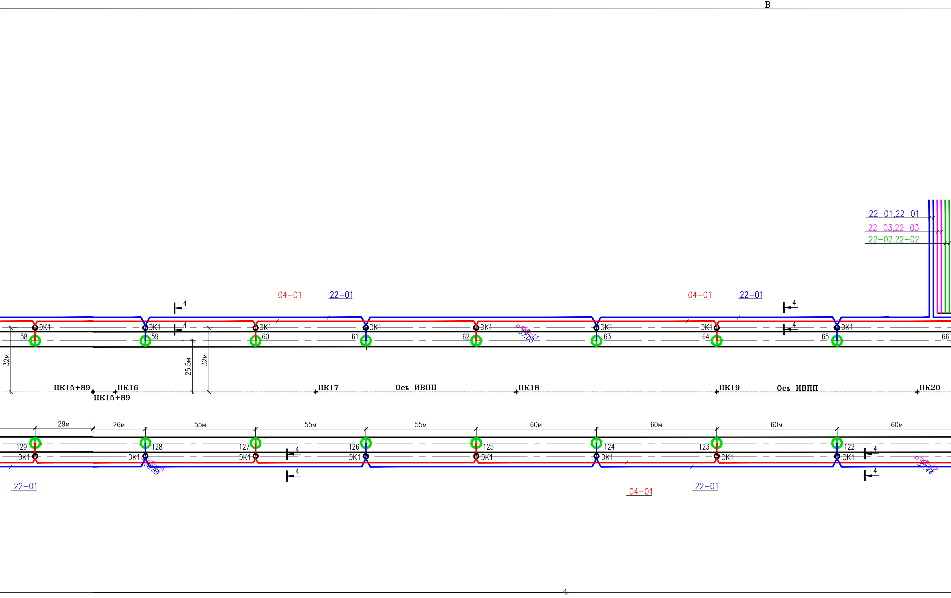
СГ
94
93
92
91
90
2.5
2.5
2.5
2.5
2.9
04-06
52
51
50
49
04-06
ЭК-2
56
55
54
53
04-07
ЭК-2
60
59
58
57
04-06
ЭК-2
64
63
62
61
04-07
ЭК-2
68
67
66
65
04-06
ЭК-2
72
71
70
69
04-07
ЭК-2
76
75
74
73
04-06
ЭК-2
1.4
0.7
0.7
1.4
4.0
80
79
78
77
04-07
ЭК-2
89
88
87
86
1.4
0.7
0.7
1.4
2.9
04-07
04-06
85
84
83
82
81
2.5
2.5
2.5
2.5
2.5
04-07
04-06
ЭК-2
(2шт)
04-07
04-06
04-07
04-06
04-07
04-06
04-07
04-06
98
97
96
95
04-07
ЭК-2
102
101
100
99
04-06
ЭК-2
106
105
104
103
04-07
ЭК-2
110
109
108
107
04-06
ЭК-2
1.4
0.7
0.7
1.4
4.0
114
113
112
111
04-07
ЭК-2
118
117
116
115
04-06
ЭК-2
122
121
120
119
04-
ЭК-2

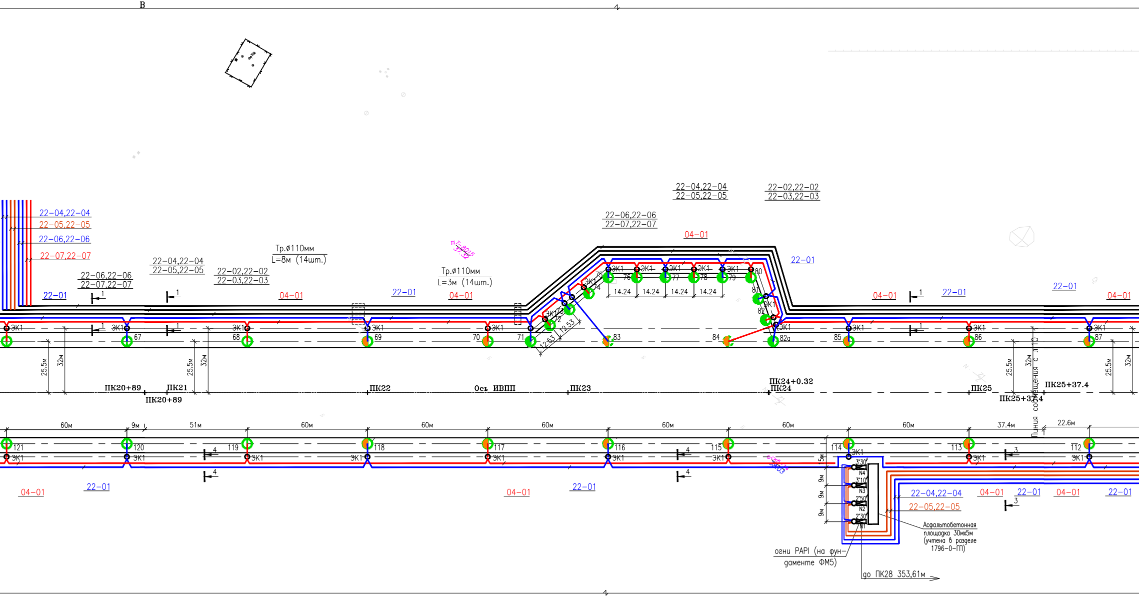

А
Кабельный переход N4
(учтен в разделе ВПА)
22–01
04–01
04–06,04–06
04–07,04–07
04–02,04–02
04–03,04–03
От ш. к ТП–001
(см.л.5)
04–07
04–06
04–07
04–01
22–01
ЭК–2
2.0
04–06,04–06
04–07,04–07
см.л.12,14,16
04–07
ЭК–П1У
04–01,22–01
04–02,04–02
04–03,04–03
126
125
124
123
130
129
128
127
04–06
–07
ЭК–2
Фрагмент 1
ЭК–П1
60.00
ЭК1
13.64
13.64
13.64
13.64
13.64
13.75
13.75
13.75
13.56
13.56
13.56
13.56
13.56
13.56
13.56
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
38
Тр.ø110мм
L=3м (10шт.)
до ПК0 340,59м
Асфальтобетонная площадка 30мх5м
(учтена в разделе 1796–0–ГП)
огни PAPI (на фундаменте ФМ5)
N1
N2
N3
N4
9м
9м
9м
15м
04–04,04–04
04–05,04–05
04–07,04–07
04–06,04–06
04–02,04–02
04–03,04–03
04–04,04–04
04–05,04–05
04–01,04–01
14.61
14.61
14.61
14.61
2
3
6
4
25.5м
32м
25.5м
32м
ПК0
ПК1
Ось ИВПП
ПК2
ПК2+57.6
ПК2+57.6
ПК3
ПК4
ИВПП
60м
60м
60м
60м
17.6м
60м
60м
60м
155
154
153
152
151
150
149
148
22–01
04–01
Тр.ø110мм
L=3м (2шт.)
04–01
22–01

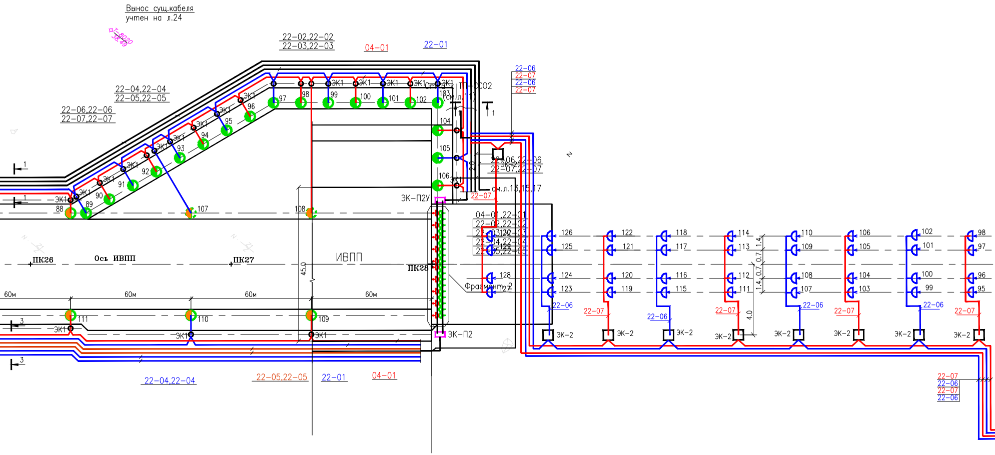

А
Т-8007
36.09
Гр-3
36.55
04-01
22-01
04-01
22-01
04-01
4
4
4
4
4
4
ЭК1
34
35
ЭК1
36
39
37
Скв-5
36.36
ЭК1
40
ЭК1
41
ЭК1
42
ЭК1
43
ЭК1
44
ЭК1
45
ЭК1
46
ЭК1
47
25.5м
32м
25.5м
32м
ПК5
ПК5+89
ПК5+89
ПК6
Ось ИВПП
ПК7
ПК8
ПК9
60м
11м
60м
60м
60м
60м
60м
60м
147
ЭК1
146
ЭК1
145
ЭК1
144
ЭК1
143
ЭК1
142
Скв-6
36.64
ЭК1
141
ЭК1
140
ЭК1
4
4
4
4
04-01
22-01
Тр.ø110мм
L=3м (2шт.)

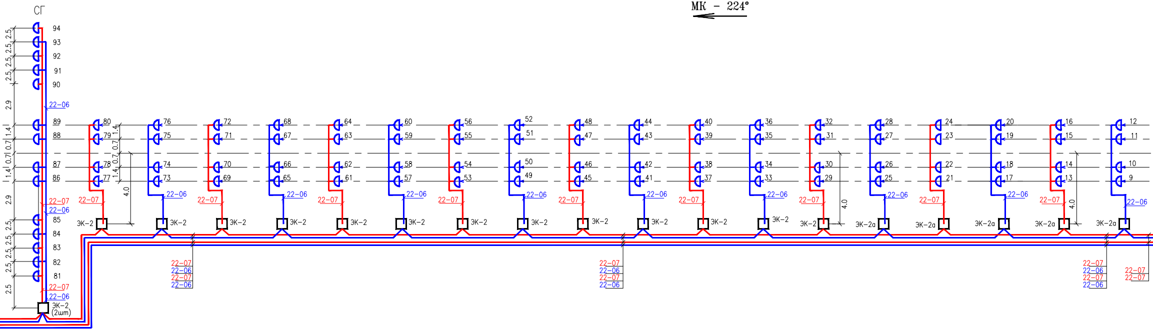


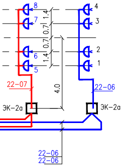
АЗ-2(А)
ЭК1
А
22-04
ПК1
скв-22
36.46
ЭК1
АЗ-3(А)
Гр-4
36.47
18.00
Тр.ø110мм
L=3м (2шт.)
Тр.ø110мм
L=3м (2шт.)
Тр.ø110мм
L=10м (2шт.)
120м
АЗ-1(А)
А
ЭК1
АЗ-4(А)
А
22-01
04-01
22-01
04-01
22-01
4
4
4
4
скв-7
36.76
ЭК1
48
ЭК1
49
ЭК1
50
ЭК1
51
52
ЭК1
53
ЭК1
54
ЭК1
55
скв-9
36.75
ЭК1
56
ЭК1
57
ПК0
25.5м
32м
25.5м
32м
25.5м
ПК10
ПК10+89
ПК11
ПК10+89
Ось ИВПП
ПК12
ПК13
ПК14
Ось ИВПП
ПК15
60м
50м
19м
36м
55м
55м
50м
55м
55м
55м
55м
55м
139
ЭК1
138
ЭК1
137
ЭК1
136
ЭК1
135
ЭК1
134
ЭК1
133
ЭК1
132
ЭК1
131
ЭК1
130
ЭК1
4
4
4
4
4
4
скв-8
36.76
04-01
22-01
22-01
04-01
04-01
22-01
04-01


В
22-01,22-01
22-03,22-03
22-02,22-02
04-01
22-01
04-01
22-01
4
4
4
4
ЭК1
58
59
60
61
62
63
64
65
66
скв-11
57.05
32м
25.5м
32м
ПК15+89
ПК16
ПК15+89
ПК17
Ось ИВПП
ПК18
ПК19
Ось ИВПП
ПК20
29м
26м
55м
55м
55м
60м
60м
60м
60м
129
128
127
126
125
124
123
122
ЭК1
скв-10
56.89
скв-12
4
4
4
4
22-01
04-01
22-01


В
22-04,22-04
22-05,22-05
22-06,22-06
22-07,22-07
22-01
22-06,22-06
22-07,22-07
22-04,22-04
22-05,22-05
22-02,22-02
22-03,22-03
Тр.ø110мм
L=8м (14шт.)
04-01
22-01
Тр.ø110мм
L=3м (14шт.)
04-01
22-06,22-06
22-07,22-07
22-04,22-04
22-05,22-05
22-02,22-02
22-03,22-03
04-01
22-01
04-01
22-01
22-01
04-01
1
ЭК1
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
82а
83
84
85
86
87
14.24
12.53
25.5м
32м
ПК20+89
ПК21
ПК20+89
ПК22
Ось ИВПП
ПК23
ПК24+0.32
ПК24
ПК25
ПК25+37.4
ПК25+37.4
Линия совмещения с Л110
60м
9м
51м
37.4м
22.6м
121
120
119
118
117
116
115
114
113
112
4
3
15м
04-01
22-01
04-01
22-01
3°30'
3°10'
2°50'
2°30'
N4
N3
N2
N1
22-04,22-04
22-05,22-05
04-01
22-01
04-01
22-01
Асфальтобетонная
площадка 30мх5м
(учтена в разделе
1796-0-ГП)
огни PAPI (на фун-
даменте ФМ5)
до ПК28 353,61м


Вынос сущ.кабеля
учтен на л.24
22-02,22-02
22-03,22-03
04-01
22-01
22-04,22-04
22-05,22-05
22-06,22-06
22-07,22-07
22-06
22-07
22-06
22-07
Отпайка к ТП-ССО2
(см.л.11)
22-06,22-06
22-07,22-07
ЭК-2
см.л.13,15,17
22-07
ЭК-П2У
ЭК-П2
ЭК1
04-01,22-01
22-02,22-02
22-03,22-03
22-04,22-04
22-05,22-05
Фрагмент 2
ИВПП
Ось ИВПП
ПК26
ПК27
ПК28
45.0
60м
60м
60м
60м
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100
101
102
103
104
105
106
107
108
109
110
111
126
125
124
123
122
121
120
119
118
117
116
115
114
113
112
111
110
109
108
107
106
105
104
103
102
101
100
99
98
97
96
95
128
127
130
129
1.4
0.7
0.7
1.4
4.0
22-06
22-07
22-06
22-07
22-06
22-07
22-06
22-07
ЭК-2
22-07
22-06
22-07
22-06
22-04,22-04
22-05,22-05
22-01
04-01
1
1
3
3


МК - 224°
СГ
94
93
92
91
90
89
88
87
86
85
84
83
82
81
80
79
78
77
76
75
74
73
72
71
70
69
68
67
66
65
64
63
62
61
60
59
58
57
56
55
54
53
52
51
50
49
48
47
46
45
44
43
42
41
40
39
38
37
36
35
34
33
32
31
30
29
28
27
26
25
24
23
22
21
20
19
18
17
16
15
14
13
12
11
10
9
22-06
22-07
ЭК-2
ЭК-2а
ЭК-2 (2шт)
2.5
2.9
1.4
0.7
4.0


8
7
6
5
4
3
2
1
1.4
0.7
0.7
1.4
4.0
22–07
22–06
ЭК–2а
ЭК–2а
22–06
22–06

СПЕЦИФИКАЦИЯ ОГНЕЙ ИВПП

Обозначение	Наименование огней	Кол.	Примечание
	Огни ИВПП		
◗	Наземный огонь входной, зеленый, 100Вт	36	
◗	Наземный огонь ограничительный, красный, 100Вт	20	
◑	Наземный боковой огонь ВПП белый/желтый, 150Вт	16	
◐	Наземный боковой огонь ВПП желтый/белый, 150Вт	16	
⦶	Наземный боковой огонь ВПП белый/белый, 150Вт	52	
◐	Наземный огонь уширения ИВПП, зеленый с заглушкой, 150Вт	62	
◑	Углубленный боковой огонь ИВПП, бел./жел., 2х105Вт	4	
◐	Углубленный боковой огонь ИВПП, жел./бел., 2х105Вт	4	
⦶	Углубленный боковой огонь ИВПП, бел./бел., 2х105Вт	2	
▭	Глиссадный огонь PAPI 2х200Вт	8	
	Ветроуказатель	1	ВУ
	Аэродромные знаки с лампами по 48Вт	4	
	Изолирующий трансформатор с заземлением 100Вт	56	
	Изолирующий трансформатор с заземлением 150Вт	144	
	Изолирующий трансформатор с заземлением 200Вт	27	
	Изолирующий трансформатор с заземлением 300Вт	6	
	Регулятор яркости 30кВА	2	РЯ04–01,РЯ22–01
	Регулятор яркости 4кВА	8	РЯ04–02...РЯ04–05, РЯ22–02...РЯ22–05
	Аэродромный высоковольтный кабель	38,92	км
	Вторичный низковольтный кабель	4,22	км
○ ЭК1	Трансформаторный колодец из гальванизированной	223	IDM 5448
	стали высотой 500мм с крышкой		
	Крышка колодца без отверстия	223	IDM 5841
	Скотч 2228 (сырая резина) для гидроизоляции муфт	700	м, фирма "3М"
	Изоляционная лента	700	м, фирма "3М"
	Труба ø100мм, ТУ 2248–015–47022248–2006	822	м

Изм.	Кол.уч.	Лист	Nдок.	Подпись	Дата	
И.о.нач.отд.						
Гл.спец.						
Исполн.						

Руководство по аэродрому Уральск

Реконструкция искусственной взлетно–посадочной полосы, рулежной дорожки и перрона в аэропорту г.Уральск. I очередь

Светосигнальное оборудование

Стадия	Лист	Листов

План расположения огней ССО

АО
"НИПИИ "КАЗАЭРОПРОЕКТ"
г. Алматы

«УТВЕРЖДАЮ»
Генеральный директор
ТОО«МА «Орал»
_____ Х.Ш.Раскалиев
«_6_» __06__ 20_17_г.

**Ограничения на использование электросветотехнического оборудования при его частичных отказах**

1.К началу полетов средства электросветотехнического обеспечения полетов должны соответствовать нормам годности и не иметь неисправности.

2.Разрешается продолжать прием воздушных судов на аэродром при следующих частичных отказов оборудования электросветотехнического обеспечения полетов

а) по минимуму 1категории при выходе из строя

- одного из двух фидеров посадочных фарных огней, при наличии осевых огней взлетно посадочной полосы;
- глиссадных огней;
- боковых огней концевой полосы безопасности, огней зоны приземления, осевых огней взлетно посадочной полосы.

3.По минимуму 1 категории при выходе из строя

- одного из двух независимых источников электропитания объектов радиотехнического обеспечения полетов;
- двух из трех независимых источников электропитания объектов радиомаячных систем, светосистемы, КДП;
- огней приблежения кругового обзора и огней ВПП кругового обзора;
- огней рулежных дорожек (руление воздушных судов осуществляется на пониженной скорости за машиной сопровождения).

4. По минимуму 1категории (до устранения аварии, но не более 5 суток) при выходе из строя

- одного из трех независимых источников электропитания радиосвето-технических средств обеспечения инструментального захода на посадку и КДП при обеспечении оставшимися источниками нормативного, максимально допустимого для данного объекта времени переключения.

5. Минимум 1категории

- повышается на 200м по дальности видимости на ВПП при выходе из строя;
- одного из двух фидеров питания прожекторных огней приближения и светового горизонта;
- одного из двух фидеров фарных огней ВПП.

6. Минимум повышается до некатегорированного при отказе дистанционного управления светотехническим оборудованием (огни должны быть включены дежурным персоналом узла СТОП по команде диспетчера службы обслуживания воздушного движения).

Начальник ЭСТОП А.Х.Тухлиев

# VASI/PAPI Flight Inspection Report

Printed: 12 Dec 2019 22:09:18

DataFile: VASI0008.PAPI
Date and Time of Inspection: 12 Dec 19 11:49:17
Software Version 10.18

Sample Count: 12 Samples Averaged: 10
Average Angle: 3.51 Std. Deviation: 0.05
Maximum Angle: 3.59 @ Sample 2
Minimum Angle: 3.44 @ Sample 9

Table of Samples

| Sample | Angle | H Angle |
|---|---|---|
| 1 | 3.48 | -0.45 |
| 2 | 3.59 | -0.47 |
| 3 | 3.48 | -0.45 |
| 4 | 3.56 | -0.44 |
| 5 | 3.48 | -0.44 |
| 6 | 3.59 | -0.47 |
| 7 | 3.47 | -0.52 |
| 8 | 3.56 | -0.60 |
| 9 | 3.44 | -0.65 |
| 10 Omit | 3.61 | -0.71 |
| 11 | 3.47 | -0.86 |
| 12 Omit | 3.57 | -0.97 |

ВПП 04 UARR
PAPI

Inspector Notes
GPS Tracked Vasi/Papi Inspection
Light 1
Inspection of UARR04 PAPI
Task ID: UARR04 12-Dec-19

| Sample | V Angle | H Angle |
|---|---|---|
| 1 | 3.48 (3:28:48) | -0.45 |
| 2 | 3.59 (3:35:24) | -0.47 |
| 3 | 3.48 (3:28:48) | -0.45 |
| 4 | 3.56 (3:33:36) | -0.44 |
| 5 | 3.48 (3:28:48) | -0.44 |
| 6 | 3.59 (3:35:24) | -0.47 |
| 7 | 3.47 (3:28:12) | -0.52 |
| 8 | 3.56 (3:33:36) | -0.60 |
| 9 | 3.44 (3:26:24) | -0.65 |
| 10 | 3.61 (3:36:36) | -0.71 |
| 11 | 3.47 (3:28:12) | -0.86 |
| 12 | 3.57 (3:34:12) | -0.97 |

# VASI/PAPI Flight Inspection Report

Printed: 12 Dec 2019 22:09:03

DataFile: VASI0009.PAPI
Date and Time of Inspection: 12 Dec 19 11:54:02
Software Version 10.18

Sample Count: 12 Samples Averaged: 12
Average Angle: 3.15 Std. Deviation: 0.10
Maximum Angle: 3.27 @ Sample 1
Minimum Angle: 3.03 @ Sample 10

Table of Samples

| Sample | Angle | H Angle |
|---|---|---|
| 1 | 3.27 | -3.27 |
| 2 | 3.04 | -1.91 |
| 3 | 3.22 | -0.38 |
| 4 | 3.13 | -0.34 |
| 5 | 3.21 | -0.38 |
| 6 | 3.04 | -0.41 |
| 7 | 3.24 | -0.51 |
| 8 | 3.06 | -0.57 |
| 9 | 3.25 | -0.57 |
| 10 | 3.03 | -0.62 |
| 11 | 3.25 | -0.78 |
| 12 | 3.04 | -0.94 |

Inspector Notes
GPS Tracked Vasi/Papi Inspection
Light 2
Inspection of UARR04 PAPI
Task ID: UARR04 12-Dec-19

| Sample | V Angle | H Angle |
|---|---|---|
| 1 | 3.27 (3:16:12) | -3.27 |
| 2 | 3.04 (3:02:24) | -1.91 |
| 3 | 3.22 (3:13:12) | -0.38 |
| 4 | 3.13 (3:07:48) | -0.34 |
| 5 | 3.21 (3:12:36) | -0.38 |
| 6 | 3.04 (3:02:24) | -0.41 |
| 7 | 3.24 (3:14:24) | -0.51 |
| 8 | 3.06 (3:03:36) | -0.57 |
| 9 | 3.25 (3:15:00) | -0.57 |
| 10 | 3.03 (3:01:48) | -0.62 |
| 11 | 3.25 (3:15:00) | -0.78 |
| 12 | 3.04 (3:02:24) | -0.94 |

# VASI/PAPI Flight Inspection Report

Printed: 12 Dec 2019 22:08:23

DataFile: VASI0014.PAPI
Date and Time of Inspection: 12 Dec 19 12:18:36
Software Version 10.18

Sample Count: 11 Samples Averaged: 9
Average Angle: 2.82 Std. Deviation: 0.06
Maximum Angle: 2.89 @ Sample 5
Minimum Angle: 2.73 @ Sample 1

Table of Samples

| Sample | Angle | H Angle |
|---|---|---|
| 1 | 2.73 | -0.61 |
| 2 | 2.87 | -0.36 |
| 3 | 2.77 | -0.34 |
| 4 Omit | 2.69 | -0.39 |
| 5 | 2.89 | -0.48 |
| 6 | 2.78 | -0.59 |
| 7 | 2.85 | -0.60 |
| 8 Omit | 2.73 | -0.64 |
| 9 | 2.87 | -0.68 |
| 10 | 2.76 | -0.72 |
| 11 | 2.86 | -0.75 |

Inspector Notes
GPS Tracked Vasi/Papi Inspection
Light 3
Inspection of UARR04 PAPI
Task ID: UARR04 12-Dec-19

| Sample | V Angle | H Angle |
|---|---|---|
| 1 | 2.73 (2:43:48) | -0.61 |
| 2 | 2.87 (2:52:12) | -0.36 |
| 3 | 2.77 (2:46:12) | -0.34 |
| 4 | 2.69 (2:41:24) | -0.39 |
| 5 | 2.89 (2:53:24) | -0.48 |
| 6 | 2.78 (2:46:48) | -0.59 |
| 7 | 2.85 (2:51:00) | -0.60 |
| 8 | 2.73 (2:43:48) | -0.64 |
| 9 | 2.87 (2:52:12) | -0.68 |
| 10 | 2.76 (2:45:36) | -0.72 |
| 11 | 2.86 (2:51:36) | -0.75 |

# VASI/PAPI Flight Inspection Report

Printed: 12 Dec 2019 22:08:37

DataFile: VASI0013.PAPI
Date and Time of Inspection: 12 Dec 19 12:14:06
Software Version 10.18

Sample Count: 12 Samples Averaged: 8
Average Angle: 2.52 Std. Deviation: 0.05
Maximum Angle: 2.60 @ Sample 6
Minimum Angle: 2.45 @ Sample 3

Table of Samples

| Sample | Angle | H Angle |
|---|---|---|
| 1 | 2.47 | -1.73 |
| 2 | 2.59 | -1.09 |
| 3 | 2.45 | -0.80 |
| 4 | 2.57 | -0.54 |
| 5 | 2.50 | -0.47 |
| 6 | 2.60 | -0.43 |
| 7 | 2.50 | -0.46 |
| 8 Omit | 2.59 | -0.49 |
| 9 | 2.50 | -0.54 |
| 10 Omit | 2.61 | -0.58 |
| 11 Omit | 2.50 | -0.66 |
| 12 Omit | 2.61 | -0.75 |

Inspector Notes
GPS Tracked Vasi/Papi Inspection
Light 4
Inspection of UARR04 PAPI
Task ID: UARR04 12-Dec-19

| Sample | V Angle | H Angle |
|---|---|---|
| 1 | 2.47 (2:28:12) | -1.73 |
| 2 | 2.59 (2:35:24) | -1.09 |
| 3 | 2.45 (2:27:00) | -0.80 |
| 4 | 2.57 (2:34:12) | -0.54 |
| 5 | 2.50 (2:30:00) | -0.47 |
| 6 | 2.60 (2:36:00) | -0.43 |
| 7 | 2.50 (2:30:00) | -0.46 |
| 8 | 2.59 (2:35:24) | -0.49 |
| 9 | 2.50 (2:30:00) | -0.54 |
| 10 | 2.61 (2:36:36) | -0.58 |
| 11 | 2.50 (2:30:00) | -0.66 |
| 12 | 2.61 (2:36:36) | -0.75 |

# VASI/PAPI Flight Inspection Report

Printed: 12 Dec 2019 22:07:41

DataFile: VASI0007.PAPI
Date and Time of Inspection: 12 Dec 19 12:44:05
Software Version 10.18

Sample Count: 10 Samples Averaged: 8
Average Angle: 3.50 Std. Deviation: 0.08
Maximum Angle: 3.62 @ Sample 7
Minimum Angle: 3.37 @ Sample 6

Table of Samples

| Sample | Angle | H Angle |
|---|---|---|
| 1 | 3.51 | -0.51 |
| 2 Omit | 3.38 | -0.65 |
| 3 | 3.52 | -0.41 |
| 4 | 3.43 | -0.22 |
| 5 | 3.55 | -0.42 |
| 6 | 3.37 | -0.85 |
| 7 | 3.62 | -1.11 |
| 8 | 3.42 | -1.43 |
| 9 | 3.61 | -1.78 |
| 10 Omit | 3.87 | -2.29 |

BTT22 UARR PAPI

Inspector Notes
GPS Tracked Vasi/Papi Inspection
Light 1
Inspection of UARR22 PAPI
Task ID: UARR22 12-Dec-19

| Sample | V Angle | H Angle |
|---|---|---|
| 1 | 3.51 (3:30:36) | -0.51 |
| 2 | 3.38 (3:22:48) | -0.65 |
| 3 | 3.52 (3:31:12) | -0.41 |
| 4 | 3.43 (3:25:48) | -0.22 |
| 5 | 3.55 (3:33:00) | -0.42 |
| 6 | 3.37 (3:22:12) | -0.85 |
| 7 | 3.62 (3:37:12) | -1.11 |
| 8 | 3.42 (3:25:12) | -1.43 |
| 9 | 3.61 (3:36:36) | -1.78 |
| 10 | 3.87 (3:52:12) | -2.29 |

# VASI/PAPI Flight Inspection Report

Printed: 12 Dec 2019 22:07:23

DataFile: VASI0011.PAPI
Date and Time of Inspection: 12 Dec 19 13:04:10
Software Version 10.18

Sample Count: 8 Samples Averaged: 7
Average Angle: 3.17 Std. Deviation: 0.08
Maximum Angle: 3.28 @ Sample 2
Minimum Angle: 3.05 @ Sample 1

Table of Samples

| Sample | Angle | H Angle |
|---|---|---|
| 1 | 3.05 | 1.70 |
| 2 | 3.28 | -0.01 |
| 3 | 3.12 | -0.34 |
| 4 | 3.25 | -0.42 |
| 5 | 3.13 | -0.41 |
| 6 | 3.26 | -0.64 |
| 7 | 3.12 | -0.78 |
| 8 Omit | 3.26 | -0.90 |

Inspector Notes
GPS Tracked Vasi/Papi Inspection
Light 2
Inspection of UARR22 PAPI
Task ID: UARR22 12-Dec-19

| Sample | V Angle | H Angle |
|---|---|---|
| 1 | 3.05 (3:03:00) | 1.70 |
| 2 | 3.28 (3:16:48) | -0.01 |
| 3 | 3.12 (3:07:12) | -0.34 |
| 4 | 3.25 (3:15:00) | -0.42 |
| 5 | 3.13 (3:07:48) | -0.41 |
| 6 | 3.26 (3:15:36) | -0.64 |
| 7 | 3.12 (3:07:12) | -0.78 |
| 8 | 3.26 (3:15:36) | -0.90 |

# VASI/PAPI Flight Inspection Report

Printed: 12 Dec 2019 22:07:00

DataFile: VASI0014.PAPI
Date and Time of Inspection: 12 Dec 19 13:17:14
Software Version 10.18

Sample Count: 10 Samples Averaged: 8
Average Angle: 2.82 Std. Deviation: 0.06
Maximum Angle: 2.90 @ Sample 10
Minimum Angle: 2.75 @ Sample 3

Table of Samples

| Sample | Angle | H Angle |
|---|---|---|
| 1 Omit | 2.69 | 3.86 |
| 2 | 2.84 | 0.85 |
| 3 | 2.75 | -0.80 |
| 4 | 2.86 | -0.53 |
| 5 | 2.75 | -0.11 |
| 6 | 2.87 | -0.30 |
| 7 | 2.76 | -0.44 |
| 8 | 2.87 | -0.51 |
| 9 Omit | 2.73 | -0.51 |
| 10 | 2.90 | -0.61 |

Inspector Notes
GPS Tracked Vasi/Papi Inspection
Light 3
Inspection of UARR22 PAPI
Task ID: UARR22 12-Dec-19

| Sample | V Angle | H Angle |
|---|---|---|
| 1 | 2.69 (2:41:24) | 3.86 |
| 2 | 2.84 (2:50:24) | 0.85 |
| 3 | 2.75 (2:45:00) | -0.80 |
| 4 | 2.86 (2:51:36) | -0.53 |
| 5 | 2.75 (2:45:00) | -0.11 |
| 6 | 2.87 (2:52:12) | -0.30 |
| 7 | 2.76 (2:45:36) | -0.44 |
| 8 | 2.87 (2:52:12) | -0.51 |
| 9 | 2.73 (2:43:48) | -0.51 |
| 10 | 2.90 (2:54:00) | -0.61 |

# VASI/PAPI Flight Inspection Report

Printed: 12 Dec 2019 22:06:38

DataFile: VASI0016.PAPI
Date and Time of Inspection: 12 Dec 19 13:25:59
Software Version 10.18

Sample Count: 13 Samples Averaged: 9
Average Angle: 2.51 Std. Deviation: 0.09
Maximum Angle: 2.65 @ Sample 3
Minimum Angle: 2.35 @ Sample 5

Table of Samples

| Sample | Angle | H Angle |
|---|---|---|
| 1 | 2.62 | 1.97 |
| 2 | 2.53 | 0.39 |
| 3 | 2.65 | -0.09 |
| 4 | 2.42 | 0.06 |
| 5 | 2.35 | -0.10 |
| 6 Omit | 2.63 | -0.32 |
| 7 | 2.50 | -0.70 |
| 8 Omit | 2.62 | -0.67 |
| 9 | 2.51 | -0.58 |
| 10 Omit | 2.63 | -0.72 |
| 11 | 2.49 | -1.04 |
| 12 Omit | 2.68 | -1.13 |
| 13 | 2.52 | -1.21 |

Inspector Notes
GPS Tracked Vasi/Papi Inspection
Light 4
Inspection of UARR22 PAPI
Task ID: UARR22 12-Dec-19

| Sample | V Angle | H Angle |
|---|---|---|
| 1 | 2.62 (2:37:12) | 1.97 |
| 2 | 2.53 (2:31:48) | 0.39 |
| 3 | 2.65 (2:39:00) | -0.09 |
| 4 | 2.42 (2:25:12) | 0.06 |
| 5 | 2.35 (2:21:00) | -0.10 |
| 6 | 2.63 (2:37:48) | -0.32 |
| 7 | 2.50 (2:30:00) | -0.70 |
| 8 | 2.62 (2:37:12) | -0.67 |
| 9 | 2.51 (2:30:36) | -0.58 |
| 10 | 2.63 (2:37:48) | -0.72 |
| 11 | 2.49 (2:29:24) | -1.04 |
| 12 | 2.68 (2:40:48) | -1.13 |
| 13 | 2.52 (2:31:12) | -1.21 |

**«ҚАЗАҚСТАННЫҢ АВИАЦИЯЛЫҚ ӘКІМШІЛІГІ»**
**АКЦИОНЕРЛІК ҚОҒАМЫ**

**(010000, Қазақстан Республикасы, Астана қаласы, Мәңгілік Ел даңғылы, 55/15 үй, С 2.3 блогы Тел.: 8 (7172) 79-82-28, e-mail: frontoffice@caakz.kz)**

**Жарықпен сигнал беру жабдығының пайдалануға**
**ЖАРАМДЫЛЫҚ КУӘЛІГІ**

**ЖСЖ сериясы № 0000028-22**

2022 жылғы "28" қарашада берілген.
2023 жылғы "31" қазанға дейін жарамды.

1. Азаматтық авиация ұйымының атауы: ***««Орал» халықаралық әуежайы» ЖШС***
2. Магниттік бағыты***: МҚБ-221°, МҚБ-41°***
3. Орнатылған жабдықтың үлгісі және жүйе санаты: ***ИКАО-ның I санаты бойынша ЖҚЖ-1 үлгісі, «Lucebit» өндіруші***
4. Пайдалана басталған жыл: ***2015 ж.***
5. Жарықпен сигнал беру жабдығының пайдалануға жарамдылық куәлігін тіркеу мен беру үшін негіздеме: ***2022 жылғы «03» қарашадағы ««Орал» халықаралық әуежайы» ЖШС әуеайлағын сертификаттық тексеру актісі.***
6. Осы куәлік ***Орал әуеайлағының*** жарықпен сигнал беру жабдығының нормативтік құжаттардың талаптарына сәйкестігін куәландырады.
7. Пайдаланымдық шектеулер: ***Жоқ.***
8. Инспекциялық бақылауды ***«Қазақстанның авиациялық әкімшілігі» АҚ*** жүзеге асырады.

**Бас директор** _____ **Раду Каталин**

0000030

**АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО**
**«АВИАЦИОННАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ КАЗАХСТАНА»**

**(010000, Республика Казахстан, город Астана, проспект Мәңгілік Ел, дом 55/15, Блок С 2.3, тел.: 8 (7172) 79-82-28, e-mail: frontoffice@caakz.kz)**

# УДОСТОВЕРЕНИЕ ГОДНОСТИ
## к эксплуатации светосигнального оборудования

**Серия ССО № 0000028–22**

Выдано «28» ноября 2022 г.
Действительно до «31» октября 2023 г.

1. Наименование организации гражданской авиации: ***ТОО «Международный аэропорт «Орал»***
2. Магнитный курс: ***МК пос. 221°, МК пос. 41°***
3. Тип установленного оборудования и категория системы: ***тип ОВИ-1, фирмы «Lucebit» по I категории ИКАО***
4. Год начала эксплуатации: ***2015 г.***
5. Основание для регистрации и выдачи Удостоверения годности светосигнального оборудования к эксплуатации: ***Акт сертификационного обследования аэродрома ТОО «Международный аэропорт «Орал» от «03» ноября 2022 года.***
6. Настоящим удостоверяется, что система светосигнального оборудования ***аэродрома г. Уральск*** соответствует требованиям нормативных документов.
7. Эксплуатационные ограничения: ***Нет.***
8. Инспекционный контроль осуществляет ***АО «Авиационная администрация Казахстана».***

**Генеральный директор** **Раду Каталин**

0000030

**Комитет по чрезвычайным ситуациям**

**Министерство внутренних дел**
**Республики Казахстан**

Аттестат
№ KZ01VPC00010426
Номер аттестата

Настоящий аттестат выдан ТОВАРИЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ "МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ "ОРАЛ"
(наименование негосударственной противопожарной службы)
090008, Республика Казахстан, Западно-Казахстанская область, Теректинский район, Подстепновский с.о., с.Подстепное, улица АЭРОПОРТ, дом № б-н,
(юридический адрес)
на право проведения работ по предупреждению и тушению пожаров, обеспечению пожарной безопасности и проведению аварийно-спасательных работ в организациях, населенных пунктах и на объектах
С выездной техникой
(вид противопожарной службы)
Срок действия аттестата с 19.08.2019

И.о. Председателя Кульдиков Марат Мухаметкалиевич
(Ф.И.О. (при его наличии)

город г.Нур-Султан

Бұл құжат ҚР 2003 жылдың 7 қаңтарындағы «Электронды құжат және электронды сандық қол қою» туралы заңның 7 бабы, 1 тармағына сәйкес қағаз бетіндегі заңмен тең. Электрондық құжа

# ПРИКАЗ

**ЗКО, Теректинский район, с.Подстепное, Аэропорт** **№ 20/2** **«05» января 2020 г.**

**«О назначении лиц, ответственных за координацию выполнения мероприятий на аэродроме по удалению воздушного судна потерявшего возможность двигатся»**

на основании Правил аварийно-спасательного и аэродромного обеспечения гражданской авиации Республики Казахстан:

**ПРИКАЗЫВАЮ:**

1. Назначить Начальника ИАС Рязанцева Ю.М. ответственным за координацию выполнения мероприятий на аэродроме по удалению воздушного судна потерявшего возможность двигаться.
2. Начальнику АС Самусеву Ф.А. и начальнику СПАСОП Джумашеву С.М. оказывать содействие при выполнении службой ИАС мероприятий по удалению воздушного судна потерявшего возможность двигаться.
3. Контроль за исполнением данного приказа оставляю за собой.
4. Довести настоящий приказ до всех заинтересованных лиц.

**Генеральный директор** **Х. Раскалиев**

С приказом ознакомлены:

Начальник ИАС _____ Рязанцев Ю.М.

Начальник АС _____ Самусев Ф.А.

Начальник СПАСОП _____ Джумашев С.М.

**«УТВЕРЖДАЮ»**
**Генеральный директор ТОО «МА «Орал»**
**_____Х.Ш. Раскалиев**
**«__09__»_____2020 г.**

**План учебных тревог и противоаварийных тренировок на складе ГСМ и в здании Котельной ТОО «МА «Орал» на 2020 год.**

| № п/п | Дата проведения | Наименование мероприятий | Органы принимающие участие при проведении учебных тревог и тренировок | Произв. Участки службы ТОО участвующие в тренировке | Ответственные лица за подготовку и проведение тревог (тренировки) | Результат мероприятия |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 15.05.2020 г. | Проведение учебной тревоги по имитации разлива горюче-смазочных материалов (бензина, керосина, дизтоплива) и пожара на складе ГСМ. | Представитель ДЧС | Работники ГСМ, ПСР СПАСОП,ЭСТОП ССТ | Швайко С. – Начальник ГСМ. Нуржанов Б.Н. Джетибаев Х.Т. | |
| 2 | 21.07.2020 г. | Проведение противоаварийных тренировок по имитации нарушения герметичности газопровода в здании котельной. | Представители ДЧС | Персонал ТиСТО, ПСР СПАСОП | Муксанов К.С. - нач.службыТиСТО, Ержанұлы А.- Главный инженер | |

**Главный инженер** **Ержанұлы А**

**Согласовано:**

**Начальник СПАСОП** **Джумашев С.М.**

**Начальник службы Б и ОТ** **Мукашев Б.Х.**

**БЕКІТЕМІН**
**«Орал» Халықаралық әуежайы»**
**ЖШСБас директоры**
**_____Х.Ш. Раскалиев**
**«__02__» _____2020 ж.**

**«Орал»ХӘ»ЖШС қазандық ғимаратының және ЖЖМ қоймасында оқу дабылдары мен апатқа қарсы жаттығулардың 2020 жылға**
**ЖОСПАРЫ**

| № р\с | Өткізу күні | Шаралар атауы | оқу дабылдары мен апатқа қарсы жаттығуларға қатысушы ұйымдар | ЖШС-тің жаттығуға қатысушы өндірістік учаскелері | Дабылдар (жаттығулар) дайындығы мен өтуіне жауапты тұлғалар. | Шаралар нәтижесі |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 15.05.2020 ж. | Жанар-жағар майлар(бензина, керосина, дизтоплива) төгілуі салдары және ЖЖМ қоймасында өрт шығуды бейнелейтін жағдай бойынша оқу дабылын жүргізу. | ТЖД өкілі | ЖЖМ жұмыскерлері, ҰІАҚҚҚ, ҰІАҚҚҚ, ААҚ ӨҚЖ | Швайко С. – ЖЖМ бастығы. НуржановБ.Н. –ТК бастығы. Джетибаев Х.Т. – ҰІАҚҚҚ бастығы | |
| 2 | 21.07.2020 ж. | Қазандық ғимаратында газ құбыры ныгыздығының бұзылуынан болған апатқа қарсы жаттғулар жүргізу. | ТЖД өкілдері | ЖжСТҚ қызметкерлері, ҰІАҚҚҚӨҚЖ | Муксанов Қ.С. – ЖжСТҚ қызм. баст. Ержанұлы А. –Бас инженер. | |

**Бас инженер** **Ержанұлы А.**

**Келісілді:**

**ҰІАҚҚҚ бастығы** **С. Джумашев**

**ҚжЕҚ қызметінің бастығы** **Б. Мукашев**

**БЕКІТЕМІН**
**«Орал»ХӘ»ЖШС**
**Бас директоры**
**_____Х.Ш. Раскалиев**
**«_01_» ____02____ 2020 ж.**

**2020 ж. I жарты жылға «Орал»ХӘ» АҚТ жасақтарының жеке құрамын теориялық дайындау бойынша сабақтар өткізу**
**ЖОСПАРЫ**

| № | Сабақтар мазмұны | АҚТ жасақтары | Сағат саны | Сабақтардың өту уақыты және орны | Жауапты орындаушы | Ескертпе |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1 | **Тақырып:** Апатқа ұшыраған ӘК жер беті және әуеде іздестіруді қамтамасыз ету | ИАҚ жасағы | 1 сағ. | 25.03.-27.03.20 ж. тех. Класс | ҰИАҚҚҚ бастығы | |
| 2 | **Тақырып:** АҚЖ-н жүргізу кезінде арнайы авто көлікті беру жоспары | ИАҚ жасағы | 1 сағ. | 08.04.-10.04.20 ж. Демалыс бөлмесі | АКҚ бастығы | |
| 3 | **Тақырып:** ҰҚЖ-нан қозғалу қабілетін жоғалтқан ӘК- көшіру | ИАҚ жасағы | 1 сағ. | 15.04.-17.04.20 ж. тех. Класс | ИАҚ бас инженері | |
| 4 | **Тақырып:** Авиакәсіпорынның жауапты аймағында АҚЖ ұйымдастыру және жүргізу. | ИАҚ, АҚ, ЖПБ, САБ, АҚҚ, ЖжЖТҰҚ, Мед. қызм.ҰИАҚҚҚ, АТжКБ | 1 сағ. | 22.04.-24.04.20 ж. тех. Класс | ҰИАҚҚҚ бастығы | |
| 5 | **Тақырып:** АҚҚ құрылымы мен қолдану тәртібі | ИАҚ, АҚ | 1 сағ. | 13.05.-15.05.20 ж. тех. Класс | ИАҚ бастығы | |
| 6 | **Тақырып:** Материалдардың тұтану және өртену теориясы және өртті сөндіру тактикасы. Алғашқы өрт сөндіру құралдарының құрылымы мен қолдану тәртібі | ИАҚ, Мед. қызм. АҚ, ҰИАҚҚҚ, ҚБ, ЖПБ, АКҚ, АТжҚБ | 1 сағ. | 20.05.-22.05.20 ж. тех. Класс | ҰИАҚҚҚ бастығы | |
| 7 | **Тақырып:** Апат және қирауға ұшыраған кезде ӘК-не ену тәсілі. | ҰИАҚҚҚ, ИАҚ, АҚ | 1 сағ. | 03.06.- 05.06.20 ж. тех. Класс | ҰИАҚҚҚ бастығы | |
| 8 | **Тақырып:** Алғашқы медициналық көмек көрсету тәсілі. Зардап шеккендерді мед. мекемелерге көшіру ережесі. | Мед.қызм., ИАҚ, АҚ, ҚБ, ҰИАҚҚҚ, АКҚ, АТжКБ, ЖжЖТҰҚ. | 1 сағ. | 09.06.- 12.06.20 ж. тех. Класс | Денссақт бөл. меңг. ҰИАҚҚҚ бастығы | |
| 9 | **Тақырып:** Радиоалмасу, құрылғыны жүргізу және (ҚТ, УҚТ) радиобекетін қолдану ережесі. | ҰИАҚҚҚ, ИАҚ, ӘҚ, ҚБ, АКҚ, АТжКБ, ЖжЖТҰҚ | 1 сағ. | 16.06.-19.06.20 ж. тех. класс. | АТжКБ баст. | |

**ҰИАҚҚҚ бастығы** **С. Джумашев**

**УТВЕРЖДАЮ**
**Генеральный директор**
**ТОО «Международный аэропорт «Орал»**
**_____Раскалиев Х.Ш.**
**«___»_____2020 г.**

**ПЛАН**

проведения занятий по теоретической подготовке личного состава расчетов АСК ТОО «МА «Орал» на I полугодие 2020 г.

| № | Содержание занятий | Расчеты АСК | Кол-во часов | Время и место проведения занятий | Ответственный исполнитель | Примечание |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1 | **Тема:** Обеспечение наземного и воздушного поиска ВС терпящих бедствие | Расчет ИАС | 1 час | 25.03.-27.03.20 г. тех. Класс | Нач. СПАСОП | |
| 2 | **Тема:** План подачи спец. автотранспорта при проведении АСР | Расчет ИАС | 1 час | 08.04.-10.04.20 г. комната отдыха | Нач. ССТ | |
| 3 | **Тема:** Эвакуация ВС, потерявшего способность двигаться с ВВП. | Расчет ИАС | 1 час | 15.04.-17.04.20 г. тех. Класс | Гл. инж. ИАС | |
| 4 | **Тема:** Организация и проведение АСР в зоне отв. Авиапредприятия. | ИАС, АС, ЛПП, САБ, СОАП, Мед.сл., СПАСОП, ОИТиК | 1 час | 22.04.-24.04.20 г. тех. Класс | Нач. СПАСОП | |
| 5 | **Тема:** Устройство и порядок использования АСС | ИАС, АС | 1 час | 13.05.-15.05.20 г. тех. Класс | Нач. ИАС | |
| 6 | **Тема:** Теория горения и возгорания материалов и тактика тушения пожаров. Устройство и порядок применения первичных средств пожаротушения | ИАС, Мед.сл., АС, СПАСОП, ПБ, ЛПП, ССТ, ОИТиК | 1 час | 20.05.-22.05.20 г. тех. Класс | Нач. СПАСОП | |
| 7 | **Тема:** Способы проникновения в ВС при авариях и катастроф | СПАСОП, ИАС, АС | 1 час | 03.06.-05.06.20 г. тех. Класс | Нач. СПАСОП | |
| 8 | **Тема:** Способы оказания первой медицинской помощи. Правила эвакуации пострадавших в мед. учреждение | Мед.сл., ИАС, АС, ПБ, СПАСОП, ССТ, ОИТиК, СОАП . | 1 час | 09.06.-12.06.20 г. тех. Класс | Зав. здравпунктом Нач. СПАСОП | |
| 9 | **Тема:** Правила ведения радиообмена, устройство и использование радиостанций (КВ, УКВ.) | СПАСОП, ИАС, АС, ПБ, СПАСОП, ССТ, ОИТиК, СОАП. | 1 час | 16.06.-19.06.20 г. тех. класс | Нач. ОИТиК | |

**Начальник СПАСОП** **С. Джумашев**

**УТВЕРЖДАЮ**
**Генеральный директор ТОО «МА «Орал»**
**_____Раскалиев Х.Ш.**
**«10» 01 2019 г.**

**ПЛАН**
**проведения занятий по теоретической подготовке личного состава расчетов АСК ТОО «МА «Орал» на 2019 г.**

| № | Содержание занятий | Расчеты АСК | Кол-во часов | Время и место проведения занятий | Ответственный исполнитель | Примечание |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1 | **Тема:** Обеспечение наземного и воздушного поиска ВС терпящих бедствие | Расчет ИАС | 1 час | 25.03.-28.03.18г. тех. класс | Нач. СПАСОП | |
| 2 | **Тема:** План подачи спец. автотранспорта при проведении АСР | Расчет ИАС | 1 час | 08.04.-11.04.18г. комната отдыха | Нач. ССТ | |
| 3 | **Тема:** Эвакуация ВС, потерявшего способность двигаться с ВВП. | Расчет ИАС | 1 час | 13.05.-16.05.18г. тех. класс | Гл. инж. ИАС | |
| 4 | **Тема:** Организация и проведение АСР в зоне отв. Авиапредприятия. | ИАС, АС, ЛПП, САБ, СОАП, Мед.сл., СПАСОП, ОИТиК | 1 час | 17.06.-20.06.18г. тех. класс | Нач. СПАСОП | |
| 5 | **Тема:** Устройство и порядок использования АСС | ИАС, АС | 1 час | 24.06.-27.06.18г. тех. класс | Нач. ИАС | |
| 6 | **Тема:** Теория горения и возгорания материалов и тактика тушения пожаров. Устройство и порядок применения первичных средств пожаротушения | ИАС, Мед.сл., АС, СПАСОП, ПБ, ЛПП, ССТ, ОИТиК | 1 час | 15.07.-18.07.18г. тех. класс | Нач. СПАСОП | |
| 7 | **Тема:** Способы проникновения в ВС при авариях и катастроф | СПАСОП, ИАС, АС | 1 час | 21.07.-25.07.18г. тех. класс | Нач. СПАСОП | |
| 8 | **Тема:** Способы оказания первой медицинской помощи. Правила эвакуации пострадавших в мед. учреждение | Мед.сл., ИАС, АС, ПБ, СПАСОП, ССТ, ОИТиК, СОАП . | 1 час | 12.08.-15.08.18г. тех. класс | Зав. здравпунктом Нач. СПАСОП | |
| 9 | **Тема:** Правила ведения радиообмена, устройство и использование радиостанций (КВ, УКВ.) | СПАСОП, ИАС, АС, ПБ, СПАСОП, ССТ, ОИТиК, СОАП. | 1 час | 19.08.-22.08.18г. тех. класс | Нач. ОИТиК | |

**Начальник СПАСОП** **Х. Джетибаев**

**БЕКІТЕМІН**
**«Орал»ХӘ» ЖШС бас директоры**
**_____РаскалиевХ.Ш.**
**«_10_»_____01_____2019 ж.**

**2019 ж. жылға «Орал»ХӘ» ЖШС АҚ Жасақтарының жеке құрамын теориялық дайындау бойынша сабақтар өткізу ЖОСПАРЫ**

| № | Сабақтар мазмұны | АҚТ жасақтары | Сағат саны | Сабақтардың өту уақыты және орны | Жауапты орындаушы | Ескертпе |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1 | **Тақырып:** Апатқа ұшыраған ӘК жер беті және әуеде іздестіруді қамтамасыз ету | ИАҚ жасағы | 1 сағ. | 25.03.-28.03.18 ж. тех. класс | ҰИАҚҚҚ бастығы | |
| 2 | **Тақырып:** АҚЖ-н жүргізу кезінде арнайы авто көлікті беру жоспары | ИАҚ жасағы | 1 сағ. | 08.04.-12.04.18ж. Демалыс бөлмесі | АКҚ бастығы | |
| 3 | **Тақырып:** ҰҚЖ-нан қозғалу қабілетін жоғалтқан ӘК- көшіру | ИАҚ жасағы | 1 сағ. | 13.05.-16.05.18ж. тех. класс | ИАҚ бас инженері | |
| 4 | **Тақырып:** Авиакәсіпорынның жауапты аймағында АҚЖ ұйымдастыру және жүргізу. | ИАҚ, АҚ, ЖПБ, САБ, АҚҚ, ЖжЖТҰҚ, Мед. қызм. ҰИАҚҚҚ, АТжКБ | 1 сағ. | 17.06.-20.06.18ж. тех. класс | ҰИАҚҚҚ бастығы | |
| 5 | **Тақырып:** АҚҚ құрылымы мен қолдану тәртібі | ИАҚ, АҚ | 1 сағ. | 24.06.-27.06.18ж. тех. класс | ИАҚ бастығы | |
| 6 | **Тақырып:** Материалдардың тұтану және өртену теориясы және өртті сөндіру тактикасы. Алғашқы өрт сөндіру құралдарының құрылымы мен қолдану тәртібі | ИАҚ, Мед. қызм. АҚ, ҰИАҚҚҚ, ҚБ, ЖПБ, АКҚ, АТжҚБ | 1 сағ. | 15.07.-18.07.18ж. тех. класс | ҰИАҚҚҚ бастығы | |
| 7 | **Тақырып:** Апат және қирауға ұшыраған кезде ӘК-не ену тәсілі. | ҰИАҚҚҚ, ИАҚ, АҚ | 1 сағ. | 21.07.-25.07.18ж. тех. класс | ҰИАҚҚҚ бастығы | |
| 8 | **Тақырып:** Алғашқы медициналық көмек көрсету тәсілі. Зардап шеккендерді мед. мекемелерге көшіру ережесі. | Мед.қызм., ИАҚ, АҚ, ҚБ, ҰИАҚҚҚ, АКҚ, АТжКБ, ЖжЖТҰҚ. | 1 сағ. | 12.08.-15.08.18ж. тех. класс | Денссақтау бөлімі меңгеруш. ҰИАҚҚҚ бастығы | |
| 9 | **Тақырып:** Радиоалмасу, құрылғыны жүргізу және (ҚТ, УҚТ) радиобекетін қолдану ережесі. | ҰИАҚҚҚ, ИАҚ, ӘҚ, ҚБ, АКҚ, АТжКБ, ЖжЖТҰҚ | 1 сағ. | 19.08.-22.08.18 ж. тех. класс. | АТжКБ баст. | |

**ҰИАҚҚҚ бастығы** **Х. Джетибаев**

**УТВЕРЖДАЮ**
**Генеральный директор ТОО «МА «Орал»**
**_____Раскалиев Х.Ш.**
**«_10_»_____2019 г.**

# П Л А Н
## практических занятий и тренировок с личным составом АСК СПАСОП на 2019 год.

| № п/п | Тема занятий | Расчеты АСК участвующие на занятиях | кол-во часов | Время и место проведения занятий | Ответственный исполнитель | Примечание |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1 | Тема № 1: «Сбор, выезд и прибытие АСК по тревоге в самую отдаленную точку ВПП» | Штатные и нештатные расчеты АСК | 1 час | 11.03.– 14.03.2019 г.<br>18.06.– 20.06.2019 г.<br>Отдаленная точка ВПП | Нач.СПАСОП<br>ЗГД по АБ | |
| 2 | Тема № 2: «Тушение пожара разлитого авиатоплива» | ПСР и медицинский расчеты | 1 час | 08.04. – 12.04.2019 г.<br>25.06. – 28.06.2019 г. | Нач. СПАСОП<br>Ком. отделений ППЗ | |
| 3 | Учение по плану проведения АСР | Штатные и нештатные расчеты АСК | 2 часа | 16.05.2019 г.<br>Полигон<br>Квадрат №_1 «Д»____ | Первый ЗГД<br>ЗГД по АБ<br>Нач.СПАСОП | |
| 4 | Тема № 3: «Сбор, выезд и прибытие расчетов по тревоге к аварийному ВС, тушение пожара силовой установки» | ПСР и медицинский расчеты | 1 час | 20.05. – 24.05.2019 г.<br>13.08. – 16.08.2019 г.<br>Полигон | Нач.СПАСОП<br>Ком. отделений ППЗ | |
| 5 | Тема № 4: «Тушение магниевых сплавов детали шасси ВС» | ПСР и медицинский расчеты | 1 час | 24.07. – 26.07.2019 г.<br>16.09. – 20.09.2019 г.<br>Полигон | Нач.СПАСОП<br>Ком. отделений ППЗ | |

**Начальник СПАСОП** **Джетибаев Х.Т.**

**Согласовано:**
**Зам. ГД по АБ** **Макаренко М.В.**

**БЕКІТЕМІН**
**«Орал»ХӨ» ЖШС бас директоры**
**_____ РаскалиевХ.Ш.**
**«___» _____2019 ж.**

**2019 жылға ҰІАҚҚҚ АҚТ жеке құрамына өткізілетін машықтық сабақтар мен жаттықтырулар ЖОСПАРЫ.**

| № | Сабақтардың тақырыптары | Сабақтарға қатысушы АҚТ жасақтары | Сағат саны | Сабақтардың өткізілу уақыты мен орны | Жауапты орындаушы | Ескертпе |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1 | № 1 тақырып: «ҰҚЖ-ның ең алыстағы нүктесіне дабыл бойынша жиналу, шығу және келіп жету» | Штаттық және штаттан тыс АҚТ жасақтары | 1 сағ. | 11.03.– 14.03.2019 ж.<br>18.06.– 20.06.2019 ж.<br>ҰҚЖ шалғайдағы нүктесі | ҰІАҚҚҚ бастығы<br>АҚ б. БД орынбасары | |
| 2 | № 2 тақырып: «Төгілген авиа отынның өртін сөндіру» | ӨҚЖ және медициналық жасақтар | 1 сағ. | 08.04. – 12.04.2019 ж.<br>25.06.– 28.06.2019 ж. | ҰІАҚҚҚ бастығы<br>ӨҚҚ бөлімінің ком. | |
| 3 | АҚЖ жүргізу жоспары бойынша үйрету | Штаттық және штаттан тыс АҚТ жасақтары | 2 сағ. | 16.05.2019 ж.<br>№ 1 «Д»шаршы Полигон | БД бірінші орынбасары<br>АҚ б. БД орынбасары<br>ҰІАҚҚҚ бастығы | |
| 4 | № 3 тақырып: «Дабыл бойынша апаттық ӘК-не жасақтардың жиналуы, шығуы және келіп жетуі, күш беретін қондырғымен өртті сөндіру» | ӨҚЖ және медициналық жасақтар | 1 сағ. | 20.05. – 24.05.2019 ж.<br>10.08.– 14.08.2019 ж.<br>Полигон | ҰІАҚҚҚ бастығы<br>ӨҚҚ бөлімінің ком. | |
| 5 | № 4 тақырып: «ӘК шассиі бөлшектерінің магний ерітіндісін сөндіру» | ӨҚЖ және медициналық жасақтар | 1 сағ. | 24.06. – 28. 06.2019 ж.<br>14.07. – 18.07.2019 ж.<br>Полигон | ҰІАҚҚҚ бастығы<br>ӨҚҚ бөлімінің ком. | |

**ҰІАҚҚҚ бастығы** **Джетибаев Х.Т.**

**Келісілді:**
**АҚ б. БД орынбасары** **Макаренко М.В.**

**УТВЕРЖДАЮ**
**Начальник СПАСОП**
**ТОО «Международный аэропорт «Орал»**
**_____ Насипов А.С.**
**«28» 06 2019 г.**

**ПЛАН**
**практических занятии ПСЧ с л \ с СПАСОП на III квартал 2019 г.**

| № | Наименование мероприятия. | Дата проведения. Место и количество часов. | Ответственный. за проведение мероприятий. |
|---|---|---|---|
| 1 | Норматив №1.3.Сбор и выезд по тревоге с посадкой за воротами гаража. | 02-05.09.2019 г. 1-1.5 час. Фасад. Караульное Помещение. | Ком. отделения. личный состав ПСР |
| 2 | Норматив№11.Установка ПА на гидрант присоединением рукавов к всасывающему патрубку насоса. | 06-.10.09.2019г. 1-1.5 час. Автобаза. Меж. сектор .ПГ № 1.2 | Ком. отделения. личный состав ПСР . |
| 3 | Норматив№13.Боевое развертывание на ПА с подачей ствол одного А и одного Б через разветвление при рабочих линиях на 2 рукава и магистральный на 1 рукава. | 11-14.09.2019 г. 1-1.5 час. Котельной , ГСМ. Международный терминал. | Ком. отделения. личный состав ПСР персоналы ГСМ Котельной |
| 4 | Норматив№15.а. Боевое развертывание, отделения на ПА с подачей одного ствола «Б» на 2 рукава. | 15-18.09.2019 г. 1-1.5 час. Меж. терминал. | Ком. отделения. личный состав ПСР служба СОАП |
| 5 | Норматив№10 Установка ПА./АЦ\ на водоем с присоединением 2-х всасывающих рукавов и сетки. Вр.75-отл.80-хор.90-удв. | 19-22.09.2019 г. 1-1.5 час. ГСМ. | Ком. отделения. личный состав ПСР Начальник ГСМ |
| 6 | Норматив№7.Боевое развертывание отделения с установкой одного ГПС-600 на рукава. | 23-26.09.2019 г. 1-1.5 час. ГСМ. | Ком. отделения. личный состав ПСР персоналы СГСМ |
| 7 | Норматив№11 Боевое развертывание отделения на ПА с подачей 1 ствол А и 1 ств. Б на 4 рабочий(линии) рукава. | 27-30.09.2019 г.1-1.5 час. Полигон. | .Ком. отделения. Личный состав ПСР |
| 8 | Норматив№1.Надевание БОП и снаряжения (без посадки в автомобиль). | 01-04.10.2019 г. вр.1-1.5 час. Караульное помещение. | Ком. отделения. личный состав ПСР |
| 9 | Норматив№2. Надевание тепло отражательного костюма. ТОП-600. | 05-.08.10.2019 г. вр.1-1.5 час. Караульное помещение. | Ком. отделения. личный состав ПСР |

**Командир отделения 1 - смены** **Н. Рахмушев**
**Командир отделения 2 - смены** **Х. Джетибаев**
**Командир отделения 3 - смены** **А. Молдахметов**
**Командир отделения 4- смены** **Т. Кусайнов**

**УТВЕРЖДАЮ**
**Генеральный директор**
**ТОО «Международный аэропорт «Орал»**
**_____Х.Ш. Раскалиев**
**«15» 01 2019 г.**

**Учебный план**
**СПАСОП по обучению НПА и внутренних инструкции в сфере гражданской защиты на 2019 г**

| № | Наименование мероприятия | Дата проведения. Место и количество часов | Ответственный за проведение мероприятии |
|---|---|---|---|
| 1 | **Положение** об организации деятельности негосударственной противопожарной службы **ТОО «Международный аэропорт «Орал»** | **Учебный класс 3,5 час.** | **Начальник СПАСОП** |
| 2 | **Закон Республики Казахстан** от 11.04.2014 года **№188-V «О гражданской защите»** | **Учебный класс 3,5 час.** | **Начальник СПАСОП** |
| 3 | **Приказ** и.о. Министра по инвестициям и развитию **Республики Казахстан** от 26.03.2015 г. **№ 324** «Об утверждении **Правил пожарной безопасности в гражданской авиации РК»** | **Учебный класс 2,5 час.** | **Начальник СПАСОП** |
| 4 | **Приказ МВД РК** от 7 ноября 2014 года **№ 782** «Об утверждении **Правил осуществления деятельности негосударственных противопожарных служб»** | **Учебный класс 2,5 час.** | **Начальник СПАСОП** |
| 5 | Постановление **Правительства РК** от 7 апреля 2011 года **№ 404.** «Об утверждении **Правил аварийно-спасательного обеспечения полетов в аэропортах РК»** | **Учебный класс 2,5 час.** | **Начальник СПАСОП** |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 6 | Постановление **Правительства РК** от 4 ноября 2011 года **№ 1296 «Об утверждении Правил по организации поисково-спасательного обеспечения полетов на территории РК»** | **Учебный класс 2,5 час.** | **Начальник СПАСОП** |
| 7 | Постановление **Правительства РК** от 9 октября 2014 года **№1077 «Об утверждении Правил пожарной безопасности»** | **Учебный класс 2,5 час.** | **Начальник СПАСОП** |
| 8 | **Приказ** и.о. МИР **РК** от 26 марта 2015 года **№ 325** «Об утверждении **Правил аварийно-спасательного обеспечения полетов в аэропортах Республики Казахстан»** | **Учебный класс 2,5 час.** | **Начальник СПАСОП** |
| 9 | **Приказ № 381** от 31 марта 2015 года «Об утверждении **норм годности к эксплуатации аэродромов (вертодромов) гражданской авиации» (НГЭА)** | **Учебный класс 2,5 час.** | **Начальник СПАСОП** |
| 10 | **Приказ МИР РК № 978** от 7 октября 2015 года «Об утверждении **Правил аэродромного обеспечения в гражданской авиации»** | **Учебный класс 2,5 час.** | **Начальник СПАСОП** |
| 11 | **Приказ МЧС РК** от 9 июня 2014 **года № 276** «Об утверждении **Правил обучения работников организаций** и населения **мерам ПБ и** требования к содержанию **учебных программ** по обучению **мерам ПБ»** | **Учебный класс 2,5 час.** | **Начальник СПАСОП** |
| 12 | **Приказ МВД РК** от 24 января 2015 года **№ 48** «Об утверждении **Программы курсов обучения по спец.подготовке специалистов НГПС, а также образца свидетельства об их окончании»** | **Учебный класс 2,5 час.** | **Начальник СПАСОП** |
| 13 | **Постановление Правительства РК** от 16 января 2009 года **№ 14** Об утверждении **Технического регламента «Общие требования к пожарной безопасности»** | **Учебный класс 2,5 час.** | **Начальник СПАСОП** |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 14 | **Приказ МВД РК** от 24 февраля 2015 года **№ 149** «Об утверждении **Правил организации и деятельности государственной системы гражданской защиты»** | **Учебный класс 2,5 час.** | **Начальник СПАСОП** |
| 15 | **Приказ МВД РК** от 6 марта 2015 года **№ 190** «Об утверждении **Правил организации и ведения мероприятий гражданской обороны»** | **Учебный класс 2,5 час.** | **Начальник СПАСОП** |
| 16 | **Приказ МВД РК** от 8 июня 2015 года **№ 510** «Об утверждении **Правил приобретения, создания и использования имущества гражданской обороны»** | **Учебный класс 2,5 час.** | **Начальник СПАСОП** |
| 17 | **Приказ МВД РК** от 24 октября 2014 **года № 732** «Об утверждении **объема и содержания инженерно-технических мероприятий гражданской обороны»** | **Учебный класс 2,5 час.** | **Начальник СПАСОП** |
| 18 | **Аварийный план ТОО «МА Орал»** | **Учебный класс 3 час.** | **Начальник СПАСОП** |
| 19 | **Должностная инструкция** командира отделения, пожарного-спасателя, водителя ПСР **СПАСОП ТОО «МА «Орал»** | **Учебный класс 3 час.** | **Начальник СПАСОП** |
| 20 | **ИНСТРУКЦИЯ** по безопасности и охрана труда СПАСОП, по **пожарной безопасности** для рабочих и служащих аэропорта | **Учебный класс 3 час.** | **Начальник СПАСОП** |
| 21 | **Внутренних распорядок дня СПАСОП и ТБ на перроне, обслуживания ВС** | | |

**Начальник СПАСОП** **Х.Т. Джетибаев**

**УТВЕРЖДАЮ**
**Генеральный директор ТОО «МА«Орал»**
**_____ Раскалиев Х.Ш.**
**«10» 08 2019 г.**

# ПЛАН

технической учебы личного состава СПАСОП в ОЗП 2019 - 2020 г.г.

| № | Наименование темы | Срок проведения | Кол-во часов | Ответствен. за проведение занятий | Место проведения |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1 | Руководящие документы регламентирующие работу СПАСОП. | Ноябрь 2019 г. Январь 2020 г. | 2 | Насипов А.С. | |
| 2 | Взаимодействие подразделений СПАСОП с другими службами аэропорта | До 05.12.2019 г | 2 | Насипов А.С. | |
| 3 | Техника безопасности и охрана труда на рабочем месте. Противопожарный минимум. | Ежемесячно | 2 | Насипов А.С. Мукашев Б.Х. | |
| 4 | Тушение разлитого авиатоплива на месте авиационного происшествия. | Ноябрь 2019 г Февраль 2020г | 2 | Насипов А.С. | |
| 5 | Тушение пожаров внутри пассажирских салонов. | Декабрь 2019г Март 2020 г. | 2 | Насипов А.С. | |
| 6 | Боевое развертывание. | Ежемесячно | 2 | Насипов А.С. | |
| 7 | Тушение пожаров на ВС в особых условиях. | ежеквартально | 2 | Насипов А.С. | |
| 8 | Первичные средства пожаротушения, правила применения. | ежемесячно | 2 | Насипов А.С. | |
| 9 | Оказание первой медицинской помощи | Ежемесячно | 2 | Насипов А.С. Куанышкалиева Э.Т. | |
| 10 | Принятие зачетов | Март 2020 г. | | Насипов А.С. | |

**Составил:**
**Начальник СПАСОП** **Насипов А.С.**

**БЕКІТЕМІН**
**«Орал»Халықаралық әуежайы»**
**ЖШС бас директоры**
**_____ Х.Ш.Раскалиев**
**«__10__» ____08____ 2019 ж.**

ҰІАҚҚҚ жеке құрамын 2019-2020 ж. ж. ККК-ге техникалық оқыту

**ЖОСПАРЫ**

| № | Тақырып атаулары | Өткізу мерзімі | Сағат саны | Сабақ өткізуге жауапты | Өткізілу орны |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1 | ҰІАҚҚҚ жұмысын реттеуші басшылық құжаттар | Қараша 2019 ж Қаңтар 2020 ж. | 2 | Насипов А.С. | |
| 2 | ҰІАҚҚҚ бөлімшесінің әуежайдың басқада қызметтерімен өзара бірлесіп әрекет етуі. | 05.12.2019 дейін | 2 | Насипов А.С. | |
| 3 | Жұмыс орнындағы еңбекті қорғау және қауіпсіздік техникасы. Өртке қарсы минимум. | Ай сайын | 2 | Насипов А.С. Мукашев Б.Х. | |
| 4 | Авиациялық оқиға орнында төгілген авиа жағар майын сөндіру | Қараша 2019 ж Ақпан 2020 ж. | 2 | Насипов А.С. | |
| 5 | Жолаушылар салонының ішіндегі өртті сөндіру. | Желтоқсан 2019 ж. Наурыз 2020 ж | 2 | Насипов А.С. | |
| 6 | Жауынгерлік қанат жаю | Ай сайын | 2 | Насипов А.С. | |
| 7 | Ерекше жағдайларда ӘК-ндегі өртті сөндіру | Тоқсан сайын | 2 | Насипов А.С. | |
| 8 | Алғашқы өрт сөндіру құралдары, қолдану ережелері. | Ай сайын | 2 | Насипов А.С. | |
| 9 | Алғашқы дәрігерлік көмек көрсету | Ай сайын | 2 | | |
| 10 | Сынақ тапсыру | Наурыз 2020 ж. | 2 | Насипов А.С. | |

Дайындаған:

**ҰІАҚҚҚ бастығы** **А. Насипов**

**УТВЕРЖДАЮ**
**Генеральный директор**
**ТОО «Международный аэропорт «Орал»**
**_____ Х.Ш. Раскалиев**
**«___» _____ 2019 г.**

# ПЛАН
подготовки работы СПАСОП
ТОО «МА «Орал» в ОЗП 2019-2020 г.г.

| № п/п | Мероприятия | Срок исполнен. | Ответ. испол. | Отмет. о выполн |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Провести совещание в подразделении СПАСОП по вопросам подготовки к ОЗП 2019-20г. г. с учетом ранее имевших место недостатков и разбором авиационных инцидентов со СПАСОП. | До 18.10.2019 г. | Начальник СПАСОП | |
| 2 | Провести занятия со сменными руководителями АСР по организации и проведению АСР в зоне ответственности. | ежеквартально | Начальник СПАСОП | |
| 3 | Проверка исправности системы оповещения по сигналам «Тревога» и «Готовность». | 1 раза в неделю | Нач. ОИТиК Нач. СПАСОП | |
| 4 | Провести учебно-тренировочные занятия с нештатными расчетами АСК. | 1 раз в квартал | Нач.СПАСОП Нач-ки служб | |
| 5 | Провести учебно-тренировочные занятия с личным составом пожарно-спасательных и медицинских расчетов. | 1 раз в месяц | Нач.СПАСОП | |
| 6 | Организовать проведение работ по техническому обслуживанию и ремонту специальной аварийно-спасательной техники, специального спасательного снаряжения и другого оборудования АСР. | До 25.10.2019г. | Нач. СПАСОП нач-ки служб АСК | |
| 7 | Организовать проверку состояния водоемов и пожарных гидрантов с проверкой на водоотдачу, первичных средств пожаротушения. | ежеквартально | Нач. СПАСОП Нач. ТиСТО | |
| 8 | Провести проверку качества технического обслуживания средств связи охранно-пожарной сигнализации, в т.ч. системы оповещения «Горн» | ежеквартально | Нач. СПАСОП Нач. ОИТиК | |
| 9 | Провести регламентные работы по техническому обслуживанию специальной пожарной техники (АЦ) снаряжения и спасательного оборудования. | ежемесячно | Нач. СПАСОП Нач. ССТ | |
| 10 | Проводить занятия с личным составом по утвержденному учебному плану. | ежемесячно | Нач.СПАСОП | |
| 11 | Проводить тренировки ПСР по плану работы СПАСОП. | 1 раз месяц | Нач.СПАСОП | |
| 12 | Составить отчет о работе СПАСОП в КГА. | Конец года | Нач. СПАСОП | |

**Начальник СПАСОП** **А. Насипов**

**П Р И К А З**

**ЗКО, Теректинский район,**
**с. Подстепное, Аэропорт**

**№** 20/3 **“** 05 **”** 02. **2020 г.**

«О назначении руководителей
аварийно-спасательных работ »

Руководствуясь требованиями п.1 статьи 14 Закона Республики Казахстан от 15 июля 2010 года «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» и Правил аварийно-спасательного обеспечения полетов в аэропортах Республики Казахстан утвержденного Приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК № 325 от 26.03.2015 года.

**П Р И К А З Ы В А Ю :**

1. Непосредственное руководство на проведение АСР при ЧС природного и техногенного характера возложить на главного инженера ТОО А.Ержанұлы.
2. Непосредственное руководство на проведение АСР при возникновении ЧС на территории аэпортового комплекса ТОО «Международный аэропорт «Орал», возложить на Начальника СПАСОП С.М.Джумашева.
3. Руководителям АСР в своей деятельности руководствоваться требованиями Правил аварийно-спасательного обеспечения полетов в аэропортах Республики Казахстан утвержденного Приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК № 325 от 26.03.2015 года, Правил организации поисково-спасательного обеспечение полетов на территории РК утвержденных Постановлением Правительства РК № 1296 от 04.11.2011 г.
4. Контроль за исполнением приказа оставляю за собой.
5. Приказ довести до касающихся лиц.
6. Приказ генерального директора ТОО № 29 от 07.02.2019 года считать утратившим силу.

**Генеральный директор** **Х. Раскалиев**

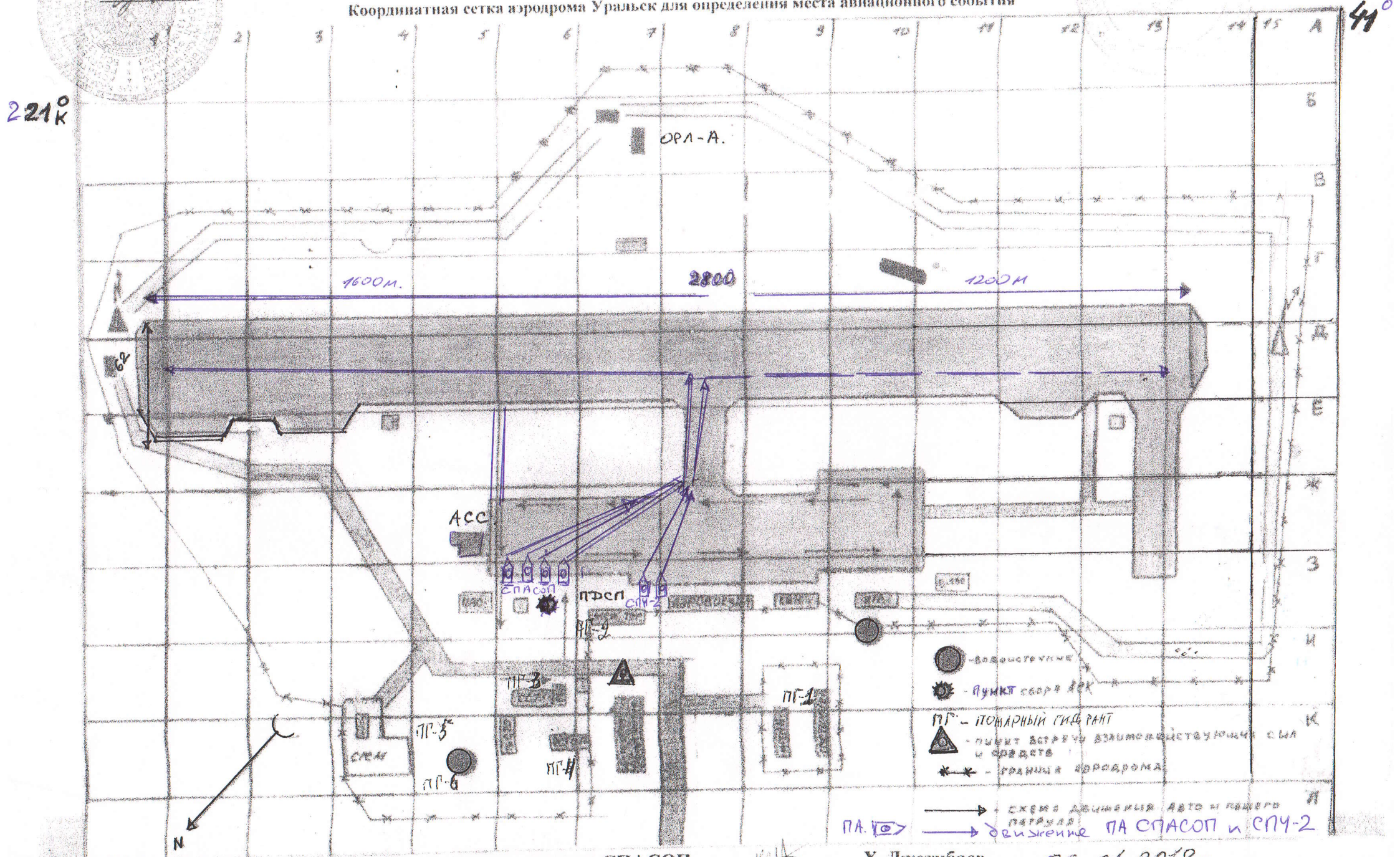
исп. Джумашев С.М.-нач. СПАСОП.
Тел. 93-96-87 2(канц.СПАСОП)

СОГЛАСОВАНО:
Директор УФ РГП «Казаэронавигация»
_____ Сулейменов А.Е.

# Схема движения ПА СПАСОП и СПЧ-2 (г. Уральск)

УТВЕРЖДАЮ
Генеральный директор ТОО «МА «Орал»
_____ Раскалиев Х.Ш.

Координатная сетка аэродрома Уральск для определения места авиационного события




Составил: начальник СПАСОП Х. Джетибаев 03.01.2018 г.

**«УТВЕРЖДАЮ»**
**Генеральный директор ТОО**
**«Международный аэропорт «Орал»**
**_____Раскалиев Х.Ш.**
«21» Октябрь 2019 года

# СХЕМА

## оповещения руководящего состава ТОО при возникновении угрозы АНВ в деятельность аэропорта

| Диспетчер ПДСП | | |
|---|---|---|
| **№** | **Кого оповещает** | **Телефоны** |
| 1 | Генеральный директор<br>Раскалиев Хайретдин Шайхиевич | 8-701-566-23-25<br>сл.93-96-60,93-96-67 |
| 2 | Заместитель ген.директора по АБ<br>Белимов Андрей Игорьевич | 8-777-788-99-83<br>сл.93-96-58 |
| 3 | Начальник ПДСП<br>Ким Евгений Владимирович | 8-701-344-60-61<br>сл.93-96-71 |
| 4 | Начальник смены ПБ САБ | **сл.93-96-81** |
| 5 | Командир отделения СПАСОП | |
| 6 | Главный инженер<br>Ержанұлы Аскар | 8-747-163-14-83<br>сл.93-96-57 |
| 7 | Инженер-инспектор по БП<br>Сирик Петр Иванович | 8-702-338-50-97<br>сл.93-96-56, д.53-53-61 |
| 8 | Начальник СПАСОП<br>Насипов Абай Сапаргалиевич | 8-705-591-24-81 |

| Диспетчер ПДСП | | |
|---|---|---|
| **№** | **Кого оповещает** | **Телефоны** |
| 1 | Начальник АС<br>Самусев Федор Алексеевич | 8-705-662-76-90<br>сл.93-96-79; 93-96-71 |
| 2 | Начальник ИАС<br>Рязанцев Юрий Михайлович | 8-777-284-38-28<br>сл.93-96-80,дом.21-20-50 |
| 3 | Начальник ТК<br>Нуржанов Бериқбулат Насекенович | 8-701-503-58-91, 8-777-873-37-05<br>сл.93-96-65, дом.24-41-48 |
| 4 | Начальник ГСМ<br>Швайко Сергей Владаимирович | 8-777-260-48-91<br>сл.93-96-88 |
| 5 | Начальник ССТ<br>Ислямов Галымжан Капиеви | ч8-705-804-28-35<br>сл.93-96-85, д.50-29-45 |
| 6 | Начальник ОИТиК<br>Тургалиева Ильяс Билялович | 8-747-985-79-80<br>сл. 93-96-50, 93-96-99 |
| 7 | Начальник ТИСТО<br>Муксанов Курмангалий Сагналиевич | 8-705-201—24-17<br>сл.93-96-84 |
| 8 | Начальник ЭСТОП<br>Тухлиев Александр Холодорович | 8-777-616-66-60<br>сл. 93-96-82, дом. 21-27-71 |
| 9 | Начальник СОАП<br>Есмуханова Гульнара Аюповна | 8-701-801-50-65<br>сл.93-96-74,дом.26-82-37 |

**ЗГД по АБ, руководитель САБ** **А.Белимов**

**«УТВЕРЖДАЮ»**
**Генеральный директор ТОО**
**«Международный аэропорт «Орал»**
**_____Раскалиев Х.Ш.**

«21» Октябрь 2019 года

# СХЕМА

## доведения информации в случае угрозы АНВ в деятельность аэропорта до организаций

| Диспетчер ПДСП | | | Начальник смены ПБ | | |
|---|---|---|---|---|---|
| № | Кого оповещает | Телефоны | № | Кого оповещает | Телефоны |
| 1 | Управление АБ ГА –АО «Авиационная Администрация Казахстана»<br>Катышев Д.М. – директор Департамента АБ<br>Бедельбаев А.С. – ст.инспектор АБ<br>Адилбекулы Д. – инспектор АБ | 8(7172)243289<br><br>8-702-222-28-45, 75-48-36<br>8-702-111-36-79, 75-48-37<br>8-701-897-71-61, 75-48-35 | 1 | Дежурного ЛОП аэропорта на ст.г.Уральск | 51-75-95, 97-01-02 |
| 2 | Дежурного ДКНБ | 51-24-66, 98-81-66 | 2 | ЛПП ЛОП на ст.Уральска.<br>Таспаев Н.А<br>Нургалиев К. | <br>8-707-606-31-75<br>8-775-285-54-01 |
| 3 | Дежурного ДП | 51-04-50, 98-45-30 | 3 | Дежурного отпк «Орал»авиационное | 98-93-27, 98-93-40 *(факс)* |
| 4 | Дежурного ДЧС | 51-42-22, 51-39-35 *(факс)* | 4 | Дежурного ТП «Орал-ЦТО» | 93-99-25 |
| 5 | УфРГП «Казаэроновигация» Диспетчера «Брифинг» | 51-10-46;93-92-64 | 5 | Айтжанов Н.Б-начальник ПБ САБ<br>Шолакова К.Б-начальник ПД САБ<br>ЦВН-оператор | 8-777-277-57-94<br>8-778-106-25-22<br>93-96-86 |
| 6 | Представители авиакомпании:<br>«Бек Эйр»-<br>«Сибирь Авиа»-<br>«Эир Астана»-<br>«Казак Эир»-<br>«СКАТ»-<br>«Флай Арыстан»- | <br>8-701-801-50-65<br>8-707-977-66-13<br>8-702-702-36-00<br>8-707-156-36-00<br>8-777-872-85-85<br>8-702-702-10-60 | | | |

**ЗГД по АБ, руководитель САБ** **А.Белимов**

**Акционерное общество "Авиационная администрация Казахстана"**

# СЕРТИФИКАТ
## по организации досмотра службы авиационной безопасности аэропорта

№ KZ21VWC00030772
Дата истечения
срока действия: 29.10.2024

Наименование эксплуатанта ТОВАРИЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ "МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ "ОРАЛ"

Адрес эксплуатанта: 090008, Западно-Казахстанская область, Теректинский район, Чаганский с.о., с.Жана Омир, Отделение Аэропорт1, кв.

Телефон: 87112939657

Факс: 87112939657

E-mail: ma_oral@inbox.ru

Контактная информация: 93-92-68

Настоящий сертификат удостоверяет в том, что эксплуатанту аэропорта ТОВАРИЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ "МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ "ОРАЛ"

(наименование аэропрта)

предоставлено право осуществлять досмотр пассажиров, ручной клади, груза, багажа, почты, бортовых запасов, членов экипажей воздушных судов,авиационного персонала, в соответствии Правилами сертификации и выдачи сертификата по организации досмотра службой авиационной безопасности аэропорта, утвержденными приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 24 февраля 2015 года № 160 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 11379, опубликован 15 июля 2015 года в информационно -правовой системе "Әділет").

Инспекционный контроль осуществляет Акционерное общество "Авиационная администрация Казахстана"

(наименование уполномоченного организации)

МП (при наличии)

Руководитель уполномоченной организации
либо лицо им уполномоченное
Еспотанов Дархан Инкарбекович

_____
(подпись)

(Ф.И.О.)

Дата выдачи: 29.10.2021

Данный документ согласно пункту 1 статьи 7 ЗРК от 7 января 2003 года "Об электронном документе и электронной цифровой подписи" равнозначен
Бұл құжат ҚР 2003 жылдың 7 қаңтарындағы «Электрондық құжат және электрондық сандық қол қою» туралы заңының 7 бабы, 1 тармағына сәйкес қағаз бетіндегі заңмен тең.
Электрондық құжат www.elicense.kz порталында құрылған.Электрондық құжат түпнұсқасын www.elicense.kz порталында тексере аласыз.
Данный документ согласно пункту 1 статьи 7 ЗРК от 7 января 2003 года «Об электронном документе и электронной цифровой подписи» равнозначен документу на бумажном носителе. Электронный документ сформирован на портале www.elicense.kz. Проверить подлинность электронного документа вы можете на портале www.elicense.kz.

ТОВАРИЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ "МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ "ОРАЛ"

название эксплуатанта аэропорта, Сертификат № KZ21VWC00030772)

Данный документ согласно пункту 1 статьи 7 ЗРК от 7 января 2003 года "Об электронном документе и электронной цифровой подписи" равнозначен
Бұл құжат ҚР 2003 жылдың 7 қаңтарындағы «Электрондық құжат және электрондық сандық қолтаңба туралы заңының 7 бабы, 1 тармағына сәйкес қағаз бетіндегі заңмен тең.
Электрондық құжат www.elicense.kz порталында құрылған.Электрондық құжат түпнұсқасын www.elicense.kz порталында тексере аласыз.
Данный документ согласно пункту 1 статьи 7 ЗРК от 7 января 2003 года «Об электронном документе и электронной цифровой подписи» равнозначен документу на бумажном носителе. Электронный документ сформирован на портале www.elicense.kz. Проверить подлинность электронного документа вы можете на портале www.elicense.kz.

ТОВАРИЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ "МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ "ОРАЛ"

название эксплуатанта аэропорта, Сертификат № KZ21VWC00030772)

Данный документ согласно пункту 1 статьи 7 ЗРК от 7 января 2003 года "Об электронном документе и электронной цифровой подписи" равнозначен
Бұл құжат ҚР 2003 жылдың 7 қаңтарындағы «Электрондық құжат және электрондық сандық қолтаңба туралы заңының 7 бабы, 1 тармағына сәйкес қағаз бетіндегі заңмен тең.
Электрондық құжат www.elicense.kz порталында құрылған.Электрондық құжат түпнұсқасын www.elicense.kz порталында тексере аласыз.
Данный документ согласно пункту 1 статьи 7 ЗРК от 7 января 2003 года «Об электронном документе и электронной цифровой подписи» равнозначен документу на бумажном носителе. Электронный документ сформирован на портале www.elicense.kz. Проверить подлинность электронного документа вы можете на портале www.elicense.kz.

**«Согласовано»**
**Директор Уральского филиала**
**РГП «Казаэронавигация»**

**_____ А. Сулейменов**
**«___» _____ 2022 г.**

**«Утверждаю»**
**Генеральный директор**
**ТОО «Международный аэропорт «Орал»**

**_____ А. Тураш**
**«___» _____ 2022 г.**

# Инструкция по взаимодействию аэродромной службы ТОО «Международный аэропорт «Орал» со службой ОВД Уральского филиала РГП «Казаэронавигация» и другими службами, обеспечивающими полеты в аэропорту Уральск ТОО «Международный аэропорт «Орал»

ОРАЛ 2022 г.

## 1. Общие положения.

Инструкция по взаимодействию аэродромной службы ТОО «Международный аэропорт «Орал» со службой ОВД Уральского филиала РГП «Казаэронавигация» и другими службами (далее - Инструкция), обеспечивающими полеты в аэропорту Уральск ТОО «Международный аэропорт «Орал» (далее – ТОО «МА «Орал») разработана на основании требований Закона Республики Казахстан «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» от 15.07.2010 года № 339-IV, «Правил аэродромного обеспечения в гражданской авиации» от 07.10.2015 года № 978, «Правил по организации работы специального транспорта в аэропортах Республики Казахстан» от 26.03.2015 года № 327, Норм годности к эксплуатации аэродромов (вертодромов) гражданской авиации Республики Казахстан от 31.03.2015 года № 381 и определяет ответственность за подготовку летного поля к полетам и принятие решения о пригодности аэродрома к полетам по состоянию ВПП, порядок осмотра ВПП и производства работ на аэродроме, действие должностных лиц по обеспечению безопасности полётов и организации взаимодействия аэродромной службы ТОО «Международный аэропорт «Орал» со службой ОВД Уральского филиала РГП «Казаэронавигация» и другими службами, обеспечивающими полеты в аэропорту Уральск ТОО «Международный аэропорт «Орал».

## 2. Термины, определения и сокращения, используемые в настоящей Инструкции.

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

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

**летная полоса** - определенный участок, включающий ВПП и концевую полосу торможения, если таковая имеется и предназначенная для:

уменьшения риска повреждения воздушных судов, выкатившихся за пределы ВПП;

обеспечения безопасности воздушных судов, пролетающих над ней во время взлета или посадки;

**несанкционированный выезд** на взлетно-посадочную полосу – несанкционированное занятие воздушным судном, транспортным средством или человеком ВПП;

**перрон** - определенная площадь сухопутного аэродрома, предназначенная для размещения воздушных судов в целях посадки или высадки пассажиров,

погрузки и выгрузки почтовых отправлений и грузов, заправки, стоянки или технического обслуживания;

**площадь маневрирования** – часть аэродрома, используемые перроны, предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов.

**РМС** - радиомаячная система посадки;

**рулежная дорожка** (далее РД) - определенный путь на сухопутном аэродроме, установленный для руления воздушных судов, предназначенный для соединения одной части аэродрома с другой, в том числе:

полоса руления воздушного судна на стоянке - часть перрона, обозначенная как рулежная дорожка и предназначенная для обеспечения подхода только к местам стоянки воздушных судов;

перронная рулежная дорожка - часть системы рулежных дорожек, расположенная на перроне и предназначенная для обеспечения маршрута руления через перрон;

**ТОО «Международный аэропорт «Орал»»** - товарищество с ограниченной ответственностью «Международный аэропорт «Орал»».

## 3. Ответственность за подготовку летного поля к полетам.

Ответственность за подготовку летного поля и принятие решения о пригодности аэродрома к полетам по состоянию ВПП, несет аэродромная служба ТОО «Международный аэропорт «Орал»».

Лицами, определяющими готовность аэродрома к полетам, являются начальник аэродромной службы, техник аэродромной службы, или другое определенное лицо, имеющее стаж работы не менее 3 лет в сфере гражданской авиации, отвечающее за подготовку летного поля к полетам, допущенное приказом генерального директора ТОО «МА «Орал» к аэродромному обеспечению полетов, которые:

1) обеспечивают проведение комплекса мероприятий по поддержанию в постоянной эксплуатационной готовности летного поля;

2) контролируют состояние и готовность летного поля к полетам воздушных судов;

3) своевременно производят запись в журнале учета ремонтных и строительных работ на летном поле о предстоящих ремонтных и строительных работах;

4) проводят личный контроль готовности ВПП к приему, выпуску воздушных судов по окончании на ней ремонтных и других видов работ;

5) информируют службу обслуживания воздушного движения Уральского филиала о производстве работ и состоянии летного поля и по необходимости

издают 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 (далее - NOTAM);

6) проводят занятия, с принятием зачетов, с личным составом службы, водительским составом службы спецтранспорта по вопросам, входящим в компетенцию аэродромной службы;

7) при выполнении работ на летном поле производят контрольную проверку радиосвязи с диспетчером диспетчерского пункта «Вышка» (далее - ДПВ) через каждые **15 минут**. При потере или неустойчивости радиосвязи, и других нарушениях, связанных с обеспечением безопасности полетов и необходимости обеспечения взлета (посадки) воздушного судна принимают меры по прекращению работ на аэродроме и выведению спецтехники и аэродромной механизации за пределы летной полосы;

8) проводят оценку состояния ИВПП и принимают решение о готовности ВПП к приему и выпуску воздушных судов;

9) по команде руководителя полетов (далее - РП) или диспетчера ДПВ принимают меры к немедленному освобождению летной полосы и критических зон РМС от средств аэродромной механизации и людей;

10) по необходимости осуществляют мониторинг взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, перрона в период полетов (для обеспечения взлетов и посадок);

11) запрещают выезд на ВПП спецтехники и аэродромной механизации необорудованных габаритными и проблесковыми (импульсными) огнями, радиостанциями и буксировочными устройствами (тросами).

## 4. Систематический контроль состояния летного поля.

С целью обеспечения постоянной эксплуатационной готовности летного поля к полетам на каждом аэродроме должен осуществляться систематический контроль его технического состояния.

Систематический контроль состояния летного поля включает:

- ежедневные оперативные осмотры;
- контрольные осмотры;
- плановые осмотры;
- внеплановые осмотры.

4.1. **Ежедневные оперативные осмотры** производятся перед заступлением на смену техника аэродромной службы. При этом, производится оперативная проверка состояния искусственных покрытий и грунтовых ВПП, элементов летного поля. По выявленным дефектам производится анализ их соответствия предельно допустимым значениям с целью определения пригодности элементов летного поля к эксплуатации.

4.2. **Контрольные осмотры** производятся на предмет наличия посторонних предметов на рабочей площади аэродрома. Контрольные осмотры производятся с интервалом не более трех часов, при перерыве в полетах более трех часов контрольные осмотры производятся перед возобновлением полетов (перед каждым взлетом или посадкой воздушного судна). По результатам данных осмотров принимаются меры по оперативной очистке аэродромных покрытий от посторонних предметов.

4.3. **Плановые осмотры** производятся в период подготовки к работе в осенне-зимний период (далее - ОЗП) или весенне-летний период (далее - ВЛП). По результатам плановых осмотров составляются акты дефектов по форме согласно приложению 1 к «Правилам аэродромного обеспечения в гражданской авиации». На основании актов дефектов составляются планы по устранению выявленных дефектов искусственных покрытий.

4.4. **Внеплановые осмотры** проводятся после выпадения интенсивных осадков, ураганных ветров, стихийных бедствий или воздействия на аэродром других неблагоприятных природных факторов.

## 5. Ремонтные и профилактические работы.

5.1. Ремонтные и профилактические работы, связанные с закрытием аэродрома, производятся по согласованию с руководителем полетов и извещению службы аэронавигационной информации (далее - САИ), при этом САИ подтверждает руководителю полетов (или эксплуатанту аэродрома) о получении данного извещения.

5.2. Техническое обслуживание (ремонт) аэродрома заключается в комплексе инженерно-технических мероприятий, направленных на поддержание или восстановление первоначальных эксплуатационных качеств аэродрома в целом, а также его элементов и конструкции, с целью обеспечения постоянной эксплуатационной готовности аэродрома к полетам и безопасной эксплуатации воздушных судов на ней.

5.3. Техническое обслуживание летного поля заключается в устранении дефектов, недопустимых разрушений и деформаций ВПП, грунтовой ВПП (далее - ГВПП), РД, мест стоянок (далее – МС) и перрона.

5.4. В зависимости от объема и характера работы по техническому обслуживанию (ремонтные) на аэродроме подразделяются на текущие и капитальные.

5.4.1. К текущему техническому обслуживанию (ремонту) относятся работы по систематическому предохранению элементов летного поля и их сооружений от преждевременного разрушения, и износа путем своевременного устранения мелких повреждений и неисправностей.

Текущий ремонт подразделяется на ***плановый*** и ***непредвиденный***.

***Плановый*** ремонт производится по заранее разработанному плану, утвержденному генеральным директором ТОО «МА «Орал»».

***Непредвиденный*** ремонт выполняется по мере возникновения необходимости в процессе эксплуатации аэродрома.

Повреждения непредвиденного или аварийного характера, а также дефекты искусственных покрытий или грунтовой поверхности элементов летного поля, превышающие предельно - допустимые значения (пункт 35 Правил аэродромного обеспечения в гражданской авиации) должны устраняться немедленно.

5.4.2. К текущему ремонту относятся работы по систематическому и своевременному предохранению элементов летного поля и их сооружений от преждевременного износа, разрушения путем устранения повреждений и дефектов. Работы по текущему ремонту могут производиться без прекращения полетов.

5.4.3. К капитальному ремонту относятся такие работы, в процессе которых производятся исправление или смена разрушенных, деформированных и изношенных конструкций в значительных объемах, либо замена их на более прочные и экономичные, а также исправление микрорельефов, без изменений первоначальных основных технических характеристик летного поля (аэродрома).

5.4.4. Объем и способ капитального ремонта аэродромных покрытий устанавливаются на основании оценки их технического состояния по планам дефекта. Капитальный ремонт, реконструкция аэродромных покрытий выполняется строительными организациями, имеющими лицензию, установленного статьей 65 Закона Республики Казахстан от 16 июля 2001 года "Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности в Республике Казахстан".

5.5. Необходимость и назначение вида ремонта зависят от технического состояния искусственных покрытий, оцениваемого критериями предельного состояния, при которых дальнейшая эксплуатация покрытий недопустима. На критерий оценки предельного состояния главное влияние оказывает степень

разрушения покрытия, в особенности его поверхностного слоя, поэтому оценка производится путем количественного определения степени разрушения, деформирования, неровностей и износа покрытия.

5.6. Основные положения по проведению текущего и (или) капитального ремонта, их периодичность, порядок составления и утверждения проектно-сметной документации, стоимости, определяются государственной системой нормативных документов в области архитектуры, градостроительства и строительства, установленных статьей 28 Законом Республики Казахстан от 16 июля 2001 года "Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности в Республике Казахстан".

5.7. При проведении ремонтных работ без прекращения полетов особое внимание уделяется на своевременное осуществление мероприятий, обеспечивающих безопасность полетов воздушных полетов.

5.8. Устранение недопустимых дефектов элементов летного поля, угрожающих безопасности полетов, производится немедленно, до начала полетов.

5.9. После сильных ветров, осадков, стихийных бедствий проводится внеплановый осмотр состояния сооружений и элементов летного поля.

5.10. В результате проведенных осмотров определяется состояние летного поля и оценка согласно приложению 3 к «Правилам аэродромного обеспечения в гражданской авиации» и в случае необходимости оформляется акт дефектов по форме, согласно приложению 1 к «Правилам аэродромного обеспечения в гражданской авиации» с выводом о соответствии состояния покрытий, элементов летного поля и маркировок, знаков на аэродроме нормам годности к эксплуатации аэродромов (вертодромов) гражданской авиации Республики Казахстан, международным стандартам и рекомендуемой практике ИКАО и составляется план мероприятий по устранению выявленных дефектов.

5.11. Результаты осмотров являются основанием для осуществления мероприятий по устранению обнаруженных дефектов и подготовке летного поля к эксплуатации.

## 6. Порядок осмотра летного поля

6.1. Специалисты аэродромной службы (техник аэродромной службы, начальник службы) при заступлении на дежурство и во время дежурства:

- проводят систематический контроль готовности летного поля к полетам;
- проводят оценку состояния ИВПП (при необходимости замеряют значение коэффициента сцепления на ИВПП, используя специально выделенную автомашину, с тележкой АТТ-2 (с деселерометром);
- фиксируют результаты осмотра в журнале состояния летного поля;

- докладывают результаты оценки состояния ИВПП и орнитологическую обстановку руководителю полетов (диспетчеру ДПВ) по УКВ радиосвязи, или по телефону с записью на магнитофонную ленту.

6.2. Записи в журнале состоянии летного поля производятся при заступлении на смену, при изменении состояния поверхности, элементов летного поля и после окончания работ по подготовке летного поля к полетам.

6.3. Разрешение на взлет или посадку ВС диспетчером ДПВ должно выдаваться **только** при достоверной информации об отсутствии на ИВПП препятствий.

Отсутствие препятствий на ИВПП (людей, животных и техники) определяется визуальным осмотром ИВПП диспетчером ДПВ, днем в простых метеоусловиях.

На не просматриваемых участках из-за ограниченной видимости по метеоусловиям и ночью, осмотр ИВПП производится специалистом аэродромной службы аэропорта с использованием специального автомобиля, имеющего радиосветотехническое оборудование с последующим докладом диспетчеру ДПВ.

Диспетчер ДПВ (РП) при необходимости до расчетного времени прибытия (вылета) ВС, через диспетчера ПДСП предупреждает техника аэродромной службы о необходимости осмотра ВПП на предмет отсутствия посторонних предметов. Не позже, чем за 5 минут уточненного расчетного прибытия и вылета ВС диспетчер ДПВ должен получить от техника аэродромной службы, доклад о том, что ВПП свободна.

## 7. Важная информация об условиях на аэродроме.

7.1. Важной информацией об условиях на аэродроме является информация, необходимая для обеспечения безопасности полетов воздушных судов и касающаяся рабочей площади или любых средств и оборудования, которые с ней связаны.

7.2. Важная информация об условиях на аэродроме включает следующую информацию:

1) строительных или ремонтных работ на рабочей площади либо в непосредственной близости от нее;

2) неровных или разбитых участков на поверхности ВПП, РД или перрона, независимо от того, маркируются они или нет;

3) снега, слякоти или льда на ВПП, РД или перроне;

4) воды на ВПП, РД или перроне;

5) антиобледенительных или противогололедных жидких химикатов или других загрязнителей на ВПП, РД или перроне;

6) снежных сугробов или заносов вблизи ВПП, РД или перрона;

7) других временных опасностей, включая воздушные суда на стоянке или птиц на земле или в воздухе;

8) отказа или неустойчивого функционирования части или всей светосигнальной системы аэродрома;

9) любой другой информации, способствующей обеспечению безопасности полетов воздушных судов.

7.3. В отношении перронов диспетчер ДПВ обеспечивается информацией, которая предоставляется ему аэродромной службой аэропорта.

7.4. Важная информация об условиях на аэродроме предоставляется каждому экипажу воздушного судна, за исключением случаев, когда известно, что экипаж воздушного судна уже получил эту информацию.

7.5. В случае, если диспетчер ДПВ получил информацию или наблюдает условия, угрожающие безопасности использованию воздушными судами площади маневрирования, о котором ранее не сообщалось, операции на этой части площади маневрирования прекращаются и об этом информируется аэродромная служба.

## 8. Порядок организации взаимодействия аэродромной службы со службой ОВД и другими службами аэропорта, обеспечивающими полеты

8.1. Все службы Уральского филиала и ТОО «МА «Орал»» выполняют работы на площади маневрирования и в зонах производства работ только с разрешения руководителя полетов и после согласования их проведения с ответственными лицами и аэродромной службой, и под руководством ответственных лиц службы, выполняющей эти работы.

Должностные лица служб Уральского филиала и ТОО «МА «Орал»» накануне дня проведения работ сообщают аэродромной службе характер работ, место и время проведения в целях совмещения их выполнения по времени и для согласования с РП.

8.2. Должностные лица аэродромной службы подчиняются в оперативном отношении по вопросам обеспечении безопасности полетов руководителю полетов.

8.3. Выезд спецтранспорта на площадь маневрирования и в критические зоны РМС для обслуживания аэродромных покрытий и посадочных средств производится по указанию руководителя полетов аэродрома и с разрешения диспетчера ДПВ.

8.4. При выполнении работ на площади маневрирования и в критических зонах РМС организацию безопасного движения спецтранспорта, руководство работами и контроль за их проведением обеспечивает начальник (ответственное лицо за проведение работ) аэродромной службы (или другой наземной службы, производящей работы на площади маневрирования и в критических зонах РМС), которому необходимо по указанию диспетчера ДПВ или РП, а в случае необходимости, самостоятельно принять меры к немедленному удалению машин, механизмов и людей с летного поля в установленное место за пределы критической зоны. Во всех случаях, площадь маневрирования и критические зоны РМС освобождаются от аэродромной техники (людей) не позднее, чем за **5 минут** до расчетного (уточненного)

времени посадки (взлета) воздушного судна и контролирует выполнение этой команды.

8.5. В процессе выполнения работ на площади маневрирования и в критических зонах РМС, ответственное лицо постоянно поддерживает устойчивую радиосвязь с диспетчером ДПВ и через каждые **15 минут** производит контрольную проверку радиосвязи. При отказе радиосвязи или ее неустойчивости необходимо прекратить работы и принять экстренные меры для эвакуации с площади маневрирования и критических зон РМС техники и людей.

Сигналом к освобождению летного поля при потере радиосвязи (сигнал подает диспетчер ДПВ) является трехкратное включение и выключение огней взлетно-посадочной полосы.

8.6. В случае выхода работающей техники из строя ответственное лицо немедленно докладывает об этом диспетчеру ДПВ и принимает срочные меры для удаления неисправной техники в установленное место за пределы критической зоны РМС.

8.7. Лица, передвигающиеся по площади маневрирования или в зонах производства работ в пешем порядке, должны иметь при себе радиостанции для ведения связи с РП (диспетчером ДПВ). При отсутствии радиостанции, лица должны сопровождаться мастером аэродромной службы или руководителем работ, имеющие при себе радиостанции.

8.8. При проведении работ на площади маневрирования и в зонах производства работ начальник аэродромной службы (ответственное лицо за проведение работ) до начала работ **обязан**:

- сообщить РП о необходимости их проведения, характер, место и предполагаемую продолжительность;
- согласовать с РП порядок выполнения работ, их продолжительность, время начала и окончания, количество спецавтотехники. Количество записывается в «Журнале состояния летного поля» в графе «Подпись начальника» (техника АС), передается РП (диспетчеру ДПВ) средствами, имеющими запись на магнитофон, место сосредоточения, уточнить порядок ведения радиосвязи, а при ее потере - сигналы немедленного освобождения летной полосы;
- сосредоточить в установленное РП время, личный состав и аэродромные машины в безопасных местах, согласованных с РП;
- проверить исправность и наличие радиотехнических и светосигнальных средств и средств буксировки;
- поставить задачу рабочим и водителям аэродромных машин, указав место, порядок проведения, время начала и окончания работ, согласованные с РП;
- проверить у водителей аэродромных машин знание порядка связи сигнализации, обратив при этом внимание на немедленное освобождение летной полосы после получения соответствующей команды по каналам связи или установленному сигналу;

- доложить по радио РП (диспетчеру ДПВ) о готовности к работе на площади маневрирования и в зонах производства работ и по его разрешению приступить к работе.

8.9. В процессе выполнения работ начальник аэродромной службы или ответственное лицо за проведение работ **обязан**:

- следить за ходом их выполнения и соблюдением мер безопасности;
- выполнять контрольную проверку радиосвязи с диспетчером ДПВ не реже чем через каждые **15 минут**. При потере связи или ее неустойчивости прекратить выполнение работ и вывести аэродромную технику за пределы полос безопасности и критических зон РМС;
- в случае, выхода из строя работающей на летной полосе спецтехники или пожара на ней немедленно докладывать диспетчеру ДП «Вышки» и принимать срочные меры по удалению ее в безопасное место и тушению пожара имеющимися средствами до прибытия пожарного расчета;
- обеспечивать вывод спецтехники, работающей на летной полосе и в критических зонах РМС, за их пределы не позднее, чем за 5 минут до расчетного (уточненного) времени посадки и взлета ВС;
- немедленно выполнять команды РП или диспетчера ДПВ об освобождении площади маневрирования от техники и людей.

8.10. После завершения всех работ на площади маневрирования и в зонах производства работ начальник аэродромной службы или ответственное лицо за проведение работ, **обязан**:

- проверить качество выполненных работ, а при необходимости измерить коэффициент сцепления ИВПП;
- вывести технику и людей за пределы площади маневрирования и зон производства работ в установленное безопасное место и доложить РП (диспетчеру ДПВ) используя средства, имеющие запись на магнитную ленту - ГГС, телефон об окончании работ, донесение о состоянии ВПП и готовности летной полосы к полетам;
- произвести запись в «Журнале состояния летного поля».

8.11. При необходимости временного прекращения по техническим причинам приема и выпуска ВС, начальник АС или ответственное лицо за проведение работ обязан сообщить РП о времени начала и окончания работ и произвести запись в «Журнале учета прекращения (ограничения) и возобновления приема и выпуска ВС». Диспетчер ДП «Брифинг» передает сообщение в адреса, установленные Приложением 3 «Правилами использования воздушного пространства РК».

8.12. Оценка состояния ИВП при заступлении на смену и в течении смены, перед каждым взлетом и посадкой ВС, при изменении состояния поверхности, элементов летного поля и после окончания работ по подготовке летного поля к полетам.

Порядок организации оценки состояния ИВПП:

- при метеоусловиях, вызывающих изменение состояния ИВПП, начальник аэродромной службы или ответственное лицо за проведение работ **обязан** доложить РП (диспетчеру ДПВ) о необходимости проведения оценки состояния ИВПП;

- РП или диспетчер ДПВ по указанию РП **обязан** предоставить время для проведения оценки состояния ИВПП;

- начальник аэродромной службы или ответственное лицо за проведение работ **обязан** получить от диспетчера ДПВ разрешение на занятие ВПП для проведения оценки состояния ИВПП. После проведения оценки, он **обязан** доложить диспетчеру ДПВ (РП) об освобождении ВПП с передачей донесения о состоянии ИВПП.

Результаты оценки состояния ИВПП и осмотра ИВПП должны быть оформлены и записаны в «Журнал состояния летного поля».

Запись в Журнале производится при заступлении на смену и в течении смены, перед каждым взлетом и посадкой ВС, при изменении состояния поверхности, элементов летного поля и после окончания работ по подготовке летного поля к полетам.

8.13. Порядок организации осмотра площади маневрирования аэродрома:

- до проведения любого осмотра площади маневрирования мастер аэродромной службы **обязан** установить радиосвязь с диспетчером ДПВ и запросить разрешение на занятие площади маневрирования для осмотра;

- диспетчер ДПВ, в соответствии с полученными от РП указаниями, оценив воздушную обстановку, выдает разрешение на занятие площади маневрирования и получает подтверждение разрешения;

- во время осмотра диспетчер ДПВ может дать указание освободить ВПП или РД, в этом случае необходимо выполнить соответствующее указание по первому требованию;

- если в процессе проведения осмотра диспетчер ДПВ дает указание освободить ВПП, транспортное средство должно выехать за пределы защищенной площади поверхности ВПП прежде, чем информировать диспетчера ДПВ о том, что оно покинуло ВПП. Мастер аэродромной службы не должен повторно въезжать на ВПП, пока не получит на это специальное разрешение от диспетчера ДПВ;

- для обеспечения надлежащей визуальной оценки обстановки из кабины транспортного средства и с борта воздушного судна все осмотры ВПП должны осуществляться в направлении, противоположном направлению взлета или посадки воздушного судна;

- после освобождения ВПП или РД мастер аэродромной службы докладывает диспетчеру ДПВ:

- о освобождении ВПП или РД;

- об отсутствии или наличии препятствий на летной полосе (на момент осмотра);

- о орнитологической обстановке на аэродроме (при наличии птиц);

- донесение о состоянии поверхности ВПП.

8.13.1. Если в ходе осмотра обнаружены посторонние предметы или препятствия мастер аэродромной службы немедленно уведомляет об этом диспетчера ДПВ.

Если по результатам осмотра обнаруживаются дефекты покрытий, превышающие предельные допустимые нормы, неопубликованные критические

препятствия, неисправное оборудование и т.п., то мастер аэродромной службы вводит соответствующие ограничения на эксплуатацию или запрет эксплуатации соответствующих элементов аэродрома до устранения несоответствий, о чем незамедлительно информирует диспетчера ДПВ, для передачи необходимой информации экипажам прибывающих и убывающих воздушных судов.

## 9. Взаимодействие аэродромной службы и службы ОВД при оценке состояния ВПП.

9.1. Готовность аэродрома к полетам определяет мастер аэродромной службы в соответствии с «Правилами аэродромного обеспечения в ГА», который проводит оценку состояния ВПП, измерение коэффициента сцепления (при необходимости) и по результатам оценки, принимает решение о готовности ВПП к приему и выпуску воздушных судов. Мастер аэродромной службы выполняет оценку согласно глобального формата данных о состоянии ВПП в Казахстане (GRF) и передает органу ОВД донесение о состоянии ИВПП в стандартизированном формате.

9.2. При значительных изменениях состояния поверхности ВПП мастер аэродромной службы оценивает состояние поверхности для каждой трети и подготавливает донесение о состоянии ВПП (RCR), включая код состояния ВПП (RWYCC) и информацию с описанием состояния поверхности ВПП, включая площадь покрытия загрязнителем, глубину загрязнителя, тип загрязнителя для каждой трети ВПП, согласно листа оценки состояния ВПП.

Определение кода состояния взлетно-посадочной полосы основано на Матрице оценки состояния ВПП (RCAM), которая сопоставляет описание поверхности взлетно-посадочной полосы с характеристиками эффективности торможения воздушного судна.

Длина взлетно-посадочной полосы, рассматриваемая при оценке и включаемая в донесение о состоянии поверхности взлетно-посадочной полосы, представляет собой физическую длину взлетно-посадочной полосы, за исключением концевых зон безопасности ВПП (КЗБ), полос свободных от препятствий (свободные зоны СЗ).

9.3. Осмотр площади маневрирования аэродрома осуществляется в соответствии с пунктом **8.13** настоящей Технологии.

9.4. Сразу после оценки состояния ВПП и подготовки донесения (RCR), мастер аэродромной службы, посредством внутрипортовой радиостанции, устно передает донесение о состоянии ВПП диспетчеру ДПВ согласно формата RCR. При устной передаче донесения для его сокращения возможно использование фраз «по всем третям» для одинаковых значений по всей длине ИВПП, при разных значениях используются следующие фазы: «первая треть», «вторая треть», третья треть», обязательно указываются единицы измерения глубины рыхлых осадков в миллиметрах, ширина расчищенной части, пригодная к эксплуатации длина ИВПП (если меньше фактической) в метрах.

**Донесение составляется с наименьшего обозначения ИВПП, но передается диспетчером ДПВ экипажам ВС с рабочего курса.**

9.5. Стандартизованное донесение о состоянии поверхности ВПП RCR (обязательную и при необходимости дополнительную часть) на английском языке в формате SNOWTAM мастер аэродромной службы в течение 10 минут, направляет по каналу AFTN органу ОВД (руководителю полетов) на аэродроме Уральск (UARRZAZX) и в САИ (UAAKYNYX). Если мастер аэродромной службы обнаружит ошибку в отправленном донесении, необходимо немедленно передать органу ОВД (руководителю полетов или диспетчеру ДП «Вышка» корректное донесение о состоянии ВПП и уведомить САИ.

9.6. Результаты оценки состояния ВПП мастер аэродромной службы фиксирует в «Журнале учёта состояния лётного поля», не позднее 15 минут после оценки.

9.7. Значения коэффициента сцепления включаются в донесение в раздел ситуационной осведомленности донесения о состоянии ВПП (RCR), при условии, когда измерения коэффициента сцепления используются в качестве части общей оценки поверхности ВПП, покрытой уплотненным снегом или льдом.

Измерения сцепления на рыхлом загрязнении, в частности таком, как снег и слякоть, являются ненадежными и значения коэффициента сцепления предоставляются мастером аэродромной службы только по запросу пилотов.

Предоставляются только измеренные значения коэффициента сцепления.

9.8. Диспетчер ДПВ передает экипажам ВС информацию о состоянии поверхности ВПП, только в случаях, если экипажи не получили всю или часть информации из других источников, включая SNOWOTAM, ATIS. Донесения о состоянии ВПП, включаются в сообщения ATIS.

9.9. При получении специальных донесений от экипажа ВС о фактической эффективности торможения, которая не соответствует ранее представленной аэродромной службой, диспетчер ДПВ незамедлительно передает данную информацию мастеру аэродромной службы и информирует другие экипажи ВС.

9.10. Коэффициент сцепления измеряется поверенными устройствами измерения сцепления непрерывного действия типа АТТ-2, при его отсутствии может применяться поверенное устройство измерения сцепления дискретного типа - деселерометр ДЭП-5А.

9.11. Если код состояния ВПП равен нулю и/или значение коэффициента сцепления 0,18 и ниже, при измерении устройствами измерения сцепления непрерывного действия типа АТТ-2, 0,3 и ниже, при измерении деселерометром, аэродром считается не пригодным для эксплуатации и требуется провести соответствующие работы по повышению характеристик сцепления на ВПП.

## 10. Несанкционированный выезд на ВПП или препятствия на ВПП.

10.1. Если после выдачи диспетчером ДПВ разрешения на взлет или посадку установлен факт несанкционированного выезда на ВПП, или наличия какого-либо препятствия на летной полосе, который может создать угрозу безопасности взлетающему или выполняющему посадку воздушному судну, диспетчер ДПВ выполняет следующие действия:

1) дает команду:

- о запрещении взлет вылетающему воздушному судну с указанием причины запрета и информации о местоположении препятствия;
- воздушному судну, заходящему на посадку об уходе на второй круг с указанием причины и при необходимости информации о местоположении препятствия.

2) дает команду технику аэродромной службы на удаление техники (людей) с ВПП или с летной полосы.

10.2. Орган ОВД составляет отчет о любом событии, связанном с наличием препятствия на ВПП или несанкционированным выездом на ВПП, и предоставляет его через систему представления данных в адрес соответствующего структурного подразделения аэронавигационной организации.

## 11. Организация связи при выполнении работ на площади маневрирования и в зонах производства работ

11.1. Аэродромные машины, работающие на площади маневрирования и в зонах производства работ, должны быть оснащены радиостанциями внутри аэропортовой связи для осуществления взаимодействия РП (диспетчера ДПВ) с ответственным лицом за проведение работ.

Машина ответственного лица за проведение работ, помимо радиостанции внутри аэропортовой связи, должна быть оборудована радиоприемником авиационного диапазона для прослушивания радиообмена на частоте диспетчерского пункта «Вышка».

11.2. Для обеспечения радиосвязи аэродромная служба должна быть снабжена:

- стационарной и переносной радиостанциями, находящиеся в стартовой машине, а переносная радиостанция находится у начальника аэродромной службы (мастера аэродромной службы);
- переносными радиостанциями, которые выделяются бригадирам (старшим рабочим) аэродромной службы, производящим ремонтные работы на площади маневрирования и в зонах производства работ. Ответственность за техническое обслуживание радиосредств аэродромной службы возлагается на службу, определенную приказом по предприятию.

11.3. Радиообмен между аэродромной службой и службой ОВД Уральского

филиала РГП «Казаэронавигация», и с другими службами аэропорта должен осуществляться в соответствии с требованиями «Правил радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи в ГА», утвержденных приказом министра по инвестициям и развитию РК от 29.06.2017 г. № 402 и «Правил фразеологии радиообмена при выполнении полетов и обслуживании воздушного движения», утвержденных приказом и.о. министра транспорта и коммуникаций РК от 15.10.2010 г. № 454.

11.4. Установление радиосвязи начинается с вызова и ответа на вызов. Перед вызовом РП (диспетчера ДПВ) лицо, осуществляющее связь, должно убедиться в том, что оно не будет создавать помех радиообмену РП (диспетчеру ДПВ) с другими абонентами, и только тогда может выйти на связь. Если РП или диспетчер ДПВ вызывается несколькими абонентами, то очередность ведения радиосвязи устанавливается РП или диспетчером ДПВ. Переговоры по радиосвязи должны быть краткими и содержать только необходимые сведения.

11.5. Все переговоры РП (диспетчера ДПВ) с начальником аэродромной службы или ответственным лицом за проведение работ при выполнении работ на площади маневрирования и в зонах производства работ должны вестись только в радиотелефонном режиме и с записью на магнитной ленте.

11.6. Водители радиофицированных машин обучаются правилам ведения внутриаэропортовой радиосвязи. Радиотелефонный обмен должностных лиц служб (водителей машин) с руководителем полетов аэродрома (диспетчером) записывается на аппаратуре автоматической контрольной звукозаписи.

11.7. Для ведения радиосвязи между абонентами, каждому абоненту назначается позывной, а аэродромным машинам назначается позывной, соответствующий их типам.

11.8. Водители при обращении к диспетчеру ДПВ должны называть себя, используя присвоенный позывной, указать свое местоположение и маршрут следования к месту работы.

11.9. Основные позывные, используемые для ведения радиосвязи:

ТОО «МА «Орал»:

01 – генеральный директор;
09 – начальник аэродромной службы;
34 – техник аэродромной службы;
Светотехник – техник службы ЭСТОП;
Охрана – служба авиационной безопасности.

Уральский филиал:

КДП – сменный инженер службы ЭРТОС;
РП – руководитель полетов;
Вышка – диспетчер ДП «Вышка»;
Егерь – автомобиль ГАЗ-33081;
УАЗ – автомобиль УАЗ-390995-440;
Нива– автомобиль ВАЗ 21214;
Трактор – трактор МТЗ-80.1.

## 12. Требования к средствам механизации при работе на площади маневрирования и в зонах производства работ.

12.1. Все водители спецтранспорта допускаются к работе на аэродроме приказом генерального директора ТОО «МА «Орал».

12.2. В целях обеспечения безопасности полетов весь спецтранспорт, работающий на площади маневрирования и в зонах производства работ, должен быть оборудован габаритными и проблесковыми огнями, включаемыми во время работы независимо от времени суток, а также средствами внутриаэропортовой связи с руководителем полетов и диспетчером ДПВ.

Проблесковые огни, установленные на спецтранспорте, должны быть желтого цвета, обладать эффективной силой света не менее 40 и не более 400 кандел с частотой вспышек (75±15) в минуту. Эти огни должны устанавливаться на крыше кабины или на верхней части конструкции кузова по оси спецтранспорта так, чтобы был обеспечен круговой обзор огня и его не затеняли надстройки на машине. Опорная площадка огня должна быть расположена горизонтально. Каждый спецтранспорт, работающий на площади маневрирования и в зонах производства работ, должен быть оборудован буксировочными устройствами для удаления при выходе из строя за пределы критической зоны радиомаячная система посадки.

12.3. Не допускается выезд на площадь маневрирования и в зоны производства работ на спецтранспортах, не оборудованных (с неисправными) радио- и светосигнальными средствами, буксировочными устройствами, средствами пожаротушения, и без сопровождения ответственного лица за проведение работ, и без разрешения руководителя полетов.

12.4. При работе на площади маневрирования и в зонах производства работ средства радиосвязи, габаритные и проблесковые огни, установленные на машинах, выключать **запрещается**.

12.5. Во время работы на площади маневрирования и в зонах производства работ водители спецтранспорта постоянно следят за световыми и звуковыми сигналами и командами по рации. При получении соответствующей команды по каналам связи или по установленному сигналу водители, работающие на площади маневрирования и в зонах производства работ, прекращают работу и незамедлительно выводят технику в установленное место за пределы критической зоны радиомаячной системы посадки.

## 13. Порядок пересечения (въезда, выезда) площади маневрирования, критических зон РМС и зон производства работ

13.1. Пересечение (въезд, выезд) площади маневрирования, свободных зон, критических зон РМС и зон производства работ разрешается только спецтранспорту, оборудованному проблесковыми (импульсными) габаритными огнями с исправными и включенными радиостанциями.

13.2. Пересечение (выезд на) летного/ое поля/е допускаются после разрешения диспетчера ДПВ и только на машинах, оборудованных проблесковыми и габаритными огнями, буксировочными устройствами и радиостанциями.

13.3. Перед пересечением летной полосы, водитель спецтранспорта (представитель службы), не доезжая до боковой полосы безопасности (границы критической зоны радиомаячной системы посадки), запрашивает разрешение на пересечение летной полосы у диспетчера ДПВ.

13.4. Диспетчер дает разрешение на пересечение летной полосы спецтранспортом в том случае, если воздушное судно, заходящее на посадку, имеет временной интервал **не менее 5 мин**ут или после приземления и пробега воздушного судна места пересечения летной полосы.

13.5. После пересечения летной полосы водитель (представитель службы спецтранспорта) докладывает диспетчеру ДПВ об ее освобождении. Летная полоса считается свободной, если спецтранспорт выехал за пределы боковой полосы безопасности (границы критической зоны радиомаячной системы посадки).

## 14. Действия аэродромной службы при введении процедур в условиях ограниченной видимости.

При введении процедур в условиях ограниченной видимости, должностное лицо аэродромной службы (начальник службы, техник аэродромной службы) **обязан**:

- перед каждым взлетом и посадкой ВС производить дополнительный визуальный осмотр аэродрома и его элементов;
- результаты проведенного осмотра передать диспетчеру ДПВ и записать в «Журнал состояния летного поля»;
- ограничить движение транспортных средств служб аэродрома по перронам и площади маневрирования на время действия процедур в условиях ограниченной видимости;
- производить контроль за наличием препятствий на ИВПП и в зонах РМС, с последующим докладом диспетчеру ДПВ;
- лидировать ВС после освобождения ИВПП на стоянку (перрон);

- лидировать ВС, выруливающие на взлет от места стоянки (перрон) до предварительного старта.

## 15. Порядок управления движением лиц и транспортных средств на аэродроме.

15.1. Движение лиц или транспортных средств, включая буксируемые воздушные суда, на площади маневрирования аэродрома управляется диспетчером ДП «Вышка» во избежание возникновения опасности для них или для воздушных судов, выполняющих посадку, руление или взлет. Во всех случаях занятие лицами и транспортными средствами летной полосы и площади маневрирования без разрешения диспетчера ДП «Вышка» не допускается.

15.2. Все транспортные средства и лица уступают дорогу воздушным судам, производящим руление за исключением аварийно-спасательных транспортных средств, следующих для оказания помощи воздушному судну, терпящему бедствие, которые пользуются приоритетом перед всеми другими видами наземного движения. В этом случае все наземное движение прекращается до окончания аварийно-спасательных работ.

15.3. При условии соблюдения положений пункта 15.2. настоящей Инструкции, транспортные средства, находящиеся на площади маневрирования, соблюдают следующий порядок:

1) транспортные средства и транспортные средства, буксирующие воздушные суда, уступают дорогу воздушным судам, производящим посадку, взлет и руление;

2) транспортные средства уступают дорогу другим транспортным средствам, буксирующим воздушные суда;

3) транспортные средства уступают дорогу другим транспортным средствам в соответствии с инструкциями органа ОВД;

4) несмотря на положения подпунктов 1), 2) и 3) настоящего пункта, транспортные средства и транспортные средства, буксирующие воздушные суда, следуют указаниям аэродромного диспетчерского пункта.

15.4. При выполнении воздушным судном посадки или взлета транспортные средства ожидают в установленных вне критических зон РМС местах.

15.5. Транспортные средства, выполняющие работы на площади маневрирования, оборудуются искрогасителями, первичными средствами пожаротушения, средствами буксировки, радиосредствами, обеспечивающими двухстороннюю радиосвязь с органом ОВД и в целях обеспечения безопасности полетов габаритными и проблесковыми огнями, включенными независимо от времени суток. Машина руководителя работ дополнительно оборудуется радиостанцией для прослушивания радиообмена "экипаж-диспетчер". В случаях привлечения к работам на площади маневрирования не радиофицированных транспортных средств, движение и выполнение работ этих транспортных средств сопровождается руководителем работ.

## 16. Неопределенность в отношении местоположения на площади маневрирования.

16.1. За исключением случаев, предусмотренных в пункте 16.2. настоящей Инструкции, экипаж воздушного судна, сомневающийся относительно своего местоположения на площади маневрирования, останавливает воздушное судно и докладывает об этом диспетчеру ДПВ, на связи с которым он находится.

16.2. Если экипаж воздушного судна сомневается относительно своего местоположения на площади маневрирования, но уверен в том, что воздушное судно находится на ВПП, экипаж воздушного судна:

1) докладывает об этом диспетчеру ДПВ, на связи с которым он находится;

2) если у него имеется возможность определить местоположение ближайшей приемлемой РД, освобождает ВПП и останавливает воздушное судно, если не получит иного указания от диспетчера ДПВ.

16.3. Водитель транспортного средства, сомневающийся относительно своего местоположения на площади маневрирования:

1) докладывает об этом диспетчеру ДПВ;

2) если не получает иного указания от диспетчера ДПВ, уходит из зоны приземления, РД или другой части площади маневрирования на безопасное расстояние и останавливает транспортное средство.

16.4. В случае, когда диспетчеру ДПВ становится известно о том, что воздушное судно или транспортное средство потеряло ориентировку или не уверено в своем местоположении на площади маневрирования, предпринимаются действия по обеспечению безопасности полетов и оказанию помощи соответствующему воздушному судну или транспортному средству в определении его местоположения.

**Инструктивный материал относительно наличия временных препятствий на летном поле.**

(выписка из Норм годности к эксплуатации аэродромов (вертодромов) гражданской авиации Республики Казахстан, утвержденные приказом министра по инвестициям и развитию РК от 31 марта 2015 года № 381)

Приложение 3
к Нормам годности к эксплуатации
аэродромов (вертодромов) гражданской авиации

**Временные препятствия на летном поле**

**1. Общие положения**

1. Временными препятствиями в настоящем приложении называются: находящиеся вблизи ВПП (РД) механизмы и материалы, используемые для работ, связанных с развитием или техническим содержанием аэродрома, временные траншеи, земляные валы и др., а также воздушные судна, потерявшие способность двигаться.

2. До начала проведения каких-либо работ на летной полосе и вблизи РД эксплуатант аэродрома должен заблаговременно дать соответствующее предупреждение в документы аэронавигационной информации, а также, при необходимости, ввести ограничения и осуществить мероприятия по обеспечению безопасности полетов воздушных судов на аэродроме.

3. Вдоль ВПП выделяются три зоны производства работ (рис. 1):

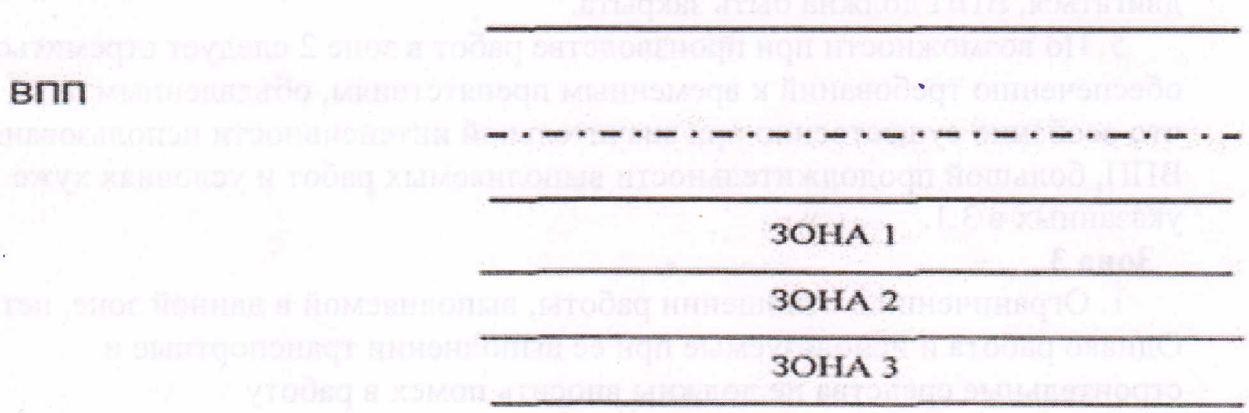



Рис. 1. Зоны производства работ вблизи ВПП.

Зона 1 находится в пределах 20 м от края ВПП, для аэродромов всех классов.

Зона 2 находится в пределах от внешнего края зоны 1 до границы спланированной части ЛП.

Зона 3 находится в пределах от границы спланированной части ЛП до границы ЛП.

**Зона 1**

1. Работа в этой зоне может производиться в одно и то же время только на одной стороне ВПП. Площадь препятствия не должна превышать 9 м$^2$, однако в

качестве исключения допускается устройство узких канав площадью не более 28 кв. м. Любое препятствие должно быть ограничено по высоте с целью обеспечения запаса между ним и лопастями винта или гондолой двигателя с учетом типов воздушных судов, использующих этот аэродром. В любом случае высота препятствия над землей не должна превышать 1 м. Кучи земли или обломки, которые могут повредить воздушное судно или двигатели, должны быть удалены. Канавы и ямы должны быть, как можно скорее засыпаны с последующим уплотнением грунта.

2. Во время использования ВПП никакое оборудование или транспортное средство не должно находиться в этой зоне.

3. При нахождении в этой зоне воздушного судна, потерявшего способность двигаться, ВПП должна быть закрыта.

**Зона 2**

1. В этой зоне проведение работ, при сухой ВПП и боковой составляющей ветра не более 5 м/сек, не ограничивается при условии, что земляные работы или протяженность вынутого грунта в направлении, параллельном ВПП, сводится к минимуму. Высота вынутого грунта не должна превышать 2 м над поверхностью земли.

2. Все строительное оборудование, используемое в этой зоне, должно предусматриваться подвижным.

3. Во время захода на посадку ВС с использованием инструментальной системы посадки ИЛС никакое оборудование или транспортное средство не должно находиться в этой зоне.

4. При нахождении в этой зоне воздушного судна, потерявшего способность двигаться, ВПП должна быть закрыта.

5. По возможности при производстве работ в зоне 2 следует стремиться к обеспечению требований к временным препятствиям, объявленным для 1 зоны, что особенно существенно при значительной интенсивности использования ВПП, большой продолжительности выполняемых работ и условиях хуже указанных в 3.1.

**Зона 3**

1. Ограничений в отношении работы, выполняемой в данной зоне, нет. Однако работа и используемые при ее выполнении транспортные и строительные средства не должны вносить помех в работу радионавигационных средств.

Примечание. Используемые для работы оборудование и механизмы, которые удалены с летных полос, располагаются с учетом определенных в приложении 5 поверхностей ограничения препятствий.

2. В случае проведения работ в зонах, примыкающих к концам ВПП, эксплуатант аэродрома должен в максимально возможной степени использовать запасные ВПП, сокращение располагаемых дистанций и (или) смещение порога для того, чтобы препятствие не выступало за соответствующую поверхность захода на посадку и не являлось помехой в случае прерванного или продолженного взлета.

3. До начала работ рекомендуется проведение совещания между

эксплуатантом аэродрома и производителем работ для согласования порядка производства работ, в котором должны быть, как минимум, предусмотрены следующие вопросы:

1) обеспечение контроля за строительными машинами для сведения к минимуму помех для полетов воздушных судов;

2) разработка графика строительных работ для максимально возможного использования периодов наименьшего движения воздушных судов;

3) удаление вынутого грунта, хранение строительных материалов и оборудования.

## 2. Временные препятствия вблизи РД

1. При рассмотрении возможности производства работ вблизи РД эксплуатант аэродрома должен учитывать эксплуатируемые на аэродроме типы воздушных судов и наличие запасных наземных маршрутов руления, позволяющих избежать руления по РД, вблизи которой находится препятствие.

*Примечание. Расстояние между препятствием и осевой линией РД приведены в* пункте 41 *НГЭА РК Во всех случаях рекомендуется предупреждать пилота по радиосвязи о приближении к опасной зоне.*

2. Должны предусматриваться маркировка и светоограждение временных препятствий вблизи РД.

Пункт 41. Расстояние между осевой линией РД и неподвижными препятствиями должно быть не менее:

1) 25,0 м для ВС индекса 1;

2) 29,5 м для ВС индексов 2,3;

3) 38,0 м для ВС индексов 4,5;

4) 47,5 м для ВС индекса 6;

5) 57,5 м для ВС индекса 7 (55 м для ВС с размахом крыла от 65 до 75 м и колеей шасси по внешним авиашинам до 10,5 м).

Указанные расстояния не относятся к путям руления на перроне.

Схема летной полосы аэропорта Уральск в Приложении 1

**Начальник аэродромной службы**
**ТОО «Международный аэропорт «Орал»** **Ф. Самусев**

**Лист согласования**

**ТОО «Международный аэропорт «Орал»**

Заместитель генерального директора
по авиационной безопасности — А.Шабакаев ~~А. Белимов~~

Главный инженер ТОО «МА «Орал» — ~~А. Ержанулы~~

Начальник ССТ ТОО «МА «Орал» — Г. Ислямов

Начальник ЭСТОП ТОО «МА «Орал» — А. Тухлиев

**Уральский филиал РГП «Казаэронавигация»**

Начальник службы ОВД
Уральского филиала
РГП «Казаэронавигация» — С. Акижанов

Начальник службы ЭРТОС
Уральского филиала
РГП «Казаэронавигация» — Ю. Кабанов

Начальник метеорологической службы
Уральского филиала
РГП «Казаэронавигация» — Д. Гумаров

Инженер ЭНС, С и МТС
Уральского филиала
РГП «Казаэронавигация» — Е. Маманов

Водитель (и.о. механика)
Уральского филиала
РГП «Казаэронавигация» — Б. Амандаулетов

«СОГЛАСОВАНО»
Директор Уральского филиала
РГП «Казаэронавигация»
_____Сулейменов А. Е.
«__» ____2019г.

«УТВЕРЖДАЮ»
Генеральный директор
ТОО « МА « Орал»
_____Раскалиев Х.Ш.
«__» ____2019г.

# ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРНИТОЛОГИЧЕСКОМУ ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЁТОВ, ПРОЦЕДУР КОНТРОЛЯ И ОПЕРАТИВНОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ СО СЛУЖБАМИ АЭРОПОРТА, В СЛУЧАЕ ОБНАРУЖЕНИЯ СКОПЛЕНИЯ ПТИЦ В РАЙОНЕ ИВПП АЭРОДРОМА УРАЛЬСК

Уральск-2019г.

## СОДЕРЖАНИЕ


1. Общие положения стр.2
2. Организация орнитологического обеспечения полетов стр.2-4
3. Мероприятия по орнитологическому обеспечению полетов стр.5
4. Расследование случаев столкновений ВС с птицами стр.5
5. Лист согласования стр.6
6. Приложение № 1 стр.7
7. Приложение № 2 стр.8
8. Лист регистрации изменений стр.9
9. Лист ознакомления стр.10
10. Форма сообщения о столкновении ВС с птицами стр. 11

## 1. Общие положения

**1.1** Настоящая «Инструкция по орнитологическому обеспечению полетов, процедур контроля и оперативного взаимодействия со службами аэропорта, в случае обнаружения скопления птиц на аэродроме Уральск» (далее Инструкция), разработана в соответствии с требованиями, ППП РК № 509 от28.07.2017 г., Правил аэродромного обеспечения в РК № 323 от 20.03.2015 г., Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации в РК № 505 от 27.072017 г., с учетом положений и рекомендаций документов ИКАО и определяет порядок организации и осуществления мероприятий по предотвращению столкновений воздушных судов с птицами.

**1.2** Настоящая «Инструкция» определяет функции командно-руководящего состава аэропорта, аэродромной службы (АС), инженерно-авиационной службы (ИАС), службы авиационной безопасности (САБ), инспекции по безопасности полетов и персонала службы ОВД Уральского филиала РГП «Казаэронавигация» (далее – СОВД УФ) по орнитологическому обеспечению полетов.

**1.3** Орнитологическое обеспечение полетов представляет собой комплекс мероприятий, основными из которых являются:

- Сбор и оценка сведений о фактической орнитологической обстановки в целях определения реальной опасности создаваемой птицами для полетов воздушных судов;
- Выявление и ликвидация условий, способствующих концентрации птиц на аэродроме и прилегающей к нему территории;
- Визуальный контроль за скоплениями и массовыми перелетами птиц на территории аэропорта;
- Оперативное оповещение экипажей ВС о скоплениях и массовых перелетах птиц обнаруженных на пути движения ВС;
- Отпугивание птиц, скапливающихся на аэродроме с помощью специальных технических средств;
- Расследование и анализ происшедших случаев столкновений ВС с птицами;
- Проведение занятий по авиационной орнитологии с работниками аэропорта, участвующих в орнитологическом обеспечении полетов.

## 2. Организация орнитологического обеспечения полетов

**2.1** Генеральный директор осуществляет:

- Общую организацию и контроль за проведением мероприятий по орнитологическому обеспечению полетов службами аэропорта;
- Заключает договора с учреждениями любых форм собственности на проведение в районе аэродрома необходимых работ по предотвращению столкновений ВС с птицами, внедрение в практику новых, эффективных методов по улучшению орнитологического обеспечения;

- Организует взаимодействие по вопросам авиационной орнитологии с местными учреждениями, предприятиями, авиакомпаниями, СОВД УФ, АО «Авиационная администрация Казахстана», СВО;
- Планирует и выделяет денежные средства на оплату мероприятий по улучшению орнитологического обеспечения безопасности полетов ВС.

**2.2** Инженер-орнитолог осуществляет:
- Оперативное руководство по орнитологическому обеспечению безопасности полетов ВС;
- Организует непосредственное взаимодействие между службами аэропорта по вопросам авиационной орнитологии;
- Анализирует и прогнозирует орнитологическую обстановку;
- Проводит занятия и консультации по авиационной орнитологии с работниками аэропорта два раза в год (ВЛП,ОЗП);
- Контролирует правильность и своевременность принятия мер по предотвращению столкновений ВС с птицами;
- Разрабатывает предложения по улучшению орнитологического обеспечения безопасности полетов ВС;
- Разрабатывает схемы орнитологической обстановки района аэродрома для различных сезонов года;
- Организует мероприятия по отпугиванию и удалению птиц с территории аэродрома;
-Участвует в расследовании инцидентов, связанных со столкновениями ВС с птицами заполнением «Карточки события» ( приложение №2);
- Проводит совместный визуальный контроль с техником аэродромной службы района летного поля, на предмет наличия птиц, с дальнейшим применением специальных средств, для их отпугивания.

**2.3** Аэродромная служба аэропорта (АС) выявляет и ликвидирует условия, способствующие концентрации птиц в районе ИВПП аэродрома. При осмотрах ИВПП перед взлетом и посадкой ВС в случае обнаружений скопления птиц, сообщает диспетчеру ДП «Вышка» о их местонахождении. Принимают все необходимые меры для отпугивания птиц всеми имеющимися средствами. В случае необходимости, сопровождают работников службы авиационной безопасности к местам массового скопления птиц для их отпугивания огнестрельным оружием.

**2.4** Служба авиационной безопасности аэропорта (САБ), получив сообщение от техника АС или инженера-орнитолога о массовом скоплении птиц, немедленно выезжает в сопровождении аэродромной службы, с разрешения ДП «Вышка», на ИВПП или на ту территорию аэродрома, где обнаружены птицы представляющие потенциальную угрозу ВС. При помощи служебного оружия САБ производит действия по отпугиванию птиц с территории аэродрома до момента, когда птицы не угрожают движению ВС. В случаях массового перелета птиц (весенне-осенний периоды), выставляют стрелков с достаточным количеством боеприпасов в места указанные инженером-орнитологом или техником АС.

**2.5** Диспетчер ДП «Вышка» ведет визуальный контроль за орнитологической обстановкой в секторе взлета, набора высоты и посадки ВС, анализирует орнитологическую обстановку и сопоставляя с данными докладов аэродромной службы о скоплении или перелетах птиц в районе аэродрома, сообщает экипажам ВС о местах скопления и перелетах птиц, представляющих опасность для полетов ВС на данном участке.

Руководитель полетов (РП) СОВД УФ, на основании информации диспетчера ДП «Вышка» и докладов аэродромной службы об усложнении орнитологической обстановки в районе ИВПП аэродрома, в зависимости от степени опасности, принимает решение о прекращении, ограничении или возобновлении полетов. При необходимости сообщает через аэродромную службу работникам САБ об отпугивании птиц посредством оружия, в местах указанных инженером-орнитологом или техником аэродромной службы (см. схему. Приложение №1).

**2.6** Летный состав выполняет в полете рекомендации диспетчера ДП «Вышка» , исключающие вероятности столкновения ВС с птицами, оповещает диспетчера ДП «Вышка» о концентрации птиц в районе аэродрома, передают работникам АО «Авиационная Администрация Казахстана» необходимые сведения о случаях столкновений с птицами. Перед принятием решения на вылет, КВС учитывает данные информации диспетчера ДП «Вышка» об орнитологической обстановки в районе аэродрома. На исполнительном старте, после получения информации от диспетчера ДП «Вышка» об орнитологической обстановке, КВС оценивает возможность выполнения взлета и производит взлет с включенными фарами.

**2.7** Инспекция по безопасности полетов:

- Ведет учет и принимает участие в расследовании случаев столкновений ВС с птицами, информирует о них соответствующие организации, контролирует выполнение руководящих документов и указаний по авиационной орнитологии;
- Принимает участие в осмотре ВС, столкнувшихся с птицами, контролирует своевременность и правильность оформления необходимой документации.

**2.8** Инженерно-авиационная служба выявляет и передает инспекции по безопасности полетов сведения о повреждениях ВС птицами, совместно с аэродромной службой фотографирует части ВС, поврежденные при столкновении с птицами, при необходимости передает останки птиц обнаруженные на ВС на исследование для определения видовой принадлежности, вместе с кратким описанием обстоятельств столкновения. Составляет «Акт о повреждении ВС».

**2.9** Работники аэропорта и СОВД УФ предоставляют инженеру-орнитологу необходимую производственную документацию и материалы, связанные с орнитологическим обеспечением безопасности полетов.

## 3. Мероприятия по орнитологическому обеспечению полетов.

**3.1** Основными условиями успешного осуществления мероприятий по ликвидации на аэродроме благоприятных условий для концентрации птиц является знание конкретных особенностей орнитологической обстановки в районе аэродрома в различные сезоны года.

**3.2** В число мероприятий по уменьшению скопления птиц, представляющих опасность для полетов ВС входят их отпугивание и устранение условий их скопления.

**3.3** Основными мероприятиями по отпугиванию птиц от аэродрома являются:

- Отпугивание птиц посредством пиротехнических средств «Сигнал охотника», револьвера системы «Наган» (пугач) (АС), а так же оружия САБ;
- Установка ловушек для птиц;
- Использование передвижной акустической установки с ретрансляцией записей тревожных криков птиц и т.д.

**3.4** Основными мероприятиями по устранению на аэродроме условий, способствующих опасному скоплению птиц, являются:

- Скашивание травяного покрова на аэродроме до высоты 20-25 см.;
- Спиливание верхних ветвей деревьев (коронование), на которых расположены гнездовые колонии птиц;
- Вырубка деревьев и зарослей кустарника вблизи ИВПП, привлекающих птиц для устройства гнезд, отдыха и ночевки;
- Установка ловушек, для отлова птиц;
- Уменьшение возможности проникновения птиц в аэродромные сооружения и здания;
- ликвидация доступа к пищевым отходам путем хранения их в закрытых контейнерах.

В случае внезапного появления массовых скоплений птиц на территории аэродрома и возникновения угрозы безопасности полетов ВС, производится вынужденный отстрел птиц.

## 4. Расследование случаев столкновений ВС с птицами.

**4.1** Расследование случаев столкновений ВС с птицами производится в соответствии с «Правилами расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации РК».

**4.2** Специальному расследованию подлежат только те случаи столкновений ВС с птицами, которые привели к повреждению элементов планера, двигателя или нарушение его работы ( инциденты).

**4.3** Расследование инцидентов производится с целью выявления причин, приведших к столкновениям ВС с тем или иным видом птиц и их предупреждения в дальнейшем. На остальные случаи составляются карточки для статистики (см. Приложение №2).

Начальник аэродромной службы: Ф. Самусев

Согласовано:

Главный инженер
ТОО «МА «Орал» А. Ержанұлы

Начальник службы ОВД Уральского
филиала РГП «Казаэронавигация» С. Акижанов

Инженер – инспектор по БП П. Сирик

Начальник ИАС Ю.Рязанцев

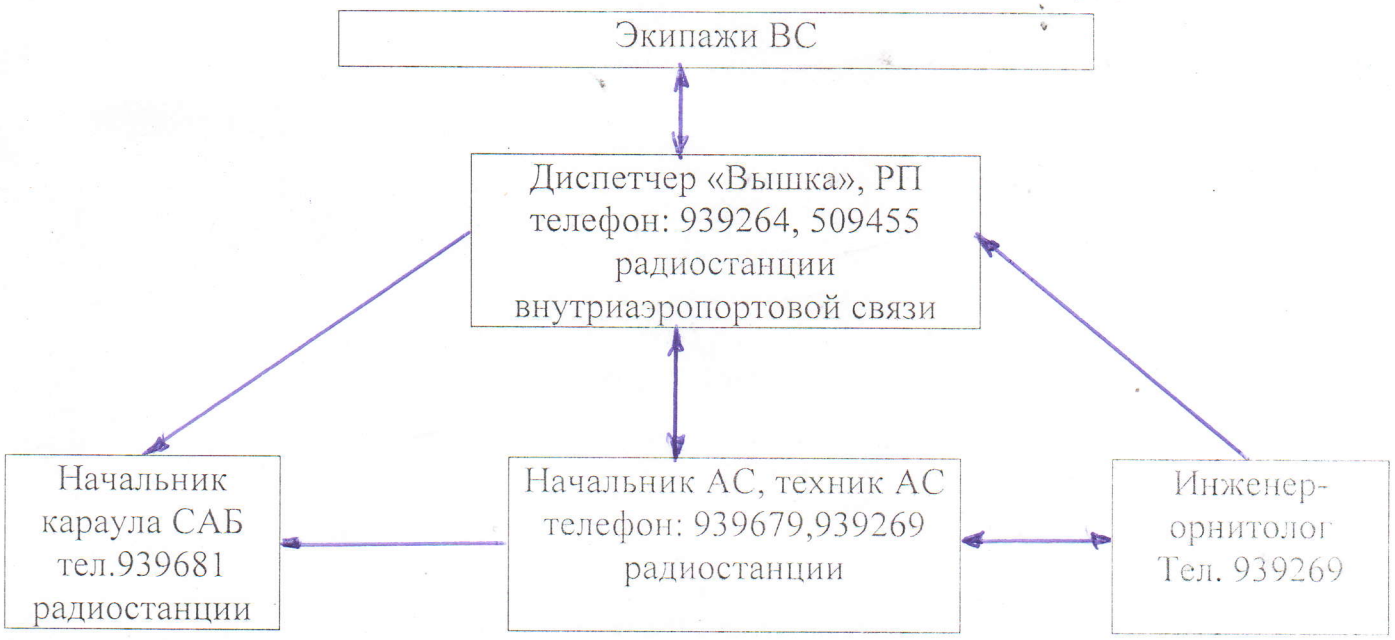
Заместитель ГД по ~~БП~~ АБ А.И. Белимов

Инженер – орнитолог В.Мульцев

Начальник ПБ САБ Н. Айтжанов

Приложение №1

# СХЕМА
## оперативного взаимодействия служб, в случае обнаружения скопления птиц на аэродроме




Примечание:

Схема составлена в соответствии с требованиями ПРАПИ-2017

Дежурный канал связи по радиостанциям – «Direkt – 1», «Direkt – 16»

Позывные:

Диспетчер ДП «Вышка» – «Вышка»

Начальник караула САБ – «САБ»

Начальник АС – «9»

Техник АС – «34»

Орнитолог – «Орнитолог»

Приложение №2

**Карточка события**

Дата_____ Время события_____

Тип ВС_____ Номер ВС_____

Авиакомпания_____ № рейса_____

Кто сообщил о произошедшем событии:

_____

Место обнаружения (относительно оси ИВПП и ближайших РД):_____

_____

Этап полета (взлет-посадка, высота, скорость):_____

_____

Вид и количество птиц:_____

_____

Место попадания птиц в ВС:_____

_____

_____

Повреждения: _____

_____

_____

Сведения экипажа: _____

_____

_____

Рабочий курс ИВПП:_____

Время последнего осмотра ИВПП: _____

Орнитологическая обстановка в момент события:_____

_____

Метеообстановка в момент события:_____

_____

Последствия для выполнения рейса:_____

_____

_____

Примечание:_____

_____

_____

«_____» _____20 год Подпись_____

## Лист регистрации изменений

| № | № раздела, пункта фирменного стандарта | Дата введения изменения | Основание (№, дата приказа) | Дата внесения изменения | Подпись лица, внесшего изменения |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

## Лист ознакомления

| Должность | Ф.И.О. | Дата | Подпись |
|---|---|---|---|
| Техник АС | Парошин М.Б | 5.10.2019 | |
| техник А.С | Арефьев В.И | 6 10 2019г | |
| Техник А.С. | Имангов Р.Р | 7.10 2019 | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

# Форма сообщения о столкновении ВС с животными (птицами)

Рег. №_____

| | | |
|---|---|---|
| Авиакомпания: | Тип ВС:<br><br>Тип двигателя: | Регистрационный номер ВС: |
| Дата инцидента:<br>_____/_____/_____<br>месяц \| день \| год | Местное время инцидента:<br><br>_____часы _____мин. | Заря ☐<br>Сумерки ☐<br>День ☐<br>Ночь ☐<br>Высота ВС ☐<br>Скорость ВС ☐ |

| Фаза полета | Части ВС | Удар | Поврежд. | Облачность | Осадки |
|---|---|---|---|---|---|
| Стоянка ☐ | Обтекатель антенны РЛС | ☐ | ☐ | Безоблачно ☐ | Туман ☐ |
| Руление ☐ | Лобовое стекло | ☐ | ☐ | Редкая ☐ | Дождь ☐ |
| Разбег при взлете ☐ | Нос (исключая упомянутое выше) | ☐ | ☐ | Сплошная ☐ | Снег ☐ |
| Набор высоты ☐ | Двигатель 1 | ☐ | ☐ | | Отсутствуют ☐ |
| На маршруте ☐ | Двигатель 2 | ☐ | ☐ | **Влияние на выполнение рейса** | |
| Снижение ☐ | Двигатель 3 | ☐ | ☐ | Отсутствует ☐ | |
| Заход на посадку ☐ | Двигатель 4 | ☐ | ☐ | Прерванный взлет ☐ | |
| Послепосадочный пробег ☐ | Воздушный винт | ☐ | ☐ | Возврат на аэродром Отправления ☐ | |
| Продолжительность ВС вне эксплуатации | Крыло / несущий винт | ☐ | ☐ | Выключение двигателя ☐ | |
| | Фюзеляж | ☐ | ☐ | Прочие (указать) ☐ | |
| | Шасси | ☐ | ☐ | | |
| Оценка издержек | Хвост | ☐ | ☐ | **Использованные огни** | |
| | Огни | ☐ | ☐ | Посадочные | Да ☐ Нет ☐ |
| | Прочие (указать) | ☐ | ☐ | Проблесковые маяки | Да ☐ Нет ☐ |
| | | | | Пилот предупрежден | Да ☐ Нет ☐ |

| | | |
|---|---|---|
| Наименование аэропорта: | Используемая ВПП: | Местоположение ВС, если на маршруте (ближайший город, другой ориентир): |

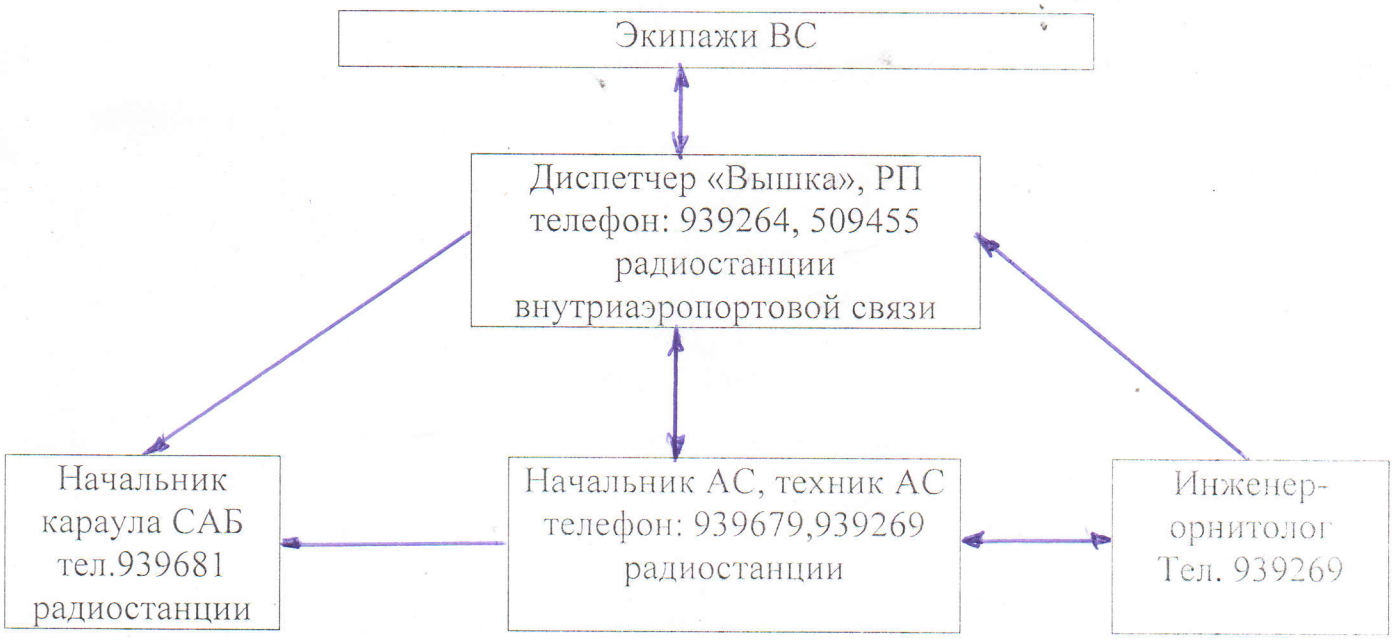
| Вид животного (птицы) | Количество животных (птиц) | наблюдалось | столкновение | Размер животного (птицы) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1 | ☐ | ☐ | Небольшая ☐ | Средняя ☐ | Большая ☐ |
| | 2-10 | ☐ | ☐ | | | |
| | 11-100 | ☐ | ☐ | | | |
| | Более 100 | ☐ | ☐ | | | |

Замечания (описание повреждения и другая полезная информация):

| | | |
|---|---|---|
| Информация представлена (можно не указывать):<br><br>Имя:<br>Телефон:<br>e-mail: | Организация: | Подпись:<br><br>Дата: |

Приложение №1

# СХЕМА
## оперативного взаимодействия служб, в случае обнаружения скопления птиц на аэродроме




Примечание:

Схема составлена в соответствии с требованиями ПРАПИ-2017

Дежурный канал связи по радиостанциям – «Direkt – 1», «Direkt – 16»

Позывные:

Диспетчер ДП «Вышка» – «Вышка»

Начальник караула САБ – «САБ»

Начальник АС – «9»

Техник АС – «34»

Орнитолог – «Орнитолог»

Приложение №2

**Карточка события**

Дата_____ Время события_____

Тип ВС_____ Номер ВС_____

Авиакомпания_____ № рейса_____

Кто сообщил о произошедшем событии:

_____

Место обнаружения (относительно оси ИВПП и ближайших РД):_____

_____

Этап полета (взлет-посадка, высота, скорость):_____

_____

Вид и количество птиц:_____

_____

Место попадания птиц в ВС:_____

_____

_____

Повреждения: _____

_____

_____

Сведения экипажа: _____

_____

_____

Рабочий курс ИВПП:_____

Время последнего осмотра ИВПП: _____

Орнитологическая обстановка в момент события:_____

_____

Метеообстановка в момент события:_____

_____

Последствия для выполнения рейса:_____

_____

_____

Примечание:_____

_____

_____

«_____» _____20 год Подпись_____

## Лист регистрации изменений

| № | № раздела, пункта фирменного стандарта | Дата введения изменения | Основание (№, дата приказа) | Дата внесения изменения | Подпись лица, внесшего изменения |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

## Лист ознакомления

| Должность | Ф.И.О. | Дата | Подпись |
|---|---|---|---|
| техник А.С | Парошин М.Б. | 5.10.2019 | |
| техник А.С | Алейнов В.И | 6 10 2019г | |
| техник А.С. | Имяков Р.Р | 7.10 2019 | |

# Форма сообщения о столкновении ВС с животными (птицами)

Рег. №_____

| | | |
|---|---|---|
| Авиакомпания: | Тип ВС:<br><br>Тип двигателя: | Регистрационный номер ВС: |
| Дата инцидента:<br>_____/_____/_____<br>месяц \| день \| год | Местное время инцидента:<br><br>_____часы _____мин. | Заря ☐<br>Сумерки ☐<br>День ☐<br>Ночь ☐<br>Высота ВС ☐<br>Скорость ВС ☐ |

| Фаза полета | Части ВС | Удар | Поврежд. | Облачность | Осадки |
|---|---|---|---|---|---|
| Стоянка ☐ | Обтекатель антенны РЛС | ☐ | ☐ | Безоблачно ☐ | Туман ☐ |
| Руление ☐ | Лобовое стекло | ☐ | ☐ | Редкая ☐ | Дождь ☐ |
| Разбег при взлете ☐ | Нос (исключая упомянутое выше) | ☐ | ☐ | Сплошная ☐ | Снег ☐ |
| Набор высоты ☐ | Двигатель 1 | ☐ | ☐ | | Отсутствуют ☐ |
| На маршруте ☐ | Двигатель 2 | ☐ | ☐ | **Влияние на выполнение рейса** | |
| Снижение ☐ | Двигатель 3 | ☐ | ☐ | Отсутствует ☐ | |
| Заход на посадку ☐ | Двигатель 4 | ☐ | ☐ | Прерванный взлет ☐ | |
| Послепосадочный пробег ☐ | Воздушный винт | ☐ | ☐ | Возврат на аэродром Отправления ☐ | |
| Продолжительность ВС вне эксплуатации | Крыло / несущий винт | ☐ | ☐ | Выключение двигателя ☐ | |
| | Фюзеляж | ☐ | ☐ | Прочие (указать) ☐ | |
| | Шасси | ☐ | ☐ | | |
| Оценка издержек | Хвост | ☐ | ☐ | **Использованные огни** | |
| | Огни | ☐ | ☐ | Посадочные | Да ☐ Нет ☐ |
| | Прочие (указать) | ☐ | ☐ | Проблесковые маяки | Да ☐ Нет ☐ |
| | | | | Пилот предупрежден | Да ☐ Нет ☐ |

| | | |
|---|---|---|
| Наименование аэропорта: | Используемая ВПП: | Местоположение ВС, если на маршруте (ближайший город, другой ориентир): |

| Вид животного (птицы) | Количество животных (птиц) | наблюдалось | столкновение | Размер животного (птицы) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1 | ☐ | ☐ | Небольшая ☐ | Средняя ☐ | Большая ☐ |
| | 2-10 | ☐ | ☐ | | | |
| | 11-100 | ☐ | ☐ | | | |
| | Более 100 | ☐ | ☐ | | | |

Замечания (описание повреждения и другая полезная информация):

| | | |
|---|---|---|
| Информация представлена (можно не указывать):<br><br>Имя:<br>Телефон:<br>e-mail: | Организация: | Подпись:<br><br>Дата: |

## AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO
## TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

URALSK

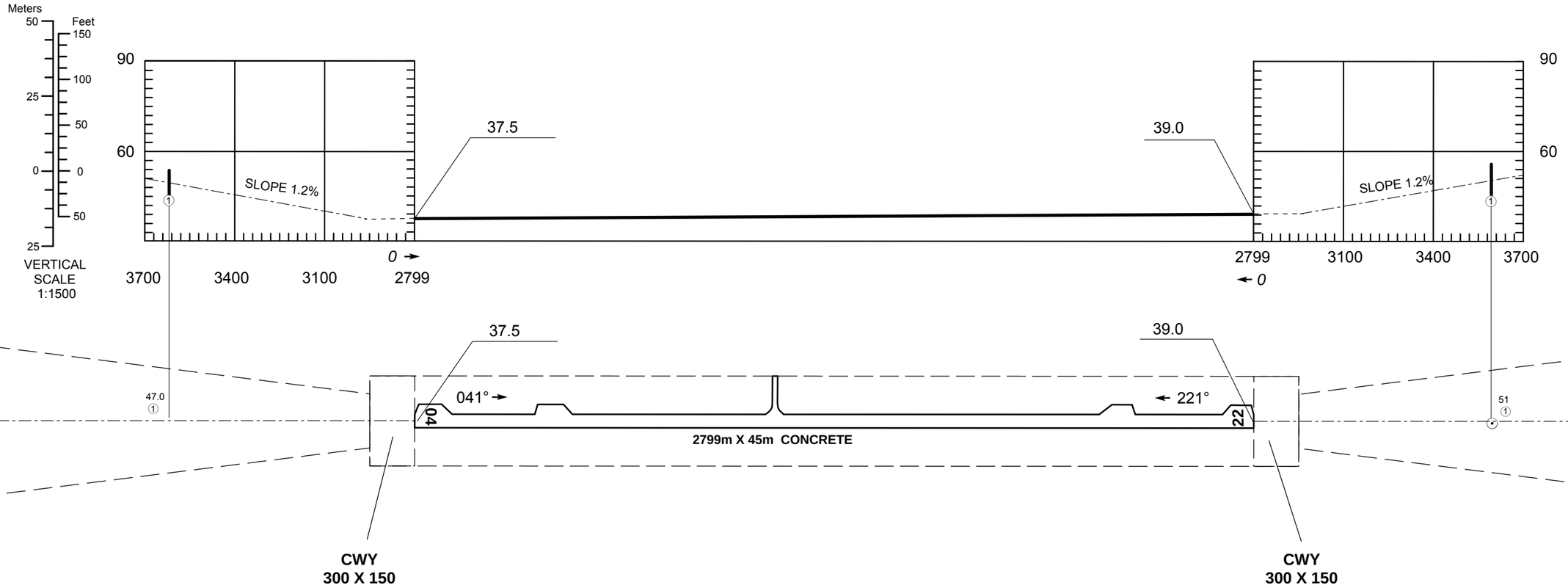
RWY 04/22

DIMENSIONS AND ELEVATIONS IN METRES
MAGNETIC VARIATION 11°E (2015)

| ORDER OF ACCURACY | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| № | LAT | LON | H | HORIZONTAL, m | VERTICAL, m |
| ① | 51°08'23.18" N | 051°31'08.27" E | 46.89 | 0.72 | 0.06 |

| DECLARED DISTANCES | | |
|---|---|---|
| RWY 04 | | RWY 22 |
| 2799 | TAKE-OFF RUN AVAILABLE | 2799 |
| 2949 | TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE | 2949 |
| 2799 | ACCELERATE STOP DISTANCE AVAILABLE | 2799 |
| 2799 | LANDING DISTANCE AVAILABLE | 2799 |

| ORDER OF ACCURACY | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| № | LAT | LON | H | HORIZONTAL, m | VERTICAL, m |
| ① | 51°09'50.9" N | 051°34'07.4" E | 51 | 0.3 | 0.5 |




| LEGEND |
|---|
| ANTENNA ⊙ |

HORIZONTAL SCALE 1:15000

500 250 0 500 1000 1500 2000 Meters
1000 500 0 1000 2000 3000 4000 5000 6000 7000 Feet

CHANGE: Editorial.

## AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO
## TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

URALSK

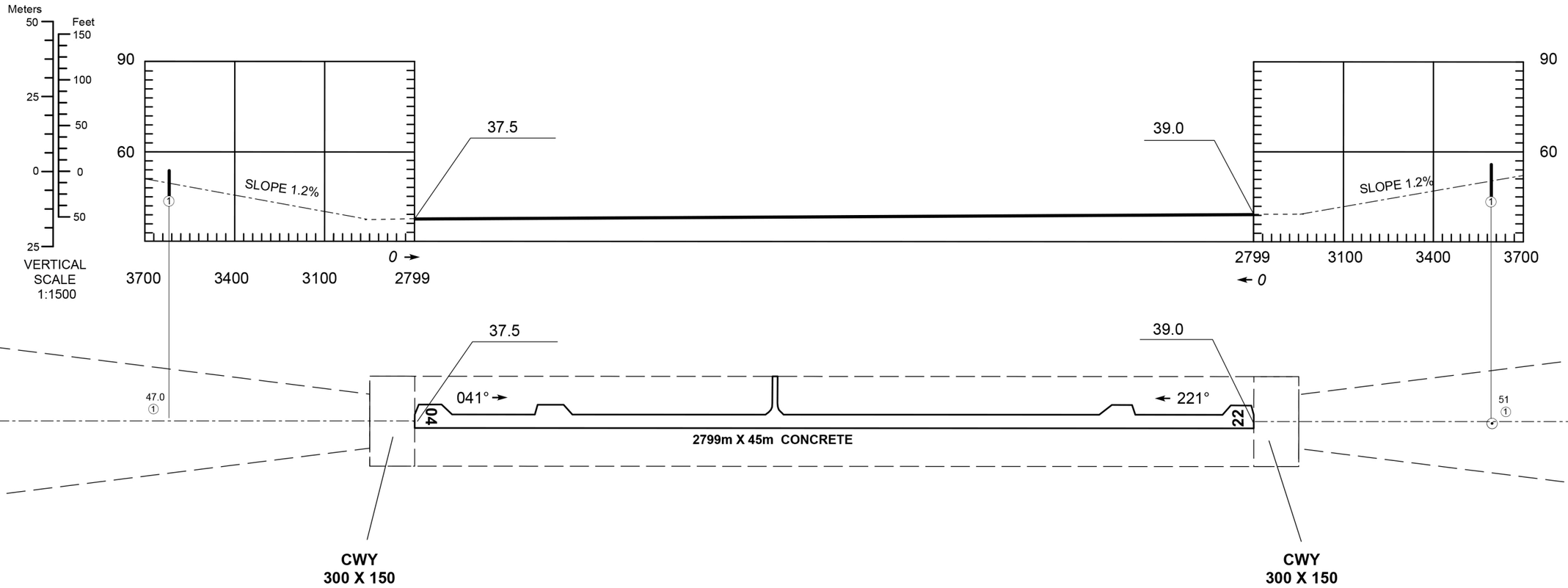
RWY 04/22

DIMENSIONS AND ELEVATIONS IN METRES
MAGNETIC VARIATION 11°E (2015)

| ORDER OF ACCURACY | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| № | LAT | LON | H | HORIZONTAL, m | VERTICAL, m |
| ① | 51°08'23.18" N | 051°31'08.27" E | 46.89 | 0.72 | 0.06 |

| DECLARED DISTANCES | | |
|---|---|---|
| RWY 04 | | RWY 22 |
| 2799 | TAKE-OFF RUN AVAILABLE | 2799 |
| 2949 | TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE | 2949 |
| 2799 | ACCELERATE STOP DISTANCE AVAILABLE | 2799 |
| 2799 | LANDING DISTANCE AVAILABLE | 2799 |

| ORDER OF ACCURACY | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| № | LAT | LON | H | HORIZONTAL, m | VERTICAL, m |
| ① | 51°09'50.9" N | 051°34'07.4" E | 51 | 0.3 | 0.5 |




| LEGEND | |
|---|---|
| ANTENNA | ⊙ |

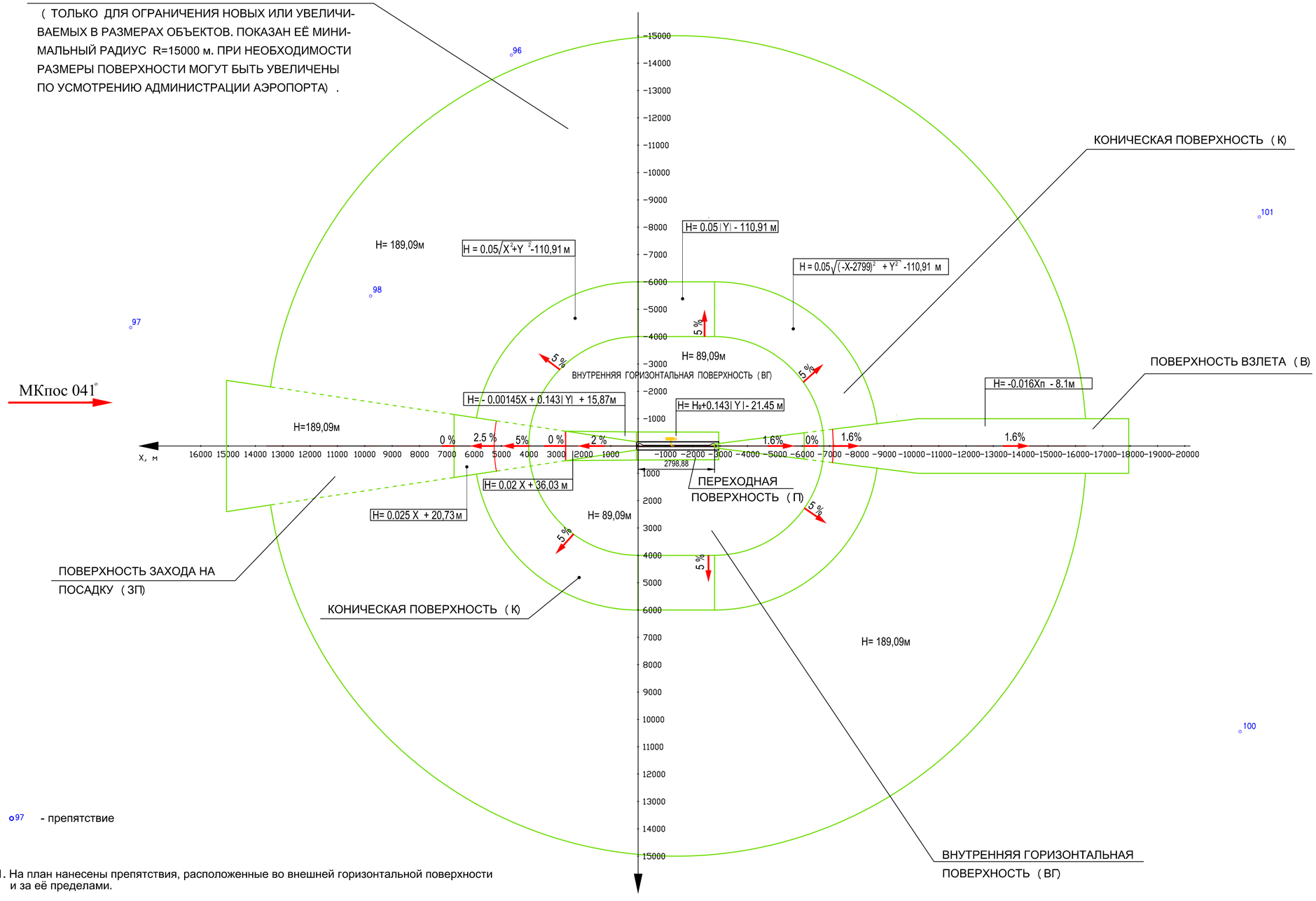
HORIZONTAL SCALE 1:15000

500 250 0 500 1000 1500 2000 Meters

1000 500 0 1000 2000 3000 4000 5000 6000 7000 Feet

# Рис.1. АЭРОДРОМ УРАЛЬСК. ОБЩИЙ ПЛАН ПОВЕРХНОСТЕЙ ОГРАНИЧЕНИЯ ПРЕПЯТСТВИЙ ( начало координат - порог ВПП с МКпос 041°)

М 1: 100 000



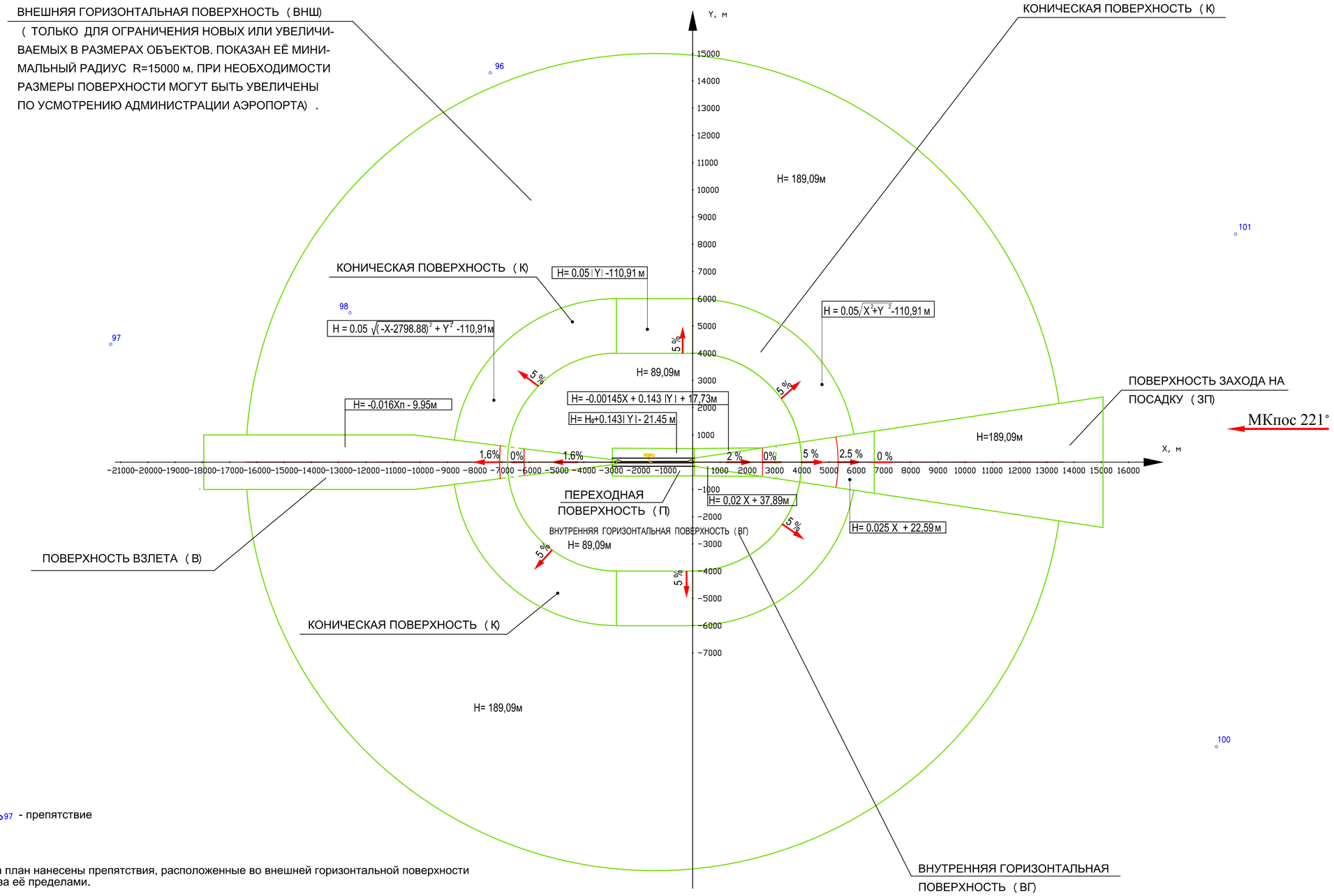

97 - препятствие

1. На план нанесены препятствия, расположенные во внешней горизонтальной поверхности и за её пределами.
2. Препятствия, расположенные во внутренней горизонтальной и конической поверхностях, переходной поверхности, поверхности захода на посадку, взлета нанесены на Рис.5...7.

Рис.1

# Рис.2. АЭРОДРОМ УРАЛЬСК. ОБЩИЙ ПЛАН ПОВЕРХНОСТЕЙ ОГРАНИЧЕНИЯ ПРЕПЯТСТВИЙ ( начало координат - порог ВПП с МКпос 221°)

## М 1: 100 000

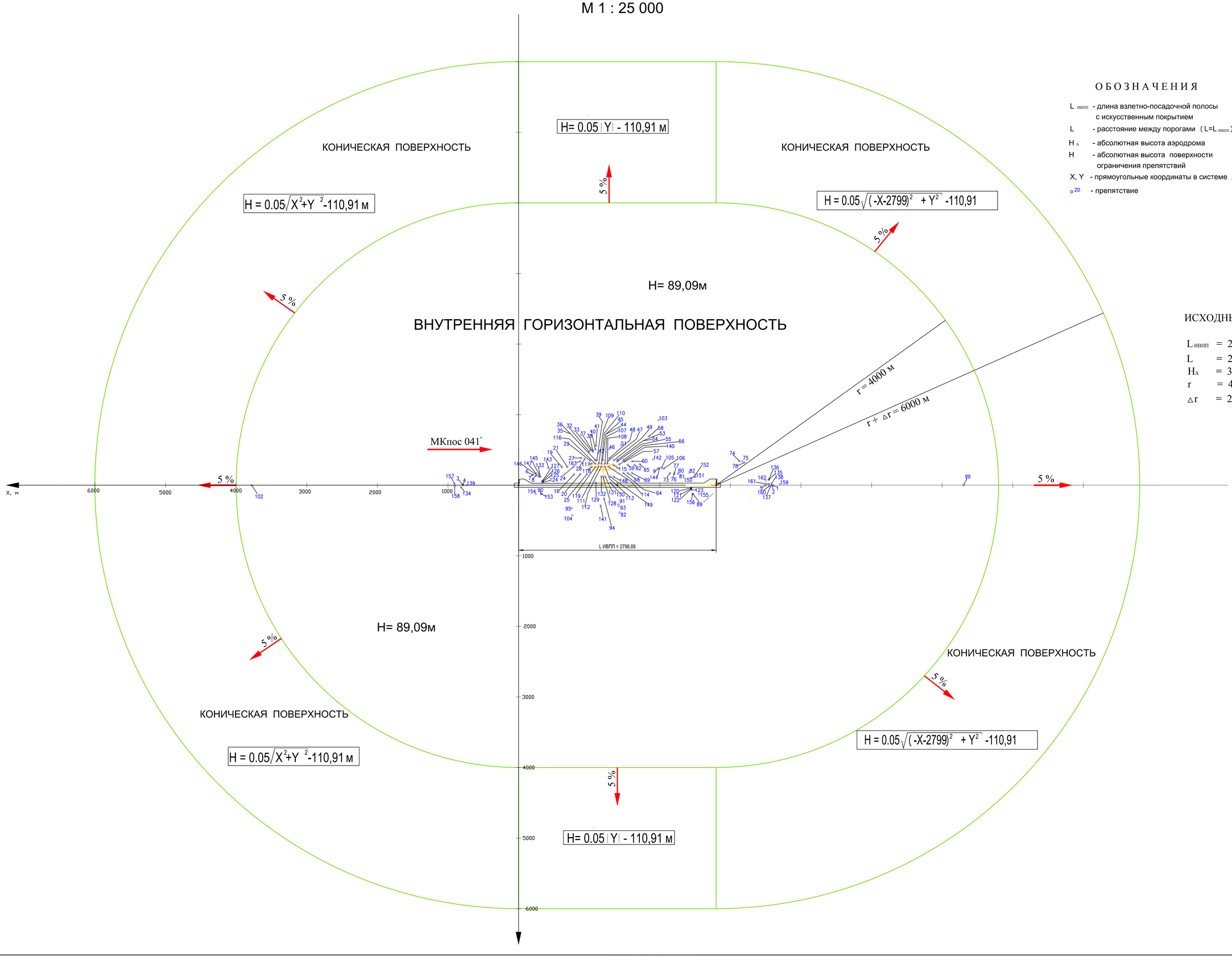



97 - препятствие

1. На план нанесены препятствия, расположенные во внешней горизонтальной поверхности и за её пределами.
2. Препятствия, расположенные во внутренней горизонтальной и конической поверхностях, переходной поверхности, поверхности захода на посадку, взлета нанесены на Рис.5...7

Рис.2

# Рис.3. АЭРОДРОМ УРАЛЬСК. ПЛАН ВНУТРЕННЕЙ ГОРИЗОНТАЛЬНОЙ (ВГ) И КОНИЧЕСКОЙ (К) ПОВЕРХНОСТЕЙ.
## М 1 : 25 000




### ОБОЗНАЧЕНИЯ

- $L_{ИВПП}$ - длина взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием
- L - расстояние между порогами ($L=L_{ИВПП}$)
- $H_A$ - абсолютная высота аэродрома
- H - абсолютная высота поверхности ограничения препятствий
- X, Y - прямоугольные координаты в системе X0Y
- $\circ^{20}$ - препятствие

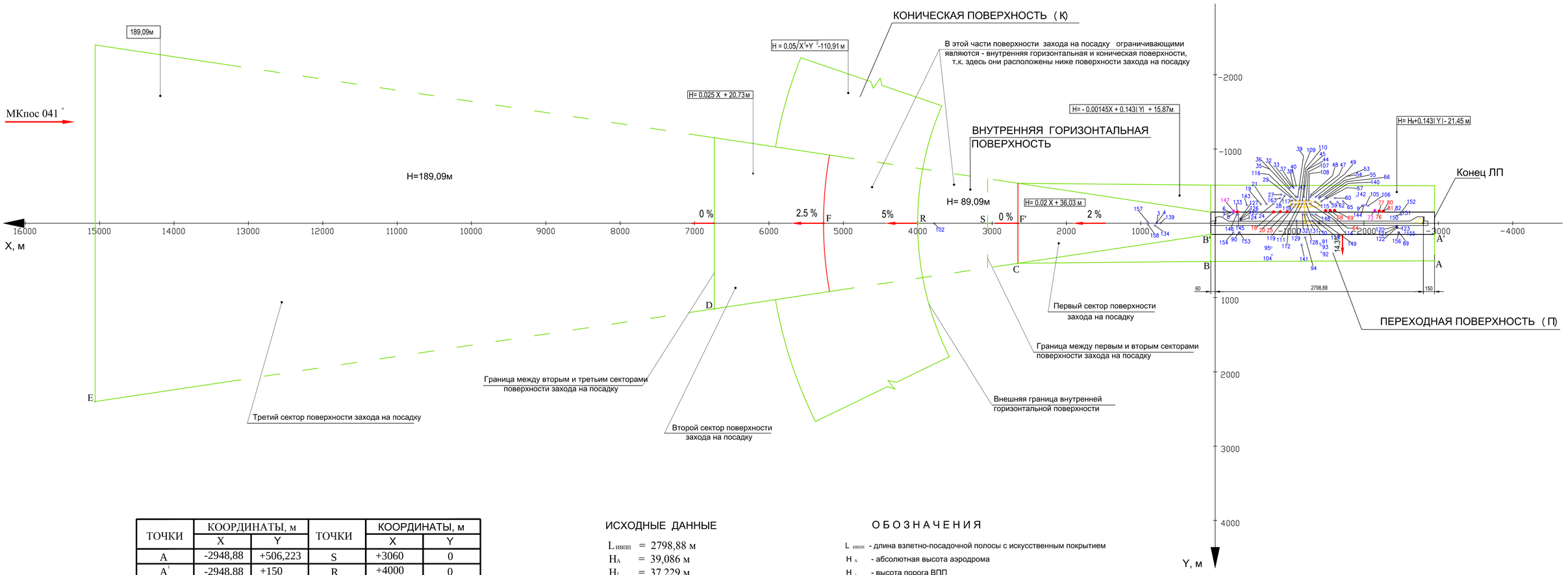
### ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

- $L_{ИВПП}$ = 2798,88 м
- L = 2798,88 м
- $H_A$ = 39,086 м
- r = 4000 м
- $\Delta r$ = 2000 м

Рис.3

# Рис. 4. АЭРОДРОМ УРАЛЬСК. ПЛАН ПОВЕРХНОСТИ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ (ЗП) И ПЕРЕХОДНЫХ (П) ПОВЕРХНОСТЕЙ С МКпос 041°

М 1:25 000




| ТОЧКИ | КООРДИНАТЫ, м | | ТОЧКИ | КООРДИНАТЫ, м | |
|---|---|---|---|---|---|
| | X | Y | | X | Y |
| A | -2948,88 | +506,223 | S | +3060 | 0 |
| A' | -2948,88 | +150 | R | +4000 | 0 |
| B | +60 | +512,999 | F' | +5265,72 | 0 |
| B' | +60 | +150 | D | +6734,28 | +1151,142 |
| C | +2652,85 | +538,9275 | E | +15060 | +2400 |
| F | +3600 | 0 | | | |

## ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

$L_{ивпп}$ = 2798,88 м

$H_A$ = 39,086 м

$H_1$ = 37,229 м

$H_0^{**}$ = 38,197 м

## ОБОЗНАЧЕНИЯ

$L_{ивпп}$ - длина взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием

$H_A$ - абсолютная высота аэродрома

$H_1$ - высота порога ВПП

$H_0^{**}$ - высота конца ЛП (летной полосы)

$H_0$ - высота осевой линии ВПП или её продолжения, соответствующая координате X препятствия

○ 51 - препятствие

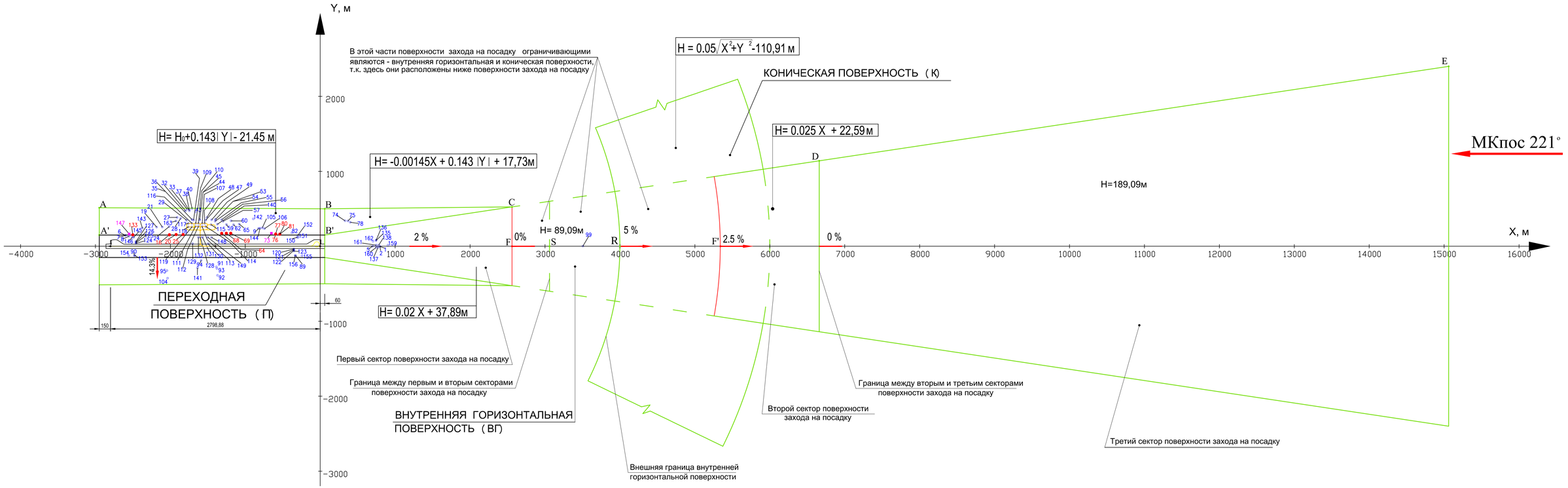
● 81 - препятствие, пересекающее ограничивающую поверхность

■ 73 - препятствие, пересекающее ограничивающую поверхность

Рис.4

# Рис. 5. АЭРОДРОМ УРАЛЬСК. ПЛАН ПОВЕРХНОСТИ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ (ЗП) И ПЕРЕХОДНЫХ (П) ПОВЕРХНОСТЕЙ С МКпос 221°

М 1:25 000




| ТОЧКИ | КООРДИНАТЫ, м | | ТОЧКИ | КООРДИНАТЫ, м | |
|---|---|---|---|---|---|
| | X | Y | | X | Y |
| A | -2948,88 | +513,846 | S | +3060 | 0 |
| A' | -2948,88 | +150 | R | +4000 | 0 |
| B | +60 | +500 | F' | +5340 | 0 |
| B' | +60 | +150 | D | +6660 | +1140 |
| C | +2560 | +525 | E | +15060 | +2400 |
| F | +2560 | 0 | | | |

## ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

$L_{ивпп}$ = 2798,88 м

$H_A$ = 39,086 м

$H_1$ = 39,086 м

$H_0^{**}$ = 37,108 м

## ОБОЗНАЧЕНИЯ

$L_{ивпп}$ - длина взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием

$H_A$ - абсолютная высота аэродрома

$H_1$ - высота порога ВПП

$H_0^{**}$ - высота конца ЛП (летной полосы)

$H_0$ - высота осевой линии ВПП или её продолжения, соответствующая координате X препятствия

○ 30 - препятствие

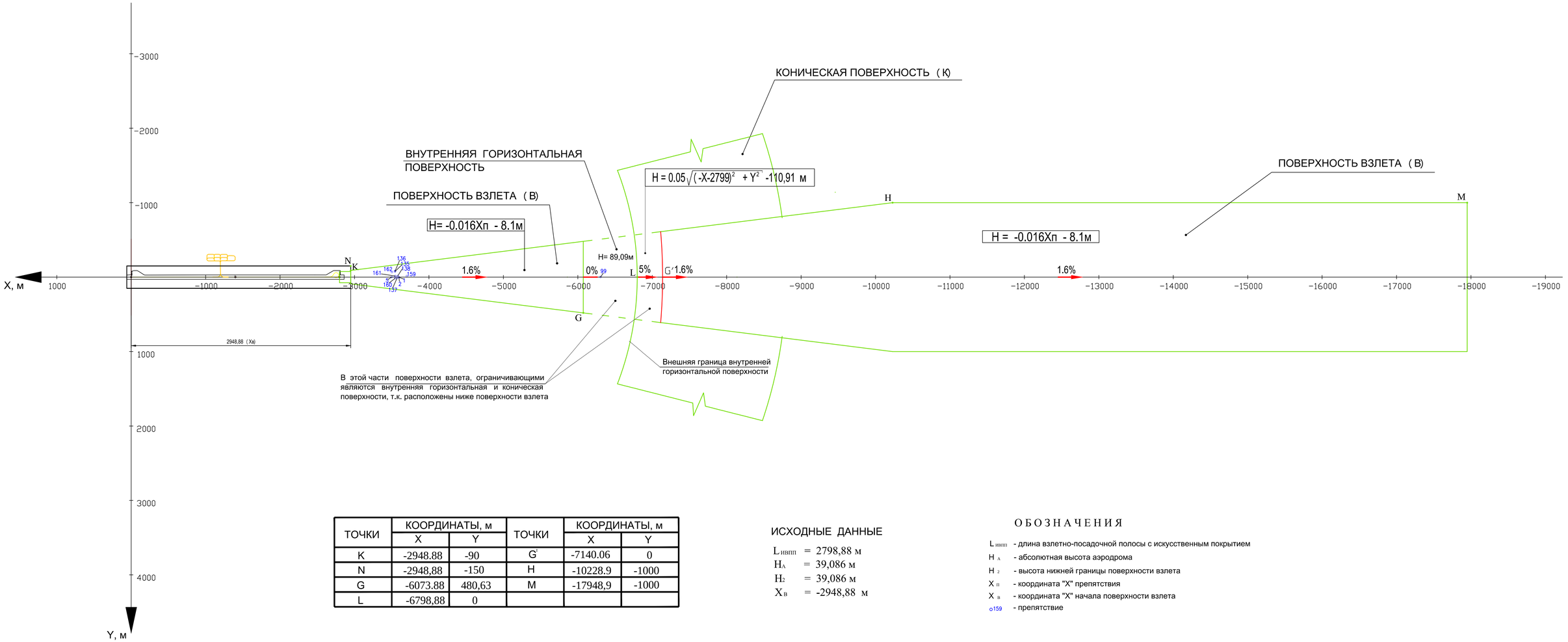
● 29 - препятствие, пересекающее ограничивающую поверхность

■ 73 - препятствие, пересекающее ограничивающую поверхность

Рис.5

# Рис. 6. АЭРОДРОМ УРАЛЬСК. ПЛАН ПОВЕРХНОСТИ ВЗЛЕТА (В) С МКпос 041°

М 1:25 000




| ТОЧКИ | КООРДИНАТЫ, м | | ТОЧКИ | КООРДИНАТЫ, м | |
|---|---|---|---|---|---|
| | X | Y | | X | Y |
| K | -2948.88 | -90 | G' | -7140.06 | 0 |
| N | -2948,88 | -150 | H | -10228.9 | -1000 |
| G | -6073.88 | 480,63 | M | -17948,9 | -1000 |
| L | -6798,88 | 0 | | | |

## ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

$L_{ИВПП}$ = 2798,88 м

$H_A$ = 39,086 м

$H_2$ = 39,086 м

$X_B$ = -2948,88 м

## ОБОЗНАЧЕНИЯ

$L_{ИВПП}$ - длина взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием

$H_A$ - абсолютная высота аэродрома

$H_2$ - высота нижней границы поверхности взлета

$X_П$ - координата "X" препятствия

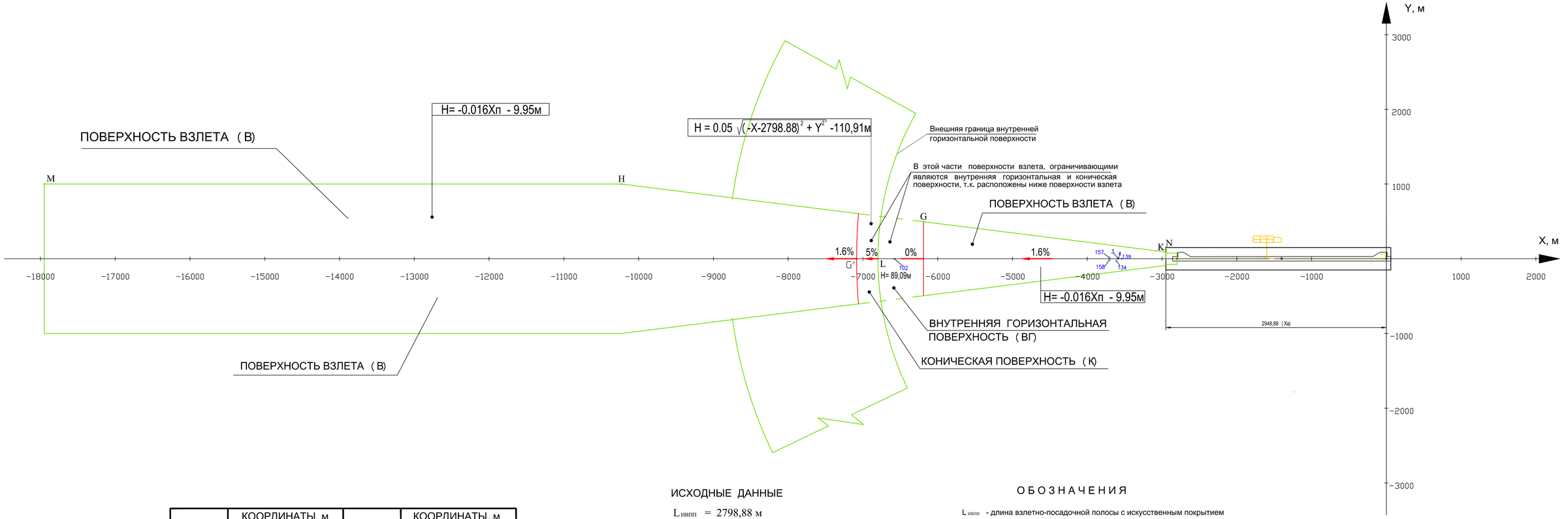
$X_В$ - координата "X" начала поверхности взлета

⌀159 - препятствие

Рис.6

# Рис. 7. АЭРОДРОМ УРАЛЬСК. ПЛАН ПОВЕРХНОСТИ ВЗЛЕТА (В) С МКпос 221°

М 1:25 000




| ТОЧКИ | КООРДИНАТЫ, м | | ТОЧКИ | КООРДИНАТЫ, м | |
|---|---|---|---|---|---|
| | X | Y | | X | Y |
| K | -2948.88 | 90 | G' | -7085.44 | 0 |
| N | -2948,88 | 150 | H | -10228.9 | -1000 |
| G | -6189.94 | 495.13 | M | -17948.9 | -1000 |
| L | -6798,88 | 0 | | | |

## ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

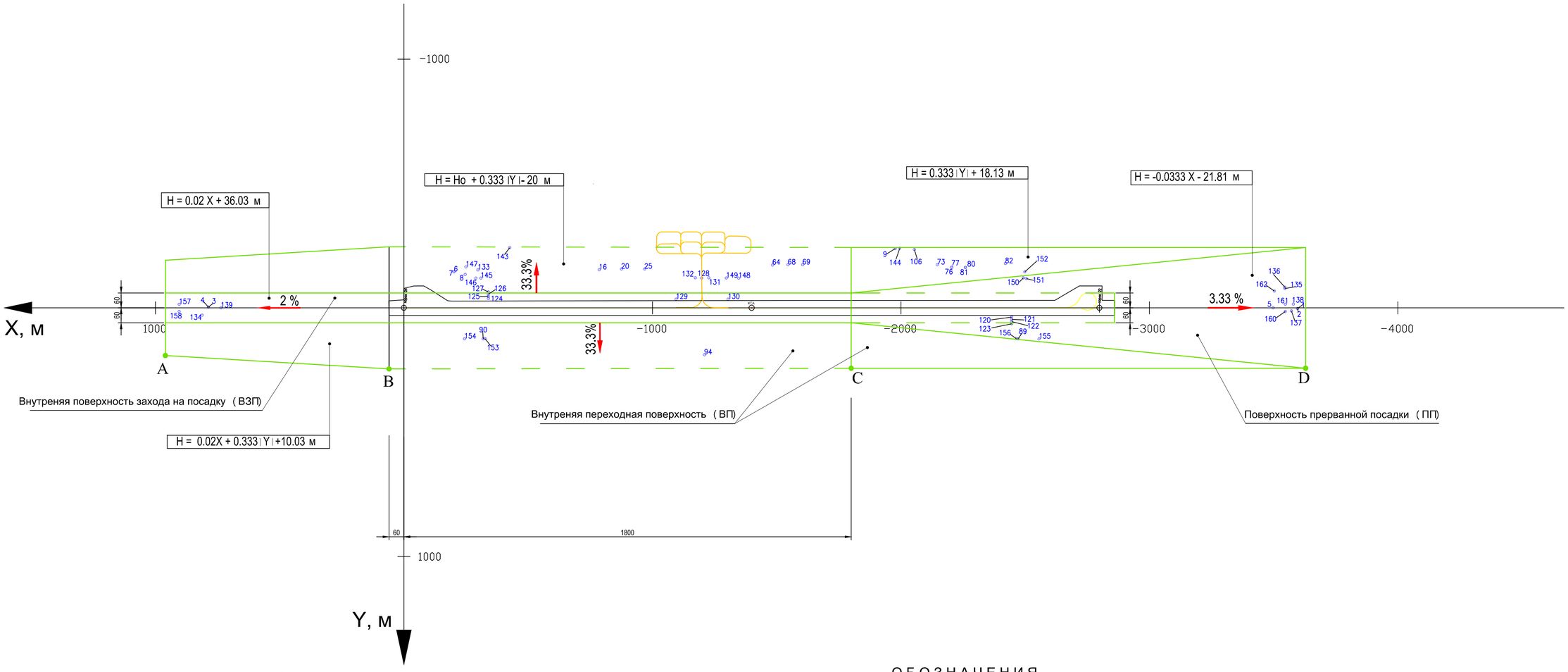
$L_{ивпп}$ = 2798,88 м
$H_A$ = 39,086 м
$H_2$ = 37,229 м
$X_в$ = -2948,88 м

## ОБОЗНАЧЕНИЯ

$L_{ивпп}$ - длина взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием
$H_A$ - абсолютная высота аэродрома
$H_2$ - высота нижней границы поверхности взлета
$X_п$ - координата "X" препятствия
$X_в$ - координата "X" начала поверхности взлета
$_o{}^{158}$ - препятствие

Рис.7

Рис. 8. АЭРОДРОМ УРАЛЬСК ПЛАН ВНУТРЕННЕЙ ПОВЕРХНОСТИ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ (ВЗП), ВНУТРЕННИХ ПЕРЕХОДНЫХ ПОВЕРХНОСТЕЙ (ВП) И ПОВЕРХНОСТИ ПРЕРВАННОЙ ПОСАДКИ (ПП) С МКпос 041°. М 1 : 10 000.




| ТОЧКИ | КООРДИНАТЫ, м | |
|---|---|---|
| | X | Y |
| A | +960 | +191.571 |
| B | +60 | +245.571 |
| C | -1800 | +242.868 |
| D | -3628.68 | +242.868 |

## ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

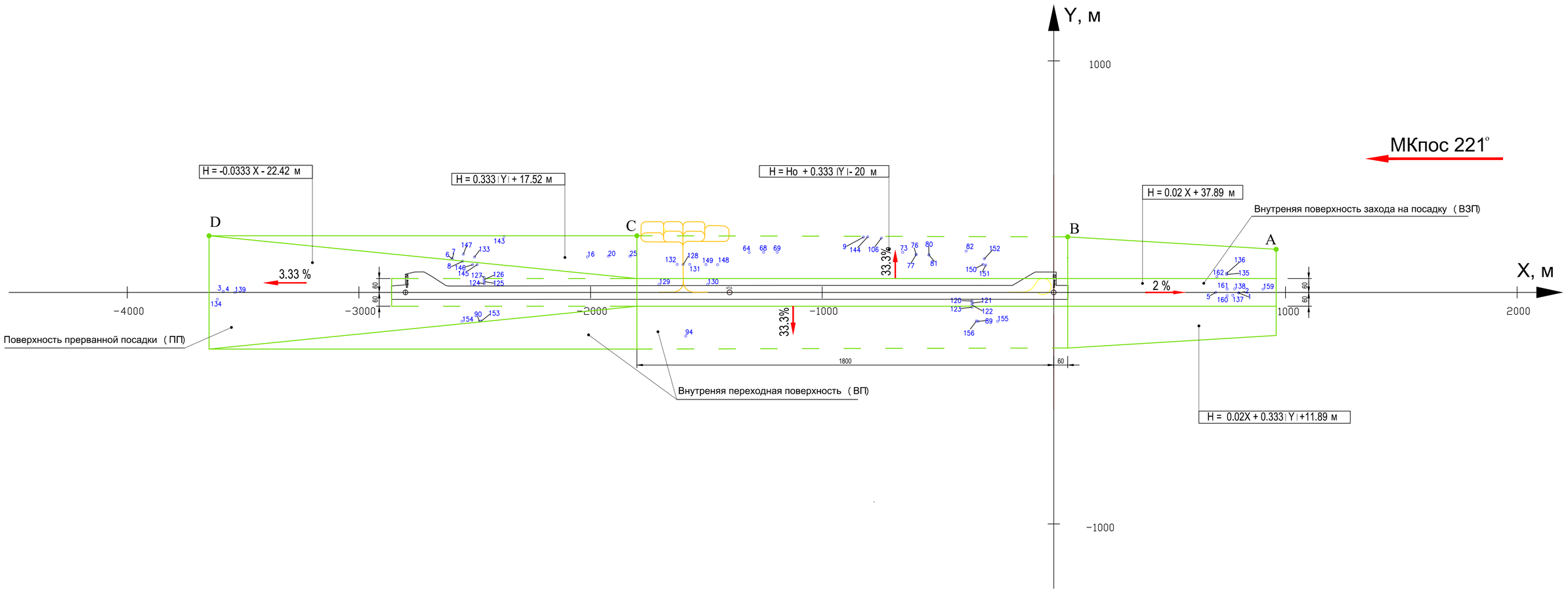
$L_{ИВПП}$ = 2798,88 м
$H_A$ = 39,086 м
$H_1$ = 37,229 м
$H_0^*$ = 38,13 м

## ОБОЗНАЧЕНИЯ

$L_{ИВПП}$ - длина взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием
$H_A$ - абсолютная высота аэродрома
$H_1$ - высота порога ВПП
$H_0^*$ - высота осевой линии ВПП на расстоянии 1800м за порогом ВПП ( X = - 1800 м ) .
$H_0$ - высота осевой линии ВПП, соответствующая координате X препятствия
○ 76 - препятствие

Рис.8

Рис. 9. АЭРОДРОМ УРАЛЬСК ПЛАН ВНУТРЕННЕЙ ПОВЕРХНОСТИ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ (ВЗП), ВНУТРЕННИХ ПЕРЕХОДНЫХ ПОВЕРХНОСТЕЙ (ВП) И ПОВЕРХНОСТИ ПРЕРВАННОЙ ПОСАДКИ (ПП) С МКпос 221°. М 1 : 10 000.




| ТОЧКИ | КООРДИНАТЫ, м | |
|---|---|---|
| | X | Y |
| A | +960 | +186 |
| B | +60 | +240 |
| C | -1800 | +244.698 |
| D | -3646.98 | +244.698 |

## ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

$L_{ИВПП}$ = 2798,88 м
$H_A$ = 39,086 м
$H_1$ = 39,086 м
$H_0^*$ = 37,52 м

## ОБОЗНАЧЕНИЯ

$L_{ИВПП}$ - длина взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием
$H_A$ - абсолютная высота аэродрома
$H_1$ - высота порога ВПП
$H_0^*$ - высота осевой линии ВПП на расстоянии 1800м за порогом ВПП ( X = - 1800 м) .
$H_0$ - высота осевой линии ВПП, соответствующая координате X препятствия
○ 76 - препятствие

Рис.9

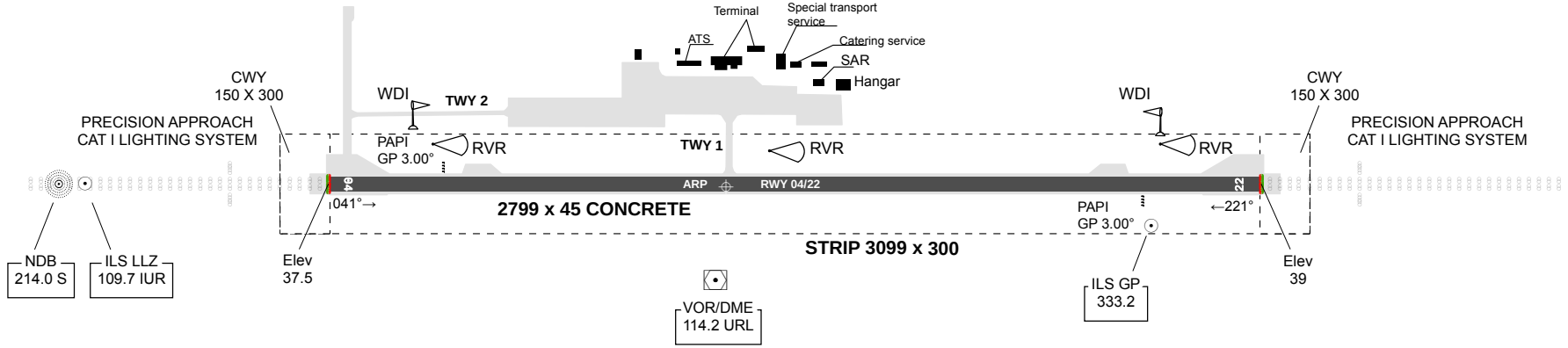
**AERODROME CHART - ICAO** | **AD ELEV 39m** | **510907N 0513238E** | TWR 119.7 | **URALSK**

| RWY | TRUE DIRECTION | THR | Geoid Undulation | BEARING STRENGTH |
|---|---|---|---|---|
| 04 | 052.01° | 51°08'39.45"N 051°31'41.38"E | - 12 | PCN 46/R/B/W/T |
| 22 | 232.04° | 51°09'35.20"N 051°33'34.95"E | - 12 | |

VAR 11°E (2015)
ANNUAL RATE OF CHANGE 0.09°E

**ELEV, HGT, ALT IN METERS**
DIST IN METERS
BRG ARE MAG

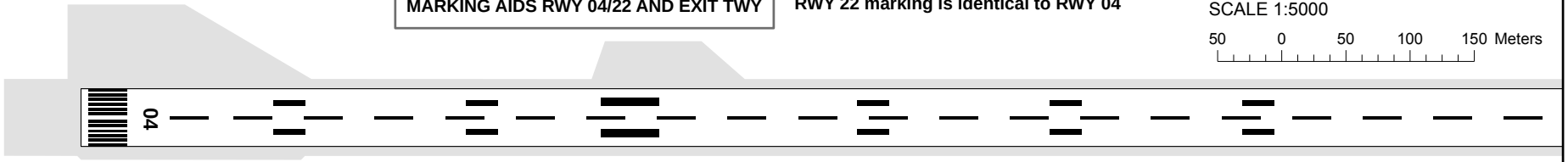
SCALE 1:20000
200 0 200 400 600 Meters




**MARKING AIDS RWY 04/22 AND EXIT TWY**

**RWY 22 marking is identical to RWY 04**

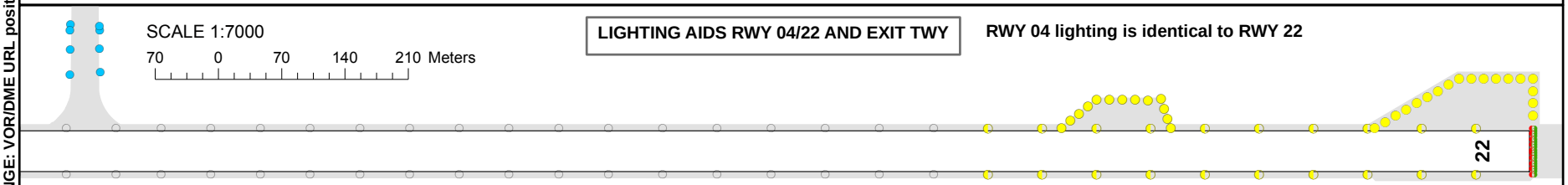
SCALE 1:5000
50 0 50 100 150 Meters




SCALE 1:7000
70 0 70 140 210 Meters

**LIGHTING AIDS RWY 04/22 AND EXIT TWY**

**RWY 04 lighting is identical to RWY 22**



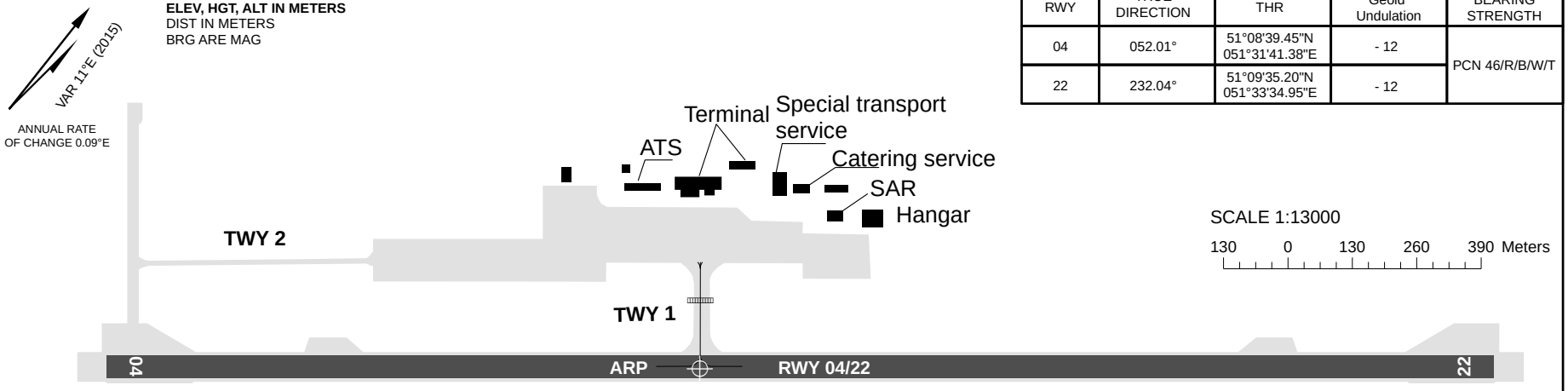

CHANGE: VOR/DME URL position

## AERODROME GROUND MOVEMENT AND PARKING CHART - ICAO

**APRON ELEV *37m***

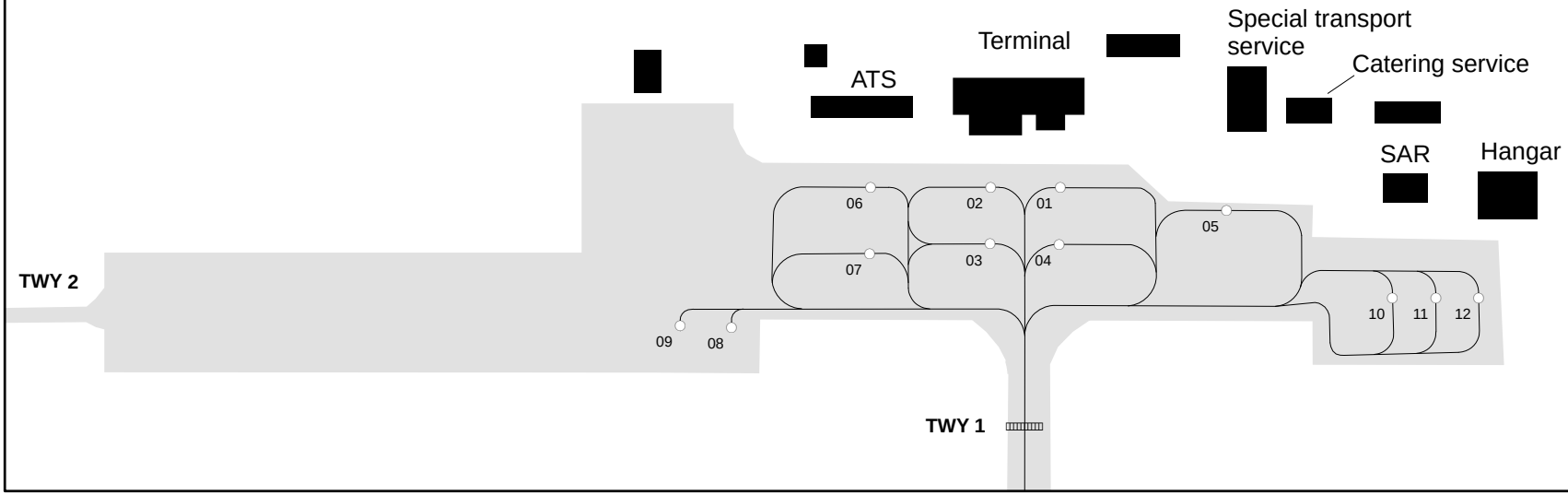
TWR 119.7

| RWY | TRUE DIRECTION | THR | Geoid Undulation | BEARING STRENGTH |
|---|---|---|---|---|
| 04 | 052.01° | 51°08'39.45"N 051°31'41.38"E | - 12 | PCN 46/R/B/W/T |
| 22 | 232.04° | 51°09'35.20"N 051°33'34.95"E | - 12 | |




| APRON | STAND | SURFACE | BEARING STRENGTH |
|---|---|---|---|
| | 1-5 | CONCRETE | PCN 19/R/B/X/T |
| | 6-12 | ASPHALT | PCN 9/F/C/Z/T |

| TWY | WIDTH | SURFACE | BEARING STRENGTH |
|---|---|---|---|
| 1 | 18m | CONCRETE | PCN 19/R/B/X/T |
| 2 | 9m | ASPHALT | PCN 9/F/C/Z/T |




CHANGE:

**URALSK** **STANDS CHARACTERISTICS**

| Apron | Stand | Coordinates | |
|---|---|---|---|
| | | Latitude | Longitude |
| | 01 | 51 09 11.61 N | 051 32 21.35 E |
| | 02 | 51 09 10.62 N | 051 32 19.31 E |
| | 03 | 51 09 09.57 N | 051 32 20.58 E |
| | 04 | 51 09 10.55 N | 051 32 22.60 E |
| | 05 | 51 09 13.56 N | 051 32 26.71 E |
| | 06 | 51 09 08.90 N | 051 32 15.81 E |
| | 07 | 51 09 07.67 N | 051 32 17.30 E |
| | 08 | 51 09 04.35 N | 051 32 14.95 E |
| | 09 | 51 09 03.64 N | 051 32 13.42 E |
| | 10 | 51 09 14.33 N | 051 32 33.54 E |
| | 11 | 51 09 14.95 N | 051 32 34.80 E |
| | 12 | 51 09 15.57 N | 051 32 36.04 E |

## AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO
## TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

URALSK

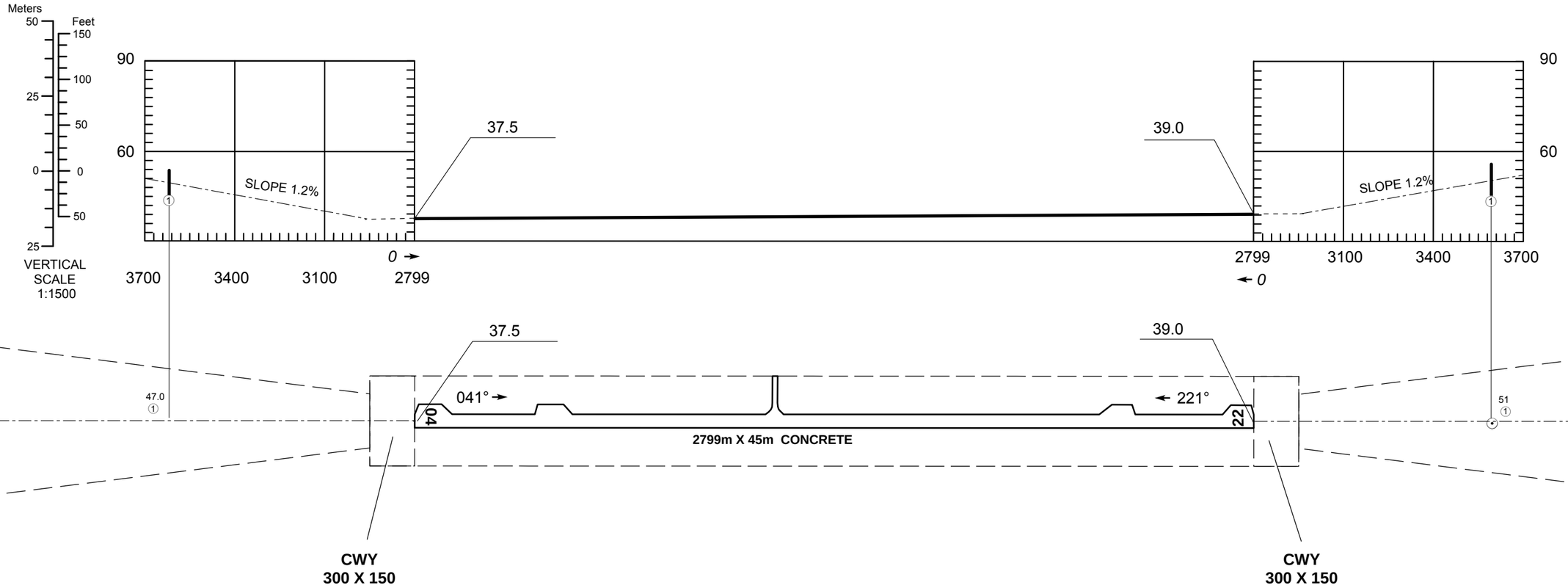
RWY 04/22

DIMENSIONS AND ELEVATIONS IN METRES
MAGNETIC VARIATION 11°E (2015)

| ORDER OF ACCURACY | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| № | LAT | LON | H | HORIZONTAL, m | VERTICAL, m |
| ① | 51°08'23.18" N | 051°31'08.27" E | 46.89 | 0.72 | 0.06 |

| DECLARED DISTANCES | | |
|---|---|---|
| RWY 04 | | RWY 22 |
| 2799 | TAKE-OFF RUN AVAILABLE | 2799 |
| 2949 | TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE | 2949 |
| 2799 | ACCELERATE STOP DISTANCE AVAILABLE | 2799 |
| 2799 | LANDING DISTANCE AVAILABLE | 2799 |

| ORDER OF ACCURACY | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| № | LAT | LON | H | HORIZONTAL, m | VERTICAL, m |
| ① | 51°09'50.9" N | 051°34'07.4" E | 51 | 0.3 | 0.5 |




| LEGEND |
|---|
| ANTENNA ⊙ |

HORIZONTAL SCALE 1:15000

500 250 0 500 1000 1500 2000 Meters
1000 500 0 1000 2000 3000 4000 5000 6000 7000 Feet

CHANGE: Editorial.

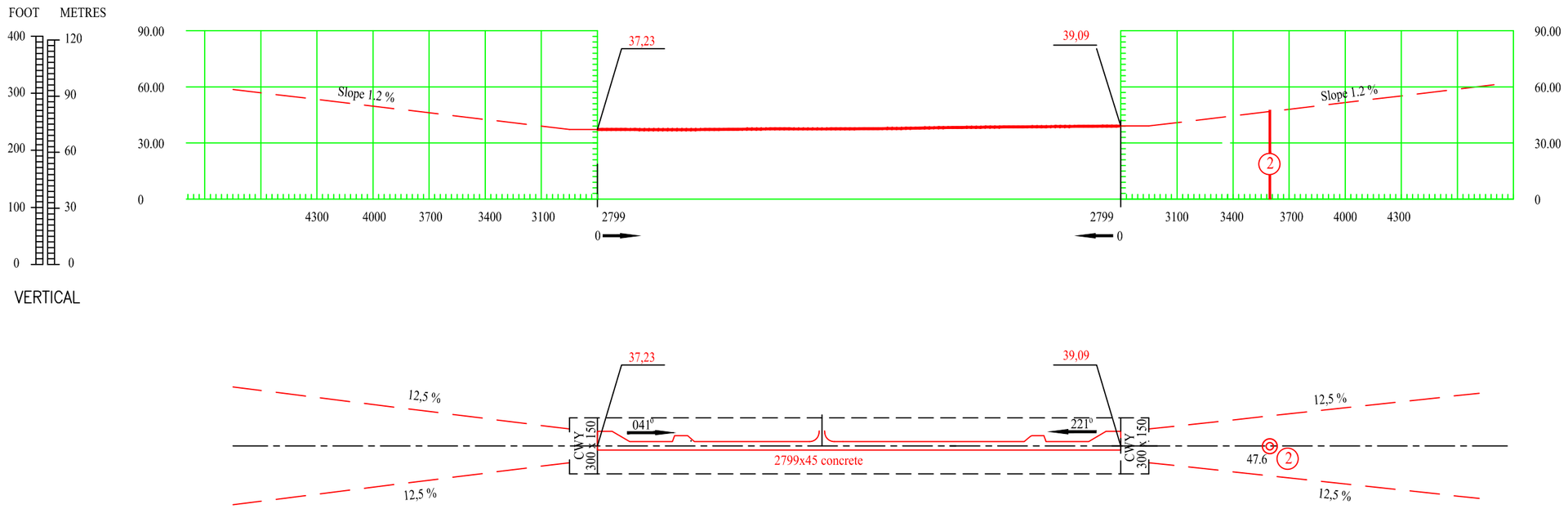
# AERODROME OBSTACLE CHART – ICAO
# TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

AIP – KAZAKHSTAN
URALSK

MAGNETIC VARIATION 11° E

RUNWAY 04/22

| DECLARED DISTANCES | | |
|---|---|---|
| Runway 04 | | Runway 22 |
| 2799 | TAKE – OFF RUN AVAILABLE | 2799 |
| 2949 | TAKE – OFF DISTANCE AVAILABLE | 2949 |
| 2799 | ACCELERATE – STOP DISTANCE AVAILABLE | 2799 |
| 2799 | LANDING DISTANCE AVAILABLE | 2799 |

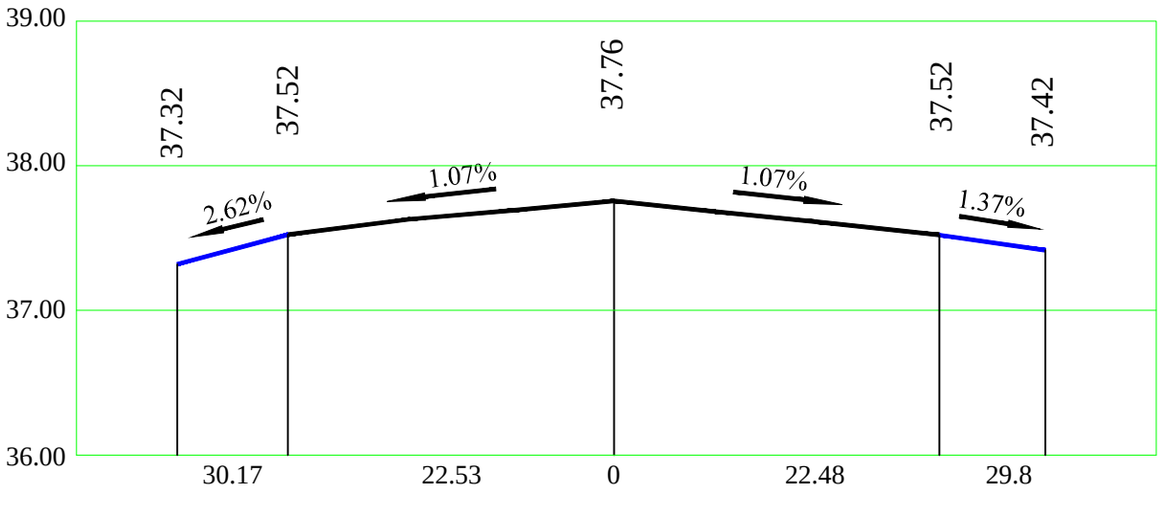



| LEGENDA | | |
|---|---|---|
| | Plan | Profile |
| Antenna | ◉ 2 | Identification number 2 |

| AMENDMENT RECORD | | |
|---|---|---|
| N | DATE | ENTERED BY |
| | | |

# АЭРОПОРТ "УРАЛЬСК". ПОПЕРЕЧНЫЙ ПРОФИЛЬ ИВПП (в районе КТА).

ГОРИЗОНТАЛЬНЫЙ МАСШТАБ 1:500
ВЕРТИКАЛЬНЫЙ МАСШТАБ 1:50



# АЭРОПОРТ "УРАЛЬСК". ПРОДОЛЬНЫЙ ПРОФИЛЬ ПО ОСИ ИВПП

ГОРИЗОНТАЛЬНЫЙ МАСШТАБ 1 : 25 000
ВЕРТИКАЛЬНЫЙ МАСШТАБ 1 : 2 500

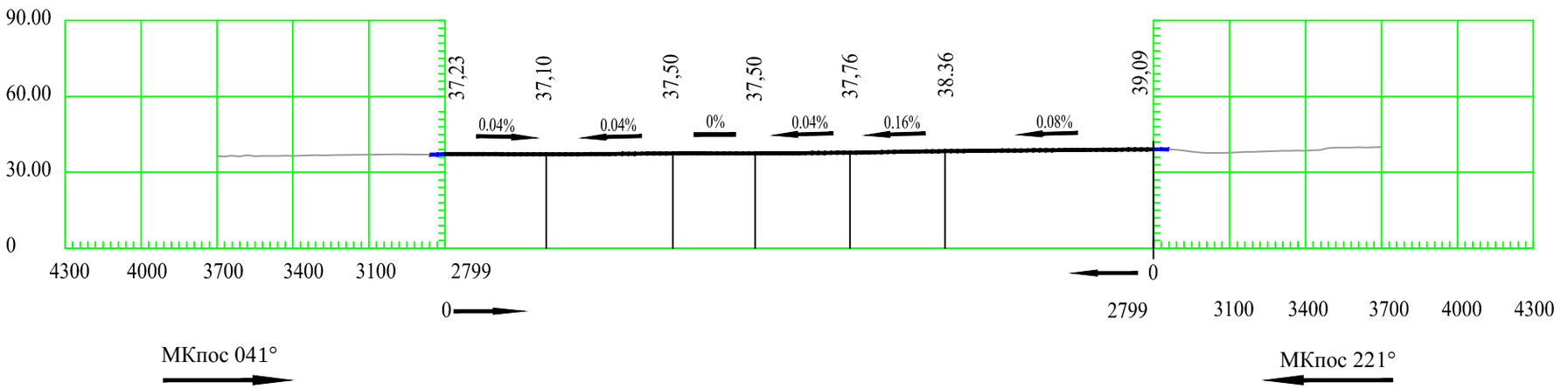


**Таблица 1**

## ТАБЛИЦА СООТВЕТСТВИЯ
## располагаемых дистанций ВПП аэродрома Уральск
## требованиям НГЭА ГА РК

| Пункт НГЭА ГА РК | Результаты проверки | Подтверждающий документ | Соответствие НГЭА ГА РК | Примечание |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| **п. 14** | **МКпос = 041°**<br>РДР = 2799 м;<br>РДВ = 2949 м;<br>РДПВ = 2799 м;<br>РПД = 2799 м.<br><br>**МКпос = 221°**<br>РДР = 2799 м;<br>РДВ = 2949 м;<br>РДПВ = 2799 м;<br>РПД = 2799 м.<br><br>**МК = 041°**<br>от уширения №2<br>РДР = 2399 м;<br>РДВ = 2549 м;<br>РДПВ = 2399 м.<br>от РД 1<br>РДР = 1599 м;<br>РДВ = 1749 м;<br>РДПВ = 1599 м.<br><br>**МК = 221°**<br>от уширения №3<br>РДР = 2399 м;<br>РДВ = 2549 м;<br>РДПВ = 2399 м.<br>от РД 1<br>РДР = 1200 м;<br>РДВ = 1350 м;<br>РДПВ = 1200 м. | 1, 2, 3 | **Соответствует** | КПТ – нет;<br>СЗ – 150 м;<br>Смещение порога - нет;<br><br>КПТ – нет;<br>СЗ – 150 м;<br>Смещение порога - нет; |

**Подтверждающие документы:**

1. Инструкция по производству полетов в районе аэродрома Уральск, утв. __.__.20__г.
2. Акт обследования геометрических размеров, состояния искусственных покрытий и дневной маркировки аэродрома Уральск от __.__. 2020 г.
3. Продольный профиль по оси ВПП, ТОО «GEOMATIX», 2020 г.

**Таблица 2.**

## ТАБЛИЦА СООТВЕТСТВИЯ

**физических характеристик и дневной маркировки элементов аэродрома Уральск требованиям НГЭА ГА РК ИВПП МКпос 041°/221°**

| Пункт НГЭА ГА РК | Результаты проверок и испытаний | Подтверждающий документ | Соответствие НГЭА ГА РК | Примечание |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| п.12 | Длина ИВПП в стандартных условиях — 2799 м<br>Класс ИВПП — «В»<br>Класс аэродрома — «В» | 1 | Соответствует<br>Соответствует | |
| п.13 | Кодовое обозначение аэродрома — «4Е» | 1 | Соответствует | |
| п.15 | Длина участка ЛП за концом ИВПП:<br>- у конца с МКпос 041° — 150м;<br>- у конца с МКпос 221° — 150м | 2, 4 | Соответствует<br>Соответствует | |
| п.16 | Расстояние от оси ИВПП до границ ЛП — 150м. | 2, 4 | Соответствует | |
| п.18 | Расстояние от оси ИВПП до границ спланированной части ЛП – 75м | 2, 4 | Соответствует | |
| п.19 | Уступы в местах сопряжения грунтовой поверхности спланированной части ЛП с искусственными покрытиями элементов аэродрома — отсутствуют | 2 | Соответствует | |
| п.20 | Размеры укрепленных участков ЛП перед порогами ИВПП имеют прямоугольную форму с размерами:<br>- у порога с МКпос 041° - 60х60 м;<br>- у порога с МКпос 221° - 60х60 м | 2, 4 | Соответствует<br>Соответствует | |

**Таблица 2 (продолжение)**

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| п.21 | Объекты, функциональное назначение которых не требует их размещения в пределах спланированной части ЛП — отсутствуют. Исключено наличие подвижных объектов во время использования ВПП для взлета и посадки. | 2, 4, 5 | Соответствует | |
| п.22 | Объекты, функциональное назначение которых не требует их размещения в пределах от границ спланированной части до границ ЛП — отсутствуют. | 2, 5 | Соответствует | |
| п.23 | Ширина ИВПП — 45.0м | 2, 4 | Соответствует | |
| п.24 | Ширина ИВПП с уширением:<br>— уширение №1 (порог 04) – 100 м;<br>— уширение №2 (400 м от порога 04) – 75 м;<br>— уширение №3 (400 м от порога 22) – 75 м;<br>— уширение №4 (порог 22) – 100 м. | 2, 4 | Соответствует<br>Соответствует<br>Соответствует<br>Соответствует | |
| п.25 | В Инструкции по производству полетов (Руководстве по аэродрому) приведены продольный и поперечный профили ИВПП с указанием фактических уклонов. | 4 | Соответствует | |
| п.26, 27 | К каждому концу ЛП примыкают КЗБ и простираются в продольном направлении на расстояние:<br>- у порога 04 — 90 м;<br>- у порога 22 — 90 м.<br>В поперечном направлении КЗБ простираются в каждую сторону от продолжения осевой линии ИВПП на расстояние 75 м. Общая ширина каждой КЗБ составляет 150 м | 2, 4 | Соответствует<br>Соответствует | |
| п.28 | Неподвижные объекты в пределах КЗБ — отсутствуют. Исключено наличие подвижных объектов во время использования ИВПП для взлета и посадки | 2, 4, 5 | Соответствует | |

**Таблица 2 (продолжение)**

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| п.29 | Концевые зоны безопасности спланированы и подготовлены так, что уменьшают риск повреждения ВС при приземлении с недолётом или при выкатывании за ИВПП | 2 | Соответствует | |
| п.30 | Поверхности КЗБ с обоих направлений взлёта/посадки не возвышаются над поверхностями захода на посадку или взлёта. Продольные уклоны КЗБ не превосходят нисходящего уклона 5%, поперечные — восходящего или нисходящего уклона 5%. Плавные изменения уклонов рельефа в пределах КЗБ исключают резкие перепады или крутые обратные уклоны | 2, 3, 5 | Соответствует | |
| п.31 | Длина СЗ:<br>- у порога 04 — 150 м;<br>- у порога 22 — 150 м | 2, 4 | Соответствует<br>Соответствует | |
| п.32 | Расстояние от продолжения осевой линии ИВПП до границ СЗ — 150 м. Общая ширина каждой СЗ составляет 300 м | 2, 4 | Соответствует | |
| п.33 | Поверхности СЗ с обоих курсов взлета не превышают плоскостей с восходящим уклоном 1,25 % | 2, 3 | Соответствует | |
| п.34 | Уклоны СЗ с обоих курсов взлета сопоставимы с уклонами ИВПП.<br>Отсутствуют резкие изменения восходящих уклонов. | 2, 3 | Соответствует | |
| п.35 | В пределах СЗ с обоих курсов взлета отсутствуют объекты, представляющие угрозу для безопасности самолетов в воздухе. Объекты, расположенные по функциональному назначению в этих пределах, имеют легкую и ломкую конструкцию. | 2, 5 | Соответствует | |
| п.36, 37 | Требования к КПТ по ширине и прочности покрытия:<br>КПТ с МКпос 041º/221º — отсутствуют | 2, 4 | Соответствует | |

**Таблица 2 (продолжение)**

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| п.38 | Индексы ВС, эксплуатируемых на РД:<br>РД 1 — ВС индекса - 6 | 2, 4 | Соответствует | |
| п.39 | Ширина искусственных (аэродромных) покрытий РД:<br>РД 1 — 18,0 м | 2, 4 | Соответствует | Для ВС с индексом 6 при колее шасси по внешним авиашинам до 9,5 м. |
| п.40 | Общая ширина РД и двух укрепленных боковых полос безопасности (БПБ):<br>РД 1 — 31,0 м | 2, 4 | Соответствует | Для ВС с индексом 6 при расстоянии между осями внешних двигателей до 27м. |
| п.41 | Расстояние между осевой линией РД и неподвижными препятствиями:<br>— препятствий на расстоянии менее **47,5 м** от осевой линии РД 1 – нет. | 2, 4 | Соответствует | |
| п.42 | Расстояния между осевыми линиями параллельных РД:<br>Параллельных РД на аэродроме нет. | 2, 4 | Соответствует | |
| п.43 | Радиусы закруглений РД на примыкании к ИВПП составляют:<br>РД 1 — 50 и 50 м | 2, 4 | Соответствует | |
| п.44 | Расстояние между осевыми линиями маршрутов руления на перроне и неподвижными препятствиями:<br>— препятствий на расстоянии менее **40** м от осевой линии РД 1 – нет. | 2 | Соответствует | |
| п. 45 | Величины продольных и поперечных уклонов РД не превышают максимальных допускаемых (1.5%) нормативными требованиями | 2 | Соответствует | |

**Таблица 2 (продолжение)**

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| пп.46, 47 | Требования к рабочей зоне радиовысотомера по размерам и рельефу местности для ВПП точного захода на посадку III В категории:<br>- ВПП аэродрома не оборудована для выполнения точных заходов на посадку по категории III В | 4, 5 | Соответствует | |
| п.48 | Аэродром имеет ограждение по всему периметру. С внутренней стороны ограждения имеется патрульная автодорога | 2 | Соответствует | |
| п.86 | На аэродроме имеется маркировка покрытий и препятствий | 2 | Соответствует | |
| пп.96… 115 | На ИВПП, РД, перроне и МС нанесены необходимые маркировочные знаки соответствующего размера и цвета | 2 | Соответствует | |
| пп.116… 120 | Требования к маркировке грунтовых ВПП<br>Грунтовых ВПП на аэродроме нет. | 2, 4 | Соответствует | |
| пп.121… 125 | Требования к маркировке закрытых (временно закрытых) для движения ВПП и РД.<br>Закрытых для движения ВПП и РД на аэродроме нет | 2 | Соответствует | |
| пп.126… 137 | Требования к маркировке подвижных и неподвижных объектов и препятствий.<br>Все объекты и препятствия, подлежащие маркировке отмаркированы. Цвет маркировки для неподвижных объектов – красный, белый | 2, 5 | Соответствует | |

**Таблица 2 (окончание)**

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| пп.138… 140 | Требования к маркировке аэродромного пункта проверки VOR. Пункта проверки VOR на аэродроме нет | 4 | Соответствует | |
| пп. 264… 267 | Требование к расположению и цвету светоотражающих маркеров края РД. Светоотражающие маркеры края РД на аэродроме отсутствуют | 2 | Соответствует | |
| пп. 268…275 | Требования к маркерам грунтовых ВПП, РД, перронов и МС. Грунтовой ВПП, РД, перрона и МС для ВС ГА на аэродроме нет. | 2 | Соответствует | |

**Подтверждающие документы:**

1.Заключение ТОО «AerAnT» о классе аэродрома Уральск от 30.03.2020 г.
2.Акт обследования геометрических размеров, состояния искусственных покрытий и дневной маркировки аэродрома Уральск от __.__.2020 г.
3.Продольный профиль по оси ИВПП, ТОО «GEOMATIX», 2020 г.
4. Инструкция по производству полетов в районе аэродрома Уральск, утв. __.__.20__г.
5.Акт обследования препятствий в районе аэродрома Уральск от __.__.2020 г.

**Таблица 3**

## ТАБЛИЦА СООТВЕТСТВИЯ

**прочности и состояния искусственных покрытий и грунтовых элементов аэродрома Уральск требованиям НГЭА ГА РК**

| Пункт НГЭА ГА РК | Результаты проверок и оценки прочности покрытий | | Типы эксплуатируемых ВС и их классификационные числа ACN | Подтверждающий документ | Соответствие НГЭА ГА РК | Примечание |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Элементы аэродрома | Индекс прочности искусственного покрытия PCN | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| пп.49…55 | **ИВПП** | **PCN 46/R/B/W/T** | Ил-76ТД (191 т) – 36;<br>Ту-154 (98 т) – 25;<br>В 767-200 (143,8т) — 39;<br>В 757-200(HGW) (113,9 т) — 36;<br>В 757-200 (109,3 т) — 32;<br>В 737-200 (52,6 т) — 30;<br>В 737-200/200С (56,7 т) — 34;<br>В 737-300 (61,5 т) — 39;<br>В 737-400 (64,9 т) — 43;<br>В 737-500 (60,8 т) — 38;<br>В 737-600 (65,8 т) — 39;<br>В 737-700 (70,3 т) — 43;<br>А 320-100 (66,7 т) — 36;<br>А 320-200 (70,4 т) — 43;<br>Fokker 100 (44 680 кг) — 29;<br>ERJ 190LR (50 460 кг) — 28;<br>ERJ 190 STD (47 950 кг) — 26;<br>SSJ 100-95 (46 000 кг) — 29;<br>и ВС классом ниже | 1,2 | Соответствует | При рекомендуемых режимах эксплуатации ВС с ограничениями и перегрузками на жестких покрытиях (R), указанных в приложении 1 к таблице 3. |

**Таблица 3 (продолжение)**

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| пп.49…55 | **РД-1, перрон (МС 1…5)** | **PCN 19/R/B/X/T** | Як-42 (56 500 кг) — 16;<br>Ту-134 (47 600 кг) — 13;<br>Ан-12 (61 000 кг) — 17;<br>Ил-114 (22 750 кг) — 12;<br>Ан-24 (21 000 кг) — 10;<br>Ан-26 (24 000 кг) —10;<br>Як-40 (16 000 кг) — 9;<br>Fokker 50 (20 820 кг) — 11;<br>CRJ-100 (23 247 кг) — 15;<br>DASH 8 -100 (15 740 кг) — 9<br>и ВС классом ниже | 1,2 | Соответствует | При рекомендуемых режимах эксплуатации ВС с ограничениями и перегрузками на жестких покрытиях (R), указанных в приложении 1 к таблице 3 |
| пп.49…55 | **РД 2, МС 6…12** | **PCN 9/F/C/Z/T** | Ту-154 (98т) – 30;<br>Ту-137 (47,6т) — 16;<br>Ту-204 (93,5т) – 33;<br>Ил-114 (22,75т) — 13;<br>Ан-72 (34,5т) — 14;<br>Ан-12 (61т) – 21;<br>Як-42 (56,5т) – 20;<br>Як-40 (16т) — 11<br>и ВС классом ниже. | 1,2 | Соответствует | При рекомендуемых режимах эксплуатации ВС с ограничениями и перегрузками на нежестких покрытиях (F), указанных в приложении 2 к таблице 3 |

Приложение 1 к таблице 3

**РЕКОМЕНДУЕМЫЕ РЕЖИМЫ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВС**
**С ОГРАНИЧЕНИЯМИ И ПЕРЕГРУЗКАМИ НА ЖЕСТКИХ ПОКРЫТИЯХ ( R )**
**на аэродроме Уральск**

| № пп. | Тип ВС | Масса, кг | | ACN при категории основания, код"А" соответствующее | | PCN покрытия | Ограничение массы, кг | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | максим. взлетная масса | пустого самолета | максим. взлетной массе | массе пустого самолета | | без огранич. интен-сивности | с ограничением интенсивности (среднесуточная за год) | | |
| | | | | | | | | 1 самолето-вылет | 2 самолето-вылета | 10 самолето-вылетов |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| ИВПП - PCN 46/R/B/W/T | | | | | | | | | | |
| 1 | B 767-300 | 156 600 | 85 700 | 49 | 22 | 46 | 148 722 | * | * | * |
| 2 | B 767-200ER | 175 994 | 90 718 | 51 | 21 | 46 | 161 781 | * | * | * |
| РД 1, перрон - PCN 19/R/B/X/T | | | | | | | | | | |
| 1 | Ил 76 ТД | 191 000 | 87 200 | 36 | 14 | 19 | 110 791 | 140 673 | 133 202 | 126 611 |
| 2 | Ту-154 | 98 000 | 53 500 | 25 | 10 | 19 | 80 200 | * | 94 292 | 90 147 |
| 3 | B 767-300 | 156 600 | 85 700 | 49 | 22 | 19 | – | 94 453 | 90 295 | 86 627 |
| 4 | B 767-200ER | 175 994 | 90 718 | 51 | 21 | 19 | – | 103 036 | 98 535 | 94 564 |
| 5 | B 767-200 | 143 800 | 79 800 | 39 | 17 | 19 | 85 618 | 104 042 | 99 436 | 95 372 |
| 6 | B 757-200 (HGW) | 113 852 | 58 967 | 36 | 14 | 19 | 71 441 | 87 241 | 83 291 | 79 806 |
| 7 | B 757-200 | 109 300 | 57 000 | 32 | 13 | 19 | 73 516 | 90 949 | 86 591 | 82 745 |
| 8 | B 737-700 | 70 307 | 36 287 | 43 | 20 | 19 | – | 44 176 | 41 834 | 39 767 |
| 9 | B 737-600 | 65 770 | 36 287 | 39 | 19 | 19 | – | 45 623 | 43 289 | 41 230 |
| 10 | B 737-500 | 60 781 | 32 659 | 38 | 18 | 19 | 34 065 | 42 970 | 40 744 | 38 780 |
| 11 | B 737-400 | 64 864 | 32 659 | 43 | 19 | 19 | – | 41 158 | 39 033 | 37 158 |
| 12 | B 737-300 | 61 460 | 32 900 | 39 | 19 | 19 | – | 41 944 | 39 683 | 37 688 |

Приложение 1 к таблице 3
(окончание)

| № пп. | Тип ВС | Масса, кг | | ACN при категории основания, код"А" соответствующее | | PCN покрытия | Ограничение массы, кг | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | максим. взлетная масса | пустого самолета | максим. взлетной массе | массе пустого самолета | | без огранич. интен-сивности | с ограничением интенсивности (среднесуточная за год) | | |
| | | | | | | | | 1 самолето-вылет | 2 самолето-вылета | 10 самолето-вылетов |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 13 | B 737-200/200C | 56 669 | 28 985 | 34 | 16 | 19 | 33 599 | 43 340 | 40 905 | 38 756 |
| 14 | B 737-200 | 52 616 | 27 293 | 30 | 14 | 19 | 35 206 | 45 230 | 42 724 | 40 513 |
| 15 | A 320-200 | 70 400 | 41 345 | 43 | 23 | 19 | – | 44 735 | 42 435 | – |
| 16 | A 320-200 Dual tandem | 70 400 | 41 345 | 21 | 10 | 19 | 65 117 | 81 846 | 77 664 | 73 974 |
| 17 | A 320-100 | 66 700 | 39 000 | 36 | 19 | 19 | – | 49 320 | 46 740 | 44 463 |
| 18 | ERJ 190 STD | 47 950 | 29 500 | 26 | 14 | 19 | 37 188 | 46 925 | 44 491 | 42 343 |
| 19 | ERJ 190 LR | 50 460 | 29 500 | 28 | 14 | 19 | 36 986 | 46 468 | 44 097 | 42 006 |
| 20 | Fokker 100 | 44 680 | 24 375 | 29 | 14 | 19 | 31 143 | 39 717 | 37 573 | 35 682 |
| 21 | CRJ-700 | 34 132 | 19 500 | 21 | 11 | 19 | 31 206 | * | * | * |
| 22 | SSJ 100-95 | 46 000 | 27 500 | 29 | 15 | 19 | 32 786 | 41 155 | 39 063 | 37 216 |

* - означает, что допускается эксплуатация ВС с полной массой

Выполнила:
Гл. специалист С. Мусабаева

Приложение 2 к таблице 3

**РЕКОМЕНДУЕМЫЕ РЕЖИМЫ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВС**
**С ОГРАНИЧЕНИЯМИ И ПЕРЕГРУЗКАМИ НА НЕЖЕСТКИХ ПОКРЫТИЯХ ( F )**
**на аэродроме Уральск**

| №№ пп. | Тип ВС | Масса, кг | | ACN при категории основания, код -"С" соответствующее | | PCN покрытия | Ограничение массы, кг | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | максим. взлетная масса | пустого самолета | максим. взлетной массе | массе пустого самолета | | без огранич. интен-сивности | с огранич. интенсивности (среднесуточная за год) | |
| | | | | | | | | 5 самолето-вылетов | 20 самолето-вылетов |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| МС 6…12 (Ан-24, Л-410) - PCN 9/F/C/Z/T | | | | | | | | | |
| 1 | Fokker 50 | 20 820 | 12 646 | 12 | 6 | 9 | 16 733 | * | 19 798 |
| 2 | CRJ-100 | 23 247 | 13 653 | 15 | 8 | 9 | 15 024 | 20 310 | 18 107 |
| 3 | Ту-134 | 47 600 | 29 350 | 16 | 9 | 9 | – | 39 406 | 35 216 |
| 4 | Ан-12 | 61 000 | 32 000 | 21 | 9 | 9 | – | 41 321 | 37 438 |
| 5 | Ил-114 | 22 750 | 14 500 | 13 | 7 | 9 | 17 250 | 22 554 | 20 344 |
| 6 | Ан-24 | 21 000 | 13 400 | 11 | 6 | 9 | 17 960 | * | * |
| 7 | Ан-26 | 24 000 | 15 000 | 12 | 7 | 9 | 18 600 | * | 22 650 |
| 8 | Як-40 | 16 000 | 9 700 | 11 | 7 | 9 | 12 850 | * | * |

* - означает, что допускается эксплуатация ВС с полной массой

Выполнила:
Гл. специалист С. Мусабаева

**Таблица 4**

## ТАБЛИЦА СООТВЕТСТВИЯ

### препятствий аэродрома Уральск требованиям НГЭА ГА РК

| Пункты НГЭА ГА РК | Результаты проверок и испытаний | Подтверждающие документы | Соответствие НГЭА ГА РК | Примечание |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| п.63 | Получены данные о высоте и расположении препятствий | 1, 2 | Соответствует | |
| пп.72…77 | Определен перечень критических препятствий в зонах ограничительных поверхностей (захода на посадку, переходных, внутренней горизонтальной и конической) и намечены меры по их устранению. | | | |
| | Препятствия, возвышающиеся над внутренней поверхностью захода на посадку, внутренними переходными поверхностями и поверхностью прерванной посадки с МКпос 041° и МКпос221° отсутствуют. | 2 | Соответствует | См. приложение 1 к настоящей таблице |
| | Препятствия, возвышающиеся над поверхностью захода на посадку, переходной, конической и внутренней горизонтальной поверхностями, имеют маркировку и светоограждение и учтены. | | | |
| | Ограничено увеличение числа критических препятствий в зонах поверхности захода на посадку, переходной, конической и внутренней горизонтальной поверхностей | | | |

Таблица 4 (окончание)

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| пп. 78…81 | Определён перечень критических препятствий в зонах поверхностей взлёта и намечены меры по их устранению (МК= 041° и МК=221°).<br><br>Исключено появление (увеличение) числа критических препятствий в зонах поверхностей взлета с МК = 041° и МК = 221° | 2 | Соответствует | См. приложение 1 к настоящей таблице |
| п.82 | Препятствия, выявленные согласно п.63 НГЭА ГА РК, учтены при установлении:<br>- схем захода на посадку;<br>- минимальных безопасных высот пролёта препятствий;<br>- схем вылета из района аэродрома. | 3,4 | Соответствует | |
| п.83 | Минимальные безопасные высоты пролёта препятствий указаны в ИПП, полётных сборниках и в сборнике аэронавигационной информации (AIP) на карте типа «А» | 3, 4 | Соответствует | См. приложение 3 к настоящей таблице |
| п.84 | Исключено строительство (размещение) новых или увеличение в размерах существующих объектов, выступающих за поверхность захода на посадку (МКпос 041°/221°) в пределах 3000 м от её нижней границы и за переходную поверхность. | 2 | Соответствует | |

Таблица 4 (окончание)

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| п.85 | Незатененные препятствия, расположенные в пределах границ поверхности взлёта и превышающие поверхность, имеющую общее начало с поверхностью взлёта и наклон 1,2%, или высоту 100 м относительно уровня нижней границы поверхности взлёта, внесены в ИПП, AIP и внесены в государственный реестр электронных данных о местности и препятствиях | 3, 4, 5 | Соответствует | См. приложение 2 к настоящей таблице |

**Подтверждающие документы:**

1. Отчет о выполненной топографической съёмке препятствий по объекту «Разработка доказательной документации аэродрома Уральск», ТОО «GEOMATIX», 2020 г.
2. Акт обследования препятствий в районе аэродрома Уральск от __.__.2020 г.
3. Инструкция по производству полётов на аэродроме Уральск, утв. __.__.20__ г.
4. Сборник аэронавигационной информации (AIP Kazakhstan).
5. Государственный реестр электронных данных о местности и препятствиях.

Приложение 1 к таблице 4

Таблица 2

**Критические препятствия по аэродрому Уральск**

| №№ | Наименование препятствия | Удаление от КТА (Sп), м | Истинный азимут (А) | | | Абсолютная отметка препятствия (Нп), м | Ограничивающая поверхность | Превышение препятствия над ограничи-вающей поверхностью, м | Мероприятия по устранению критических препятствий |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | град | мин | сек | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 16 | Светильник | 632,5 | 245 | 37 | 2,84 | 49,5 | Переходная | **11,7** | |
| 20 | Светильник | 546,4 | 248 | 12 | 31,94 | 49,6 | Переходная | **11,2** | |
| 25 | Светильник | 458,1 | 251 | 32 | 5,82 | 49,5 | Переходная | **11,1** | |
| 64 | Светильник | 191,7 | 347 | 42 | 29,45 | 48,0 | Переходная | **7,2** | |
| 68 | Светильник | 226,7 | 1 | 48 | 30,31 | 47,3 | Переходная | **6,3** | |
| 69 | Светильник | 268,6 | 11 | 27 | 55,20 | 47,4 | Переходная | **6,3** | |
| 76 | СДП-22(крыша) | 821,7 | 40 | 9 | 1,70 | 43,9 | Переходная | **3,4** | |
| 77 | СДП-22(антенна) | 821,7 | 40 | 9 | 1,70 | 47,2 | Переходная | **6,7** | |
| 80 | ТП(крыша) | 875,5 | 40 | 55 | 45,53 | 42,5 | Переходная | **2,1** | |
| 81 | ТП(антенна) | 875,5 | 40 | 55 | 45,53 | 46,1 | Переходная | **5,7** | |
| 133 | Столб деревянный | 1112,0 | 239 | 29 | 49,44 | 40,9 | Переходная | **3,4** | |

Приложение 2 к таблице 4
Таблица 4

**Препятствия, которые необходимо учитывать при определении максимальной взлетной массы ВС на аэродроме Уральск.**

| №№ препят-ствия | Наименование препятствий | Расстояние от конца ВПП, м | Высота над уровнем конца ВПП, м |
|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| **МКвзл = 041°** | | | |
| 2 | БПРМ-22 (антенна) | 797,8 | 8,51 |
| **МКвзл = 221°** | | | |
| Препятствий нет | | | |

**Таблица 5**

Приложение 19
к методике оценки соответствия
нормам годности аэродромов (вертодромов)
к эксплуатации гражданских воздушных судов

# ТАБЛИЦА СООТВЕТСТВИЯ
## системы светосигнального оборудования ОВИ-I для ВПП 04/22.
## Удостоверение годности – Серия ССО №_____
## Аэродром Уральск. ВПП 04

| Пункты НГЭА ГА РК | Результаты проверки | Подтверждающий документ | Соответствие НГЭА ГА РК | Примечание |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| п.87 | Состав оборудования - согласно приложений 8 и 26 НГЭА ГА РК:<br>огни приближения и световых горизонтов;<br>входные огни;<br>ограничительные огни;<br>посадочные огни ВПП;<br>глиссадные огни;<br>боковые рулежные огни;<br>аэродромные знаки;<br>огни площадки разворота на ВПП. | 1 | Соответствует | |
| п.88 | Все светосигнальное оборудование имеет сертификаты соответствия ICAO | 1 | Соответствует | |
| п.89 | Средства регулирования системы огней | 1 | Соответствует | |
| п.90 | Электрические цепи обеспечивают сохранение световой картины и работоспособность системы в целом | 1 | Соответствует | |
| п.92-95,142,144 | Тип арматуры огней, указателей и источников света соответствует технической документации | 1 | Соответствует | |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| п.143 | Высота надземных огней, аэродромных знаков и указателей – согласно НГЭА ГА РК | 1 | Соответствует | |
| п.168-196 | Расположение огней на местности – согласно НГЭА ГА РК (приложения 31, 35). Смещенного порога нет | 1,2 | Соответствует | |
| п.197-205 | Схема расположения и установка системы визуальной индикации глиссады.<br>Регулировка световых пучков огней.<br>Отсутствие объектов, выступающих над поверхностью защиты от препятствий | 1,2 | Соответствует | |
| п.206-208 | Огни на РД размещены согласно НГЭА ГА РК | 1 | Соответствует | |
| п.222-228 | Выходные параметры источников электропитания (регуляторов яркости) | 1 | Соответствует | |
| п.229-234 | Аппаратура дистанционного управления обеспечивает управление светосигнальными средствами, задействованными на аэродроме, и контроль за их состоянием.<br>Темновой промежуток при переключении ступеней яркости огней отсутствует | 1,2 | Соответствует | |
| п.235-238 | Электропитание подсистем огней осуществляется согласно НГЭА ГА РК.<br>Сопротивление изоляции кабельных линий – согласно НГЭА ГА РК.<br>Углы установки световых пучков огней - согласно НГЭА ГА РК. | 1 | Соответствует | |
| п.239-263 | На аэродроме имеются все необходимые знаки | 1 | Соответствует | |
| | Подтверждающие документы:<br>1. Акт наземной проверки от 28.02.2020г.<br>2. Акт по результатам летной проверки системы светосигнального оборудования от 13.12.2019г.<br>3. Акт по результатам летной проверки глиссадных огней от 13.12.2019г. | | | |

**Таблица 6**

Приложение 19
к методике оценки соответствия
нормам годности аэродромов (вертодромов)
к эксплуатации гражданских воздушных судов

# ТАБЛИЦА СООТВЕТСТВИЯ
## системы светосигнального оборудования ОВИ-I для ВПП 04/22.
## Удостоверение годности – Серия ССО №_____
## Аэродром Уральск. ВПП 22

| Пункты НГЭА ГА РК | Результаты проверки | Подтверждающий документ | Соответствие НГЭА ГА РК | Примечание |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| п.87 | Состав оборудования - согласно приложений 8 и 26 НГЭА ГА РК:<br>огни приближения и световых горизонтов;<br>входные огни;<br>ограничительные огни;<br>посадочные огни ВПП;<br>глиссадные огни;<br>боковые рулежные огни;<br>аэродромные знаки;<br>огни площадки разворота на ВПП. | 1 | Соответствует | |
| п.88 | Все светосигнальное оборудование имеет сертификаты соответствия ICAO | 1 | Соответствует | |
| п.89 | Средства регулирования системы огней | 1 | Соответствует | |
| п.90 | Электрические цепи обеспечивают сохранение световой картины и работоспособность системы в целом | 1 | Соответствует | |
| п.92-95,142,144 | Тип арматуры огней, указателей и источников света соответствует технической документации | 1 | Соответствует | |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| п.143 | Высота надземных огней, аэродромных знаков и указателей – согласно НГЭА ГА РК | 1 | Соответствует | |
| п.168-196 | Расположение огней на местности – согласно НГЭА ГА РК (приложения 31, 35). Смещенного порога нет | 1,2 | Соответствует | |
| п.197-205 | Схема расположения и установка системы визуальной индикации глиссады.<br>Регулировка световых пучков огней.<br>Отсутствие объектов, выступающих над поверхностью защиты от препятствий | 1,2 | Соответствует | |
| п.206-208 | Огни на РД размещены согласно НГЭА ГА РК | 1 | Соответствует | |
| п.222-228 | Выходные параметры источников электропитания (регуляторов яркости) | 1 | Соответствует | |
| п.229-234 | Аппаратура дистанционного управления обеспечивает управление светосигнальными средствами, задействованными на аэродроме, и контроль за их состоянием.<br>Темновой промежуток при переключении ступеней яркости огней отсутствует | 1,2 | Соответствует | |
| п.235-238 | Электропитание подсистем огней осуществляется согласно НГЭА ГА РК.<br>Сопротивление изоляции кабельных линий – согласно НГЭА ГА РК.<br>Углы установки световых пучков огней - согласно НГЭА ГА РК. | 1 | Соответствует | |
| п.239-263 | На аэродроме имеются все необходимые знаки | 1 | Соответствует | |
| | Подтверждающие документы:<br>1. Акт наземной проверки от 28.02.2020г.<br>2. Акт по результатам летной проверки системы светосигнального оборудования от 13.12.2019г.<br>3. Акт по результатам летной проверки глиссадных огней от 13.12.2019.г | | | |

**Таблица 7**

Приложение 23
к методике оценки соответствия
нормам годности аэродромов (вертодромов)
к эксплуатации гражданских воздушны

# ТАБЛИЦА СООТВЕТСТВИЯ
## электроснабжения и электрооборудования аэродрома Уральск требованиям НГЭА ГА РК

| Пункты НГЭА ГА РК | Результаты испытаний и проверок | Соответствие НГЭА ГА РК | Примечание |
|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| п. 431, 432, 434 | Количество независимых источников централизованного электроснабжения — 2.<br>Пропускная способность вводных ЛЭП обеспечивает подачу электроэнергии ко всем электроприёмникам особой группы I категории и I категории в нормальном и послеаварийном режимах | Соответствует | |
| п. 433 | Электрооборудование обеспечивает автоматический переход на резервный источник питания при отказе рабочего | Соответствует | |
| п. 435,436 | Наличие электростанции аэропорта — нет | Соответствует | |
| п. 437-440; 444-446 | Электроснабжение осуществляется:<br>**По особой группе I категории**<br>со временем перехода на резерв 0 с:<br>КРМ МКп-41, ГРМ МКп-41, КРМ МКп-221, ГРМ МКп-221 , средства авиационной воздушной связи КДП;<br>со временем перехода на резерв не превышает 15 с:<br>ССО МКп-41, ССО МКп-221<br>**По I категории**<br>со временем перехода на резерв не превышает 60 с:<br>ОРЛ-А, АРП, ПРС; DVOR/DME, метеооборудование | <br><br>Соответствует<br><br>Соответствует<br><br><br><br><br>Соответствует | |
| п.441 | Время переключения электроснабжения на дизель-электрический агрегат (ДГА) для всех потребителей, отнесенных к особой группе I категории, не превышает 15 с. | Соответствует | |
| п. 448 | Сторонних потребителей, подключенных к ЩГП, - нет | Соответствует | |

| Пункты НГЭА ГА РК | Результаты испытаний и проверок | Соответствие НГЭА ГА РК | Примечание |
|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| п. 449 | Мощность трансформаторов и пропускная способность питающих линий обеспечивает максимальную нагрузку всех подключенных потребителей | Соответствует | |
| п. 450-452 | Степень автоматизации ДГА – 2. Мощность каждого ДГА обеспечивает максимальную нагрузку потребителей, обеспечивающих нормальные условия их работы и обслуживания | Соответствует | |
| п. 450-453 | Резервные источники питания обеспечивают выполнение требований НГЭА ГА РК | Соответствует | |
| п. 454 | Подача электроэнергии от отдельно стоящих ТП и ЩГП осуществляется не менее чем по 1 кабелю от каждого источника.<br>Подача электроэнергии от ЩГП к объекту с электроприемниками особой группы I категории осуществляется по 2 взаимно резервирующим кабельным ЛЭП. | Соответствует | |
| п.276-279 | Прожекторное освещение перрона имеется. Характеристики освещения перрона соответствуют НГЭА ГА РК | Соответствует | |
| п.285-304 | Объекты, подлежащие ночной маркировке, - имеют светоограждения. Расположение, количество и характеристики средств светоограждения – согласно НГЭА ГА РК | Соответствует | |
| Подтверждающие документы:<br>1. Акт наземной проверки электроснабжения аэропорта и его объектов от 29 февраля 2020г.<br>2. Однолинейная схема электроснабжения ТП-10кВ ТОО «МА «ОРАЛ» (Уральский аэропорт)<br>3. Структурная схема электроснабжения объектов ТОО "МА "ОРАЛ" | | | |

**Таблица 8.**

## ТАБЛИЦА СООТВЕТСТВИЯ

**аварийно-спасательных средств аэродрома Уральск**
**требованиям НГЭА ГА РК**

| Пункты НГЭА ГА РК | Результаты испытания и проверки. | Соответствие НГЭА ГА РК | Примечание |
|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| **454,455** | Категория ВПП по УТПЗ **- 6** | Соответствует | |
| **456** | Количество пожарных автомобилей (ПА):<br>на аэродроме **- 4**<br>Количество огнетушащего состава на ПА, кг **- 21450**<br>в т. ч. пенообразователя, кг **- 1450**<br>Суммарная производительность подачи, кг/сек. **- 180** | Соответствует | |
| **457** | Все ПА требуемым оборудованием **– укомплектованы** | Соответствует | |
| **458** | Резерв пенообразователя, кг **- 8850**<br>Количество пунктов для повторной заправки ПА водой **- 6**<br>**гидрантов и 2 резервуара по 75 м3.** | Соответствует | |
| **459** | Время развертывания ПА на торцах ВПП:<br>МКпос 041° — **170 сек … 225 сек**.<br>МКпос 221° — **170 сек … 225 сек** | Соответствует | |
| **460** | Устройства, для покрытия ИВПП пеной (УПП), обеспечивающие нанесение пенных полос требуемых размеров за время, не превышающее 10мин, на аэродроме **- имеется** | Соответствует | |
| **461** | ПА размещены в здании АСС<br>Здание оснащено средствами связи и сигнализации | Соответствует | |
| **462** | Транспортное средство повышенной проходимости (Зил-131), оборудованное УКВ и КВ - радиостанциями **- имеется** | Соответствуют | |

Таблица 8 (окончание)

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|
| **463** | Санитарный фургон-прицеп, оснащенный носилками и медицинскими укладками с перевязочными материалом, транспортное средство для буксировки прицепа **- имеется** | Соответствуют | |
| **464** | Плавучие транспортные средства с требуемым оборудованием - **-отсутствуют** | | Взлет и посадка над водным пространством не производится |
| **465** | Стационарный командный пункт (СКП), оснащенный требуемым оборудованием **- имеется** | Соответствует | |
| **466** | Транспортное средство для передвижного командного пункта (ПКП) (Зил-131) с требуемым оборудованием для обеспечения руководства АСР **-имеется** | Соответствует | |
| **467** | Пункт наблюдения, расположенный в здании АСС, оснащенный требуемым оборудованием **- имеется** | Соответствует | |
| **468** | Пункт пожарной связи (ППС) расположен в здании АСС, оснащенный требуемыми средствами связи **- имеется** | Соответствует | |
| **469** | Пост для аэродромных пожарных автомобилей (ПА) **- отсутствует** | | Аэродром не оборудован для точного захода на посадку по III категории ИКАО |
| **470** | «Аварийный план по организации и проведению аварийно-спасательных работ на территории аэропорта и прилегающей местности» **- имеется** | Соответствует | |

**Подтверждающий документ:**

Акт проверки соответствия аварийно-спасательных средств аэродрома Уральск требованиям НГЭА ГА РК от ___.___.2020г