

## Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде ұшудың негізгі ережесін бекіту туралы

### *Күшін жойған*

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2003 жылғы 17 шілдедегі N 712 қаулысы. Күші жойылды - Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2012 жылғы 18 қаңтардағы № 103 Қаулысымен

**Ескерту. Күші жойылды - ҚР Үкіметінің 2012.01.18 № 103 (алғашқы ресми жарияланғанынан кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Қаулысымен.**

Қазақстан Республикасы Президентінің "Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы" 1995 жылғы 20 желтоқсандағы заң күші бар Жарлығын, "Азаматтық авиацияны мемлекеттік реттеу туралы" Қазақстан Республикасының 2001 жылғы 15 желтоқсандағы Заңын іске асыру, сондай-ақ заңнаманы одан әрі жетілдіру және ұшу ережесінің сақталуын бақылау мақсатында Қазақстан Республикасының Үкіметі қаулы етеді :

1. Қоса беріліп отырған Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде ұшудың негізгі ережесі бекітілсін.

2. Осы қаулы қол қойылған күнінен бастап күшіне енеді.

*Қазақстан Республикасының*

*Премьер-Министрі*

Қ а з а қ с т а н

Р е с п у б л и к а с ы

Ү к і м е т і н і ң

2 0 0 3

ж ы л ғ ы

1 7

ш і л д е д е г і

N

7 1 2

қ а у л ы с ы м е н

бекітілген

## Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде ұшудың негізгі ережесі

### 1 тарау. Жалпы ережелер

1. Қазақстан Республикасының әуе кеңістігіндегі ұшудың негізгі ережесі ( бұдан әрі - ҚР ӘК ҰНЕ): "Азаматтық авиацияны мемлекеттік реттеу туралы" 2001 жылғы 15 желтоқсандағы Қазақстан Республикасы Заңының, Қазақстан

Республикасы Президентінің "Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы" 1995 жылғы 20 желтоқсандағы заң күші бар Жарлығының; Қазақстан Республикасы Үкіметінің 1997 жылғы 28 ақпандағы N 285 қаулысымен бекітілген Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану туралы ереженің; 2000 жылғы 18 сәуірдегі Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникациялар министрлігінің Азаматтық авиация комитеті туралы ереженің талаптарына сәйкес, сондай-ақ Халықаралық стандарттар және Халықаралық азаматтық авиация ұйымының (бұдан әрі - ИКАО) ИКАО Конвенциясына қосымшаларында жазылған ұшуды жүргізу және әуе қозғалысына қызмет көрсету саласындағы ИКАО ұсынатын практика негізінде әзірленді.

ҚР ӘК ҰНЕ ұшудың негізгі ережесін, оны ұйымдастыруды, қамтамасыз етуді және орындауды, сондай-ақ Қазақстан Республикасы аумағында және әуе кеңістігінде әуе қозғалысын басқаруды регламенттейтін Қазақстан Республикасы авиациясының қызметіндегі нормативтік құқықтық кесім болып табылады.

Ұшудың негізгі ережесі аспаптар бойынша ұшу ережесін, көзбен шолып ұшу ережесін, биіктік өлшеуіштерді анықтау ережесін, бақыланатын әуе кеңістігінде тігінен, бойлай және бүйірлеу эшелондау ережесін және көзбен шолып қонуға бет алу ережесін, әуеайлақтың жұмыс алаңында әуе кемелерінің қозғалысын басқару тәртібін қамтиды.

Ұшудың Негізгі ережесі, осы ереже үстінен ұшып өтетін аумаққа заң құзыретін жүзеге асыратын мемлекет белгілеген ережелерге қайшы келмеген жағдайда, олардың тұрған жеріне қарамастан, Қазақстан Республикасының ұлттық және тіркеу белгілері бар әуе кемелеріне қолданылады.

Азаматтық және эксперименттік әуе кемелерінің ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етуді мемлекеттік қадағалауды азаматтық авиацияның уәкілетті органы жүзеге асырады.

Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде ұшудың негізгі ережесі Қазақстан Республикасының азаматтық (меншік нысанына қарамастан), эксперименттік және мемлекеттік авиациясына қолданылады.

ҚР ӘК ҰНЕ әуе кемелері және ұшуды ұйымдастыруға, қамтамасыз етуге және орындауға қатысатын тиісті қызметтері бар барлық тұлғалардың орындауы үшін міндетті болып табылады.

Ұшу ережесін бұзған әрбір жағдай заңнамада белгіленген тәртіппен міндетті тексеруге жатады. ҚР ӘК ҰНЕ талаптарын бұзғаны үшін кінәлі тұлғалар Қазақстан Республикасының заңнамалық кесімдеріне сәйкес әкімшілік және қылмыстық жауапкершілікке тартылады.

Адамдарды іздестіруге және құтқаруға байланысты ұшуды ұйымдастыру және орындау кезінде немесе дүлей зілзалалар жағдайларында және өзге де

төтенше жағдайларда азаматтық авиация ұйымдар басшыларының ҚР ӘК ҰНЕ-нда мазмұндалған белгіленген ережелерден, сондай-ақ экипаж мүшелерінің алдын ала келісімін ала отырып және адамдарды іздестіру және құтқару жөнінде ұшу орындалатын жауапкершілік аймағында әуе қозғалысына қызмет көрсететін органдарды (бұдан әрі - ӘҚК), Қазақстан Республикасының ұшу қауіпсіздігін қадағалайтын мемлекеттік қадағалау уәкілетті органдарының өкілдерін хабардар ете отырып, әуе кемелері экипаждарының ұшу және жұмыс уақыты нормаларын сақтаудан ауытқуға құқығы бар.

Әуе кемесінің (бұдан әрі - ӘК) экипажы және ӘҚК диспетчерлік органдарының персоналы ұшу кезінде радиобайланыстың істен шыққан, күтпеген жағдайлар туындаған кезде, сондай-ақ азаматтық әуе кемесін басып алған кезде осы негізгі Ереженің 2-қосымшасында көрсетілген талаптарға сәйкес іс-әрекет жасайды.

Мемлекеттердің ең төменгі абсолюттік ұшу биіктіктері мен оларды белгілеу кезінде пайдаланылатын өлшемдерді жариялауына қатысты талаптар ИКАО-ның 15-қосымшасының 1-толықтыруында қамтылған. Кедергілерден ұшып өту өлшемдері PANS-OPS II томының VI бөлімінде (8168-құжат) келтірілген.

Әуе кемесін ұшуда, сондай-ақ әуеайлақтың жұмыс алаңында басқару жалпы ережеге, ал ұшуда сонымен бірге көзбен шолып ұшу ережесіне немесе аспаптар бойынша ұшу ережесіне сәйкес жүзеге асырылады.

**Ескерту. 1-тармаққа өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2010.02.02 № 61 Қаулысымен.**

2. Осы Ережеде пайдаланылатын негізгі анықтамалар мен терминдер:

Абсолюттік биіктік - теңіздің орташа деңгейінен вертикаль бойынша нүктенің немесе нүкте ретінде қабылданған объектінің деңгейіне дейінгі қашықтық (MSL).

Шешім қабылдаудың абсолюттік/салыстырмалық биіктігі (DA/DH) - егер ұшқыш қонуға бет алуды жалғастыру үшін бағдарлармен қажетті көзбен шолып көру байланысын орнатпаған немесе әуе кемесінің кеңістіктегі жағдайы қонудың қауіпсіздігін қамтамасыз етпеген кезде қонуға дәл бет алу кезінде екінші шеңберге шығу басталуы тиіс болатын белгіленген абсолюттік немесе салыстырмалық биіктік. Шешім қабылдаудың салыстырмалы биіктігі (бұдан әрі - ШҚБ) ұшу-қону жолағының (бұдан әрі - ҰҚЖ) шегінен асып түсуінен бастап есептеледі.

Кедергілерден ұшып өтудің абсолюттік/салыстырмалы биіктігі (OCA/OCH) - ҰҚЖ-ның тиісті шегінен асып түсуінің немесе тиісті жағдайда кедергілерден ұшып өтудің тиісті өлшемдерін сақтауды қамтамасыз етуге пайдаланылатын әуеайлақтан асып түсуінің ең төменгі абсолюттік немесе ең төменгі салыстырмалы биіктігі. Кедергілерден ұшып өту биіктігі қонуға бет алу дәл болмаған жағдайда ҰҚЖ шегінен асып түсуінен немесе егер оның асып түсуі

әуеайлақтың асып түсуінен 2 метрден астам кем болса, әуеайлақтың асып түсуінен немесе ҰҚЖ шегінен асып түсуінен бастап есепке алынады. Қонуға көзбен шолып бет алу үшін тосқауылдарды ұшып өту биіктігі әуеайлақтың асып түсуінен бастап есептеледі.

Авиакомпания - азаматтық әуе кемелерін пайдаланушының қолданыстағы сертификаты және жолаушыларды, багажды, жүк пен поштаны әуемен тасымалдауға және (немесе) авиациялық жұмыстарды орындауға лицензиясы бар заңды тұлға.

Авариялық жағдай (кезең) - әртүрлі жағдаяттар кезінде белгісіздік кезеңін, қобалжу кезеңін немесе зілзала кезеңін білдіретін жай-күй.

Авариялық хабарландыру - тиісті қызметтер мен ұйымдарды іздестіру-құтқару қызметтерінің көмегіне мұқтаж әуе кемелері туралы хабардар ету және осы қызметтер мен ұйымдарға қажетті жәрдем көрсету мақсатында көрсетілетін әуе қозғалысына қызмет көрсетудің бір түрі.

Авариялық фактор - авиациялық оқиғаға әкеліп соғуы мүмкін кез келген жағдай, құбылыс немесе жағдаят.

Авиациялық оқиға - әуе кемесін осы кемеңің, оның экипажының, басқа да авиациялық персоналдың қалыпты жұмыс істеуінің бұзылуына байланысты ұшуды орындау мақсатына пайдаланған кезде орын алған немесе сыртқы жағдайлардың ықпалына байланысты және адам өліміне, елеулі зақымдануға, қирауға немесе әуе кемесінен айырылуға әкеп соқтырған оқиға.

Авиациялық оқиға (адам құрбандығынсыз) - борттағы адам өліміне байланысты емес, планердің қуат элементтері зақымдалған немесе эвакуация техникалық жағынан мүмкін емес немесе орынсыз жерде әуе кемесінің қонуы кезіндегі авиациялық оқиға.

Авиациялық жұмыстар - тапсырыс берушінің технологиялық және өндірістік процестерін (ауыл шаруашылығында, құрылыста, экспедицияларға қызмет көрсетуде) қамтамасыз ету мақсатында, сондай-ақ эксперименттік және ғылыми-зерттеу жұмыстарын, санитариялық және табиғатты қорғау іс-шараларын, халыққа медициналық көмек көрсетуді, дүлей зілзалалардың, авариялардың және апаттардың зардаптарын жоюды жүргізу үшін шаруашылықтың жекелеген салаларында авиация құралдармен орындалатын мамандандырылған операциялар.

Авионика (борттық электрондық жабдық) - әуе кемесінің бортында пайдалануға арналған, оның электрлік бөлігін қоса алғанда, кез келген электрондық құрылғы, оның ішінде радиожабдық, ұшуларды автоматты басқару жүйесі және аспапты жабдық.

Әуеайлақтағы атмосфералық қысым атмосфералық қысымның сынап бағанасы бойынша миллиметрмен (с.б.мм), миллибармен(Мбар) немесе ҰҚЖ шегі деңгейінде гектопаскальмен (гпа) берілген мәні.

Әуеайлақ (тікұшақ айлағы, гидроәуеайлақ) - әуе кемелерінің, ұшуын, қонуын, басқарылуын, тұрағын және қызмет көрсетілуін қамтамасыз ету үшін арнайы әзірленген және жабдықталған жер немесе су учаскесі.

Әуеайлақтық қозғалыс - әуеайлақтың маневр жасау алаңындағы барлық қозғалыс, сондай-ақ әуеайлақ ауданында барлық әуе кемелерінің ұшулары.

Әуе кемесі ұшулардың әуеайлақтық шеңберіне кіргенде, одан шыққан немесе оның шегінде болған жағдайда, әуе кемесі әуеайлақ ауданында ұшуларды орындайтын болып саналады.

Уақытша әуеайлақ - әуе кемелерінің жылдың белгілі бір мезгілінде ұшуларын қамтамасыз етуіне арналған және стационарлық ғимараттары мен жабдықтары жоқ, бірақ белгіленген тәртіппен есепке алуға және тіркеуге жататын әуеайлақ.

Таулы әуеайлақ - ойлы-қырлы жер бедерінде және салыстырмалы биіктігі 500 м және одан да асатын әуеайлақтың бақылау нүктесінен (бұдан әрі - ӘБН) 25 км радиуста орналасқан әуеайлақ, сондай-ақ теңіз деңгейінен 1000 м және одан астам биіктікте орналасқан әуеайлақ.

Санаттандырылған әуеайлақ - қонуға бет алуды және қонуды I, II, IIIА, IIIВ және IIIС санаттары минимумдары бойынша қамтамасыз ететін байланыс құралдарымен және радиотехникалық құралдармен жабдықталған әуеайлақ.

Сыныпталған әуеайлақ - А, Б, В, Г, Д немесе Е сыныпты әуеайлақ.

Тағайындалған әуеайлақ - ұшу жоспарында немесе ұшуға тапсырмада белгіленген қону әуеайлағы ретінде көрсетілген әуеайлақ.

Бірлесіп орналасу әуеайлағы - оларда мемлекеттік, азаматтық және эксперименттік авиацияға жататын әуе кемелері орналасатын азаматтық және әскери әуеайлақтар.

Бірлесіп пайдалану әуеайлағы - азаматтық әуе кемелерінің кестесі бойынша осы әуеайлақтарға тұрақты орналасу құқығынсыз ұшулар орындалатын әскери әуеайлақтар.

Қосалқы әуеайлақ - егер тағайындалған әуеайлаққа ұшып бару немесе қону мүмкін емес немесе қажетсіз болған жағдайда әуе кемесі бағыт алуы мүмкін әуеайлақ.

Қосалқыларға мынадай әуеайлақтар жатады:

ұшу кезіндегі қосалқы әуе айлақ - егер ұшып көтерілгеннен кейін артынша қажеттілік туындаған және ұшып шығу әуеайлағын пайдалану мүмкін болмаған жағдайда, әуе кемесі қонуды орындай алатын әуеайлақ;

бағыттағы қосалқы әуеайлақ - егер бағыт бойынша ұшу кезінде ол оқыс немесе апаттық жағдайға тап болғанда әуе кемесі қонуды орындай алатын

ә у е а й л а қ ;

тағайындалған жер үшін қосалқы әуеайлақ - егер тағайындалған қону әуеайлағында қонуға мүмкін емес немесе орынсыз болған жағдайда әуе кемесі ұшып бара алатын қосалқы әуеайлақ;

сол сияқты өзінен әуе кемесі ұшып шығатын әуеайлақ осы әуе кемесі бағытындағы қосалқы әуеайлақ немесе тағайындалған жердің осы әуе кемесі үшін қосалқы әуеайлағы болуы мүмкін.

Ұшулардың әуеайлақтық шеңбері - ол бойынша (немесе бөлігі бойынша) ұшып көтерілгеннен кейін биіктік алу, қонуға бет алу үшін құлдилау, қонуды күту, әуеайлақ үстінде ұшуды орындай алатын әуеайлақ ауданында белгіленген бағыт.

Аэронавигациялық ақпарат - әуеайлақтардың нақты жай-күйінің сипаттамасын, әуеайлақ ауданында маневр жасаудың, әуе трассасының және олардың радио электр техникалық құралдармен жабдықтау тәртібін қамтитын мәліметтер.

Аэронавигациялық жанармай қоры - ұшу жоспарын өзгерту қажет болған жағдайда қосалқы әуеайлаққа бағыт алуға, бекітілген бағыттан ауытқуға, қарсы желдің күшеюіне және басқа жағдайларға байланысты ұшып шыққан әуеайлақтан тағайындалған әуеайлаққа дейін ұшып жету үшін есептік мөлшерден тыс жанармай.

Аэростат - тығыздығы ауаның тығыздығынан аз, оның қабығындағы газ есебінен көтеру күші пайда болатын, ауадан (қоршаған ортадан) жеңіл ұшу а п п а р а т ы .

Аэростаттар:

- 1) басқарылатын (дирижабль);
- 2) шар нысанында қабығы бар басқарылмайтын (еркін ұшатын) (стратостаттар, радиозондтар, ұшқыш-шарлар, секіргіш-шарлар, құтқарғыш шарлар);
- 3) байлаулы (жылан тәрізді) болып бөлінеді.

Аэроторап - оларда ұшуды және ұйымдастыру, орындау, сондай-ақ әуе қозғалысына қызмет көрсету, арнайы келісімді және үйлестіруді қажет ететін жақын орналасқан әуеайлақтар.

Барометрлік биіктік - бұл барометрлік биіктікті өлшеу шкаласында орнатылған, атмосфералық қысымның изобарикалық бетіне қатысты ұшу биіктігі .

Қауіпсіз биіктік - әуе кемесін жер (су) бетімен немесе ондағы кедергілермен соқтығысудан сақтауға кепілдік болатын ұшу биіктігі.

Ұшқышсыз, басқарылмайтын аэростат - еркін ұшуда болатын, ауадан жеңіл ұшқышсыз әуе кемесі.

Шайқалым - турбуленттік атмосферада ұшу кезінде әуе кемесінің ретсіз орын ауыстыруы. Шамалы шайқалым - күш түскен кезде +1,0-ге дейін; күшті шайқалым - +1,0-ден және одан астам. Қондыру конфигурациясында - шамалы шайқалым +0,4-ке дейін, күшті шайқалым +0,4-тен астам.

Борт жабдығы - борттың керек-жарақ қорын және қосалқы бөлшектерін қоспағанда, ұшу кезінде әуе кемесінің бортында пайдалануға арналған заттар, оның ішінде алғашқы көмек құралдары және апаттық құтқару жабдығы.

Борттық ұшу-навигациялық жабдықтары - өлшеу, есептеу басқарушы жүйелер мен құрылғылардың, сондай-ақ ұшақ жүргізуді (тікұшақ жүргізуді) ұшып көтерілгеннен бастап қонғанға және ақпаратты экипажға беруге дейін қолмен, автоматтандырылған, жартылай автоматты және автоматты түрде қамтамасыз етуге арналған әуе кемесінің бортындағы ақпаратты бейнелеу жүйесінің жиынтығы.

Борттағы өзі жазғыш - авиациялық оқиғаларды тексеру кезінде жерде және ұшу кезінде әуе кемесін пайдалану параметрлері туралы ақпаратты сақтау мақсатында, сондай-ақ әуе кемесі экипажы мүшелерінің біліктілік дайындығына бақылау жасау үшін әуе кемесінің бортында орнатылған өздігінен жазатын кез-келген аспап.

Ұшу-қону жолағы - әуе кемесінің қонуы және ұшуы үшін дайындалған құрлықтағы әуеайлақтың ұшу жолағының белгіленген тік бұрышты учаскесі.

Ұшақтың ұшып көтерілуі - ұшақтың қозғалыс алу нүктесінен бастап қауіпсіз жылдамдыққа ( $V_2$ ) жету арқылы 10 м биіктікке дейінгі қозғалысы.

Ұшып көтерілу қашықтығы - ұшақтың жерден көтерілу және қауіпсіз жылдамдыққа жету ( $V_2$ ) нүктесіндегі ҰҚЖ шегіне қатысты старт нүктесінен 10 м биіктік нүктесіне дейін өтетін көлденеңінен алғандағы ұзақтығы.

Көру мүмкіндігі - атмосфералық жағдайға байланысты және қашықтық бірліктерімен бөлінетін күндіз жарық түспейтін елеулі объектілерде және түнде жарық түсірілген елеулі объектілерде көру және айырып тану мүмкіндігі.

Тігінен көру мүмкіндігі - жоғарыдан тік төмен жер үстіндегі объекті көрінетін деңгейге дейінгі жер бетінен ең аз арақашықтық.

ҰҚЖ-дағы көру мүмкіндігі (ҰҚЖ-дағы көру мүмкіндігінің қашықтығы) - ҰҚЖ осьтік жол сызығында тұрған әуе кемесінің кабинасынан ұшқыш ҰҚЖ бетінде таңбаланған белгілерді немесе ҰҚЖ шектейтін не осьтік жол сызығын белгілейтін оттарды көруі мүмкін шектегі арақашықтық.

Жерден көру мүмкіндігі - уәкілетті байқаушы (метеобайқаушы) хабарлайтын әуеайлақтағы көру мүмкіндігі.

Көзбен шолып қарағандағы метеорологиялық жағдай - бұлтқа дейінгі арақашықтық ұзақтығының және белгіленген минимумға сәйкес келетін немесе

одан асып түсетін бұлттардың төменгі шекарасының биіктігінің шамаларын білдіретін метеорологиялық жағдай.

Көзбен шолып ұшу - әуе кемесінің кеңістіктегі жағдайын және оның тұрған жерін табиғи көкжиек және жердегі бағдар бойынша ұшқыш оны көзбен шолып анықтайтын кездерде орындалатын ұшу.

Көзбен шолып ұшу (түнгі) - әуе кемесінің кеңістіктегі жағдайын және оның тұрған жерін табиғи көкжиек және жердегі жарық бағдары бойынша аспаптармен бір мезгілде бақылау арқылы анықталайтын кездегі түнде орындалатын ұшу.

Векторлау (радиолокациялық дәлдеу) - радиолокатордың деректерін пайдалану негізінде белгілі бір бағыттарды көрсету арқылы әуе кемелерінің навигациялық дәлденуін қамтамасыз ету.

Әуе жағдайы - әуе кемесінің және басқа объектілердің тік және көлденең жазықтықтарда әуе кеңістігінің белгілі ауданында бір уақытта өзара орналасуы (әуе трассасында және олардан тыс бағыттарда, әуеайлақ ауданында, авиациялық жұмыстар ауданында).

Әуе трассасы - әуе кемелерінің Ұшуына арналған және әуе қозғалысын басқару жүйесінің аэронавигациялық құрылғыларымен бақыланатын дәліз түріндегі әуе кеңістігі.

Әуе қозғалысы - ұшуда немесе әуеайлақтың маневр жасау алаңында қозғалып жүрген барлық әуе кемелері.

Әуе қозғалысына қызмет көрсететін әуе кеңістігі (бұдан әрі - ӘҚК) - әріптік таңбалармен белгіленген (A-G) белгілі бір көлемдегі әуе кеңістігі, оның шегінде ұшулардың нақты белгіленген түрі орындалуы мүмкін және ол үшін ӘҚК және ұшулар ережесі белгіленген.

Әуе кемесі - жер (су) бетінен шағыласқан ауамен өзара ықпалдасудан өзгеше, ауамен өзара ықпалдасуы есебінен атмосферада өзін-өзі ұстап тұратын ұшу аппараты.

Апатқа ұшыраған әуе кемесі - ұшып шығу, ұшу немесе құлау кезінде елеулі бүлінген немесе толық қираған, сондай-ақ әуеайлақтан тыс мәжбүрлікпен қонған әуе кемесі.

Апаттық жағдайдағы әуе кемесі - өзіне немесе бортындағы адамдарға тікелей қауіп төнген, не онымен радиобайланыс үзілген және оның тұрған жері белгісіз әуе кемесі.

Әуе шары - еркін ұшудағы немесе зәкірленген жағдайдағы, сфералық қабықшасы бар басқарылмайтын аэростат.

Әуе кемесінің ұшу уақыты (ұшу уақыты) - жерден ұшып шығу және әрі қарай жылдамдық алып, жерден ажырау мақсатында жылдамдық алу үшін ұшу



режиміне ауыстырған сәттен бастап тігінен қондырғаннан кейін қозғалтқыштардың (қозғалтқыштың) газын азайтуға ауыстыру сәтіне дейінгі есептелетін уақыт.

Мәжбүрлі қону - жоспар бойынша ұшуды орындау мүмкін болмайтын себептер бойынша әуеайлаққа немесе әуеайлақтан тыс жерге қону. Ауысу биіктігі - белгіленген эшолонға шығу үшін барометрлік биіктік өлшеуіштің қысым шкаласын 760 мм сынап бағанасы (1013,2 мбр) қысым мәніне ауыстыру үшін әуеайлақ ауданында орнатылған салыстырмалы/абсолюттік биіктік.

Бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі және аспанның жартысынан көбін жабатын 6000 метрден төмен тұрған, тігінен алғанда құрлық (су) беті мен бұлттың ең төменгі қабатының төменгі шекарасының арасындағы қашықтық.

Ұшу биіктігі - тігінен алғандағы белгілі бір деңгейден әуе кемесіне дейінгі қашықтық. Биіктіктер бастапқы есептеу деңгейіне байланысты: ақиқат, салыстырмалы және абсолюттік болып бөлінеді.

Ақиқат ұшу биіктігі - метрмен (фунтпен) көрсетілетін, осы уақыт сәтінде әуе кемесі оның үстінде тұрған жер немесе су бетінің нүктесіне дейінгі әуе кемесінен тігінен алғандағы қашықтық.

Салыстырмалы ұшу биіктігі - ұшу-қону жолағының шегі деңгейінен, әуеайлақ деңгейінен, жер бедерінің ең биік нүктесінен әуе кемесіне дейінгі тігінен алғандағы аралық.

Көзбен шолып қонуға бет алғандағы үзілген биіктік (VDP) - егер әуе кемесінің кеңістіктегі қалпы немесе оның қозғалу параметрлері қону қауіпсіздігін қамтамасыз етпесе, екінші шеңберге шығу маневрін бастауы тиіс схемада көрсетілген көзбен шолғандағы қону биіктігі.

Бұл биіктік қандай жағдайда болмасын осы үлгідегі әуе кемесі үшін ұшуды пайдалану жөніндегі нұсқаулықта белгіленген (бұдан әрі - ҰПН) екінші шеңберге шығудың ең төменгі биіктігінен төмен болуы мүмкін емес.

Глиссада - қонуға бет алудың соңғы кезеңінде тігінен дәлдеу үшін белгіленген, әуе кемесінің төмендеу профилі.

Рұқсаттың қолданылу шекарасы - әуе кемесіне берілетін диспетчерлік рұқсаттың оған дейін жарамды деп саналатын межесі (пункті, нүктесі).

Хабар жеткізу геопункті - оған қатысты әуе кемесінің орналасқан жері хабарлануы мүмкін белгілі бір географиялық бағдар.

Дельтаплан, планер - қуат қондырғысы қозғалысқа келтірмейтін, ұшудың берілген жағдайында қозғалыссыз қалатын, көтеру күші негізінен жер бетіндегі аэродинамикалық реакциялар есебінен пайда болатын ауадан ауыр әуе кемесі.

Дирижабль - қуат қондырғысы арқылы қозғалысқа келтірілетін, басқарылатын аэростат.

Диспетчерлік аймақ - жер бетінен бастап белгіленген жоғары шекараға дейінгі созылатын бақыланатын әуе кеңістігі.

Диспетчерлік аудан - жер бетіндегі белгіленген шекарадан бастап жоғары созылатын бақыланатын әуе кеңістігі.

Диспетчерлік рұқсат - диспетчерлік қызмет көрсету органдары белгілеген шартқа сәйкес қолданылатын әуе кемесінің экипажына диспетчер беретін рұқсат.

Диспетчерлік ұсыным - экипаждың қалауы бойынша пайдаланылатын ұшуды орындауға қатысты шаралар қолдану жөнінде экипажға ұсыным.

Әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсету мынадай мақсаттарда ұсынылады:

1) маневр алаңда әуе кемелерінің бір-бірімен және әуе кемелерінің кедергілермен соғысып қалуын болдырмау;

2) әуе қозғалысын жылдамдату және реттеу мақсаттарында көрсетілетін қызметтер.

Диспетчерлік нұсқау - нақты жағдайда ұшқыштың нақты іс-әрекет орындауына ұйғарым жасайтын, әуе қозғалысына қызмет көрсету органының директивалық нұсқауы.

Қонуға бет алуға байланысты тәуелдіктер - көрші ҰҚЖ осьтік сызығының жалғасында тұрған әуе кемесінде радиолокациялық эшелондау минимумдары белгіленген жағдайда қосарлас немесе қосарлас дерлік жабдықталған бір мезгілде қонуға бет алу.

Ұшуға тапсырма - экипаж, әуе кемесі туралы қажетті мәліметтерді қамтитын, ұшудың (ұшулардың) бағыты мен мақсатын анықтайтын белгіленген нысандағы құжат.

Тыйым салынған аймақ - оның шегінде әуе кемелерінің ұшуына тыйым салынған мемлекет аумағының немесе аумақтық суларының үстінде белгіленген көлемдегі әуе кеңістігі.

Ұшуға жасалған өтінім (алдын ала жасалған ұшу жоспары) - белгіленген уақытта әуе қозғалысына қызмет көрсететін тиісті органға берілетін және ұшуды қамтамасыз ету үшін қажетті мәліметтерді қамтитын белгіленген нысандағы құжат.

Қонуға бет алу (ұшақтың) - ҰҚЖ деңгейінің үстінде ұшу конфигурациясынан қонуға бет алу конфигурациясына ауысудың басталу биіктігінен 15 м биіктікке дейінгі ұшу кезеңі (9 м, жылдамдығы 200 км/сағ аз жылдамдықпен қонуға бет алған ұшақтар үшін).

Шеңбер бойынша қонуға бет алу - қону алдында әуеайлақ үстінен шеңбер бойынша көзбен шолып ұшуды орындауды көздейтін аспаптар бойынша қонуға бет алу схемасына толықтыру.

Көзбен шолып ұшу ережесі бойынша қонуға бет алу (бұдан әрі - КҰЕ) - көзбен шолып ұшу ережесін сақтай отырып және көзбен шолып ұшулардың белгіленген минимумдары кезінде орындалатын көзбен шолып ұшу кезеңі.

Аспаптар бойынша ұшу ережелері бойынша қонуға бет алу (бұдан әрі - АҰЕ) - радионавигациялық құралдарды пайдаланып, белгіленген схемамен аспаптар бойынша ұшу ережелеріне сәйкес орындалатын қонуға бет алу.

Әуеайлақтық қозғалыс аймағы - әуеайлақ қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін белгіленген әуеайлақ төңірегіндегі және үстіндегі белгілі бір көлемдегі әуе кеңістігі.

Ұшу және қонуға бет алу аймағы - ұшу және қонуға бет алу кезінде әуе кемелерінің маневр жасауын қамтамасыз ететін әуеайлақ деңгейінен екінші эшелонның белгіленген биіктігіне дейінгі шекараны қосқандағы әуе кеңістігі.

Қалыпты ұшулар аймағы (NOZ) - жалпы ені ҰҚЖ осьтік сызығының жалғасынан бастап аралық қорғау аймағының таяу шекарасына дейінгі екі еселенген қашықтыққа тең ҰҚЖ осьтік сызығы жалғасының екі жағында орналасқан әуе кеңістігінің дәлізі. Әдетте, қалыпты ұшулар аймағындағы шегінен әуе кемелерінің маневрлері диспетчердің араласуынсыз орындалады.

Қалыпты ұшу аймағының ұзындығы деп, ҰҚЖ шегінен бастап, әуе кемесі ҰҚЖ осьтік сызығын жалғастыруға шығатын нүктеге дейінгі аралық есептеледі.

Ұшуды шектеу аймағы - өз шегінде әуе кемелерінің ұшулары белгілі бір жағдайлармен шектелген мемлекет аумағының немесе аумақтық суларының үстіндегі белгіленген көлемдегі әуе кеңістігі.

Күту аймағы - белгілі бір көлемдегі әуеайлақ ауданында (аэроторапта) әдетте радионавигациялық нүктенің (бұдан әрі - РНН) үстінде белгіленген әуе кемелерінің қонуға бет алу және/немесе әуеайлақ аймағына жақындау кезегін күтуіне арналған әуе кеңістігі.

Аймақтық навигация (RNAV) - әуе кемелеріне радиомаяқтық навигациялық құралдардың қолданылу аймағының шегінде немесе өздігінен басқарылатын құралдардың, немесе олардың құрамдастырымдарының мүмкіндіктерімен анықталған шекте кез келген қолайлы траекториялар бойынша ұшуды орындауға мүмкіндік беретін навигация әдісі.

NOTAM хабарламасы - кез келген азронавигациялық жабдықты (немесе оның жұмыс регламентін) іске қосу немесе өзгерту, қызмет көрсету және ұшу ережелер туралы ақпаратты; немесе қауіп-қатер, ұшулардың қауіпсіздігі үшін маңызы аса зор уақтылы алдын алу туралы ақпаратты қамтитын хабарлама.

Қозғалыс туралы ақпарат - ӘҚҚ органынан шығатын ұшқышты оның орналасқан жеріндегі немесе белгіленген ұшу бағытына жақын тұруы мүмкін

басқа да белгілі немесе байқалып отырған әуе кемелері туралы алдын алу үшін берілетін және ұшқышқа қауіпті жақындасуды немесе соқтығысып қалуды болдырмауға көмектесетін ақпарат.

Авиациялық оқиға - ұшуды орындау мақсатында әуе кемесін пайдалану кезінде оның экипажының, басқа авиациялық персоналының осы кемең қалыпты жұмыс істеуінің бұзылуына байланысты немесе сыртқы ортаның ықпалына байланысты болған, бірақ авиациялық оқиғаға әкеп соқпаған оқиға.

Әуе кемесінің командирі немесе экипаждағы аға пилот (ұшқыш) мамандығы, сондай-ақ ӘК экипажына басшылық жасауға, дербес ұша алатын және осы үлгідегі әуе кемесін басқару дайындығы және тәжірибесі бар адам.

Әуеайлақтың бақылау нүктесі - әуеайлақтың географиялық орнын анықтайтын әуеайлақтың ұшу алаңындағы шартты нүкте.

Бақылау пункті (бағдар) - оған қатысты әуе кемесінің тұрған жерін анықтауға немесе хабарлауға мүмкіндік беретін белгілі бір географиялық бағдар.

Қонуға бет алудың соңғы кезеңі - қонуға бет алудың соңғы кезеңінің белгіленген бақылау нүктесінде (немесе нүктесінде) басталатын, немесе ондай нүкте болмаған кезде аспап бойынша қонуға бет алу схемасының бөлігі:

1) стандарттық бұрылудың соңғы учаскесінің аяғында, тура қонуға арналған бұрылыста немесе "ипподром" үлгісіндегі жақындау жолы сызығының бұрылысында, егер осындай жағдай көзделсе;

2) жолдың қону сызығына шығу нүктесінде қонуға бет алу схемасында; және одан қону орындалуы немесе екінші шеңберге шығу басталуы мүмкін әуеайлақ ауданының нүктесінде аяқталады.

Консультациялық әуе кеңістігі - белгілі бір көлемдегі әуе кеңістігі немесе оның шегінде әуе қозғалысына консультациялық қызмет көрсетуді қамтамасыз ету белгіленген бағыт.

Әуе қозғалысына консультациялық қызмет көрсету - уәкілетті органның ұшқыштарға ұшуларды қауіпсіз орындау немесе әуе кемелерінің қозғалысы үшін ұсынатын консультациясы мен қажетті ақпараттар және олар:

1) бағыт бойынша ұшуға консультациялық қызмет көрсетумен (ұшуды байқаумен);

2) әуежайға консультациялық қызмет көрсетумен (келетін және кететін әуе кемелеріне ақпарат берумен) қамтамасыз етіледі. Ақпараттар сипаты жағынан консультациялық болып табылады және ӘҚҚ (ӘҚБ) қызметтерінің рұқсатына негізделмейді;

3) консультациялық радиолокациялық қызмет көрсетумен (радиолокациялық байқау негізінде консультациямен қамтамасыз етумен) қамтамасыз етіледі.

Консультациялық бағыт - әуе қозғалысына консультациялық қызмет көрсетуді қамтамасыз ететін ұшу апараты ауданының шегіндегі бағыт.

Бақыланатын әуеайлақ - онда әуеайлақтық қозғалысқа диспетчерлік қызмет көрсету қамтамасыз етілетін әуеайлақ.

Бақыланатын әуе кеңістігі - әуе кеңістігінің сыныпталуына сәйкес оның шегінде АҰЕ бойынша ұшуларға және ҚҰЕ бойынша ұшуларға диспетчерлік қызмет көрсету ұсынылатын белгілі бір көлемдегі әуе кеңістігі.

Бақыланатын ұшу - диспетчерлік рұқсат болған кезде орындалатын және диспетчерлік қызмет көрсетумен (ӘҚК) қамтамасыз етілетін әуе кемесінің кез келген ұшуы.

Қауіпсіздіктің ақырғы аймағы - ҰҚЖ сызығы жалғасуының екі жағында симметриялық түрде орналасқан және жолақтың аяғына жапсарлас жатқан ұшақ ҰҚЖ-ға дейін ұшып жетпей қонған кезде немесе ҰҚЖ-дан тысқары шығып кеткен кезде зақымдану қатерін азайтуға арналған аймақ.

Тежеудің ақырғы жолағы - ұшуға көтеріле алмаған жағдайда әуе кемесін тоқтатуға арналған ақырғы қауіпсіздік аймағының жер бетінің арнайы дайындалған тік бұрышты учаскесі.

Крейсерлік эшелон - ұшудың едәуір бөлігі ішінде төзімді бола алатын эшелон

Ұшу алаңы - әуеайлақтың бір немесе бірнеше ұшу жолақтары, рөлдеу жолдары, перрондар және арнайы мақсаттағы алаңдар орналасқан бөлігі.

Ұшу жолағы - әуеайлақтың ҰҚЖ-ін қауіпсіздіктің ақырғы аймағын (бұдан әрі - ҚАА) және ақырғы тежеу жолағын (бұдан әрі - АТЖ) (егер олар көзделген болса) қамтитын және:

- 1) әуе кемелерінің ұшуын және қонуын қамтамасыз етуге;
- 2) ҰҚЖ-дан тысқары шығып кеткен әуе кемелерінің зақымдану қатерін азайтуға;
- 3) ұшу немесе қону уақытында үстінен ұшып өтетін әуе кемелерінің қауіпсіздігін қамтамасыз етуге арналған ұшу алаңының учаскесі.

Жол сызығы - оның кез келген нүктесіндегі оның бағыты әдетте меридиандардың солтүстік (ақиқат, магниттік немесе шарттық) бағытынан бастап есептелетін бұрыштық градуспен көрсетілетін әуе кемесінің жер үстінде ұшу траекториясының проекциясы.

Маркер - кедергілерді немесе шекараларды (межелерді) белгілеу үшін жер деңгейінен жоғары орнатылатын объект.

Таңбаланған меже - оның орналасуы бұрыштық өлшеу - қашықтықты өлшеу жүйесі, радионавигациялық нүкте (бұдан әрі - РНН) немесе жеке жетекті радиостанциясының орнатылған жері (бұдан әрі - ЖЖРС) немесе маркерлік маяк бойынша белгіленетін әуе трассасына (ұшу бағытына, дәлізге) перпендикуляр тік жазықтықтағы әуе кеңістігіндегі меже (нүкте).

ӘҚК бағыты - ол әуе қозғалыстарына қызмет көрсетуді қамтамасыз ету мақсатында әуе кемелерінің қозғалыс тасқынын бағыттауға арналған белгіленген бағыт. Тиісті жағдайларда әуе трассасын, консультациялық бағытты, бақыланатын немесе бақыланбайтын бағытты, келу немесе ұшып шығу бағытын белгілеу үшін пайдаланылады.

Таулы жер - жер бедері ойлы-қырлы және салыстырмалы биіктігі 500 м және одан да астам 25 км радиустағы жер, сондай-ақ теңіз деңгейінен биіктігі 2000 м және одан да асатын жер.

Төбелі жер - жер бедерінің салыстырмалы биіктігі 200 м-ден 500 м-ге дейін 25 км радиустағы жер.

Жазық жер - жер бедері салыстырмалы биіктігі 200 м-ге дейін 25 км радиустағы жер.

Метеоконсультация - метеорологпен ұшуды орындауға байланысты нақты және/немесе күтілетін метеорологиялық жағдайларды талқылау; талқылау сұрақтарға жауаптарды қамтиды.

Төмендеудің ең төмен абсолюттік (MDA)/ салыстырмалы биіктігі (MDH) - қонуға дәл емес бет алу схемасында немесе шеңбер бойынша көзбен шолып қонуға бет алу схемасында көрсетілген абсолюттік/салыстырмалық биіктік, одан төмен құлдылау бағдарлармен көзбен шолатын байланыссыз жүргізілмейді. Биіктік әуеайлақтың асып түсуінен немесе ҰҚЖ-ның шегінен асып түсуінен бастап, егер оның асып түсуі әуеайлақтың асып түсуінен 2 м кем болса есептелетін болады.

Аймақта ұшудың ең төмен абсолюттік биіктігі - ортасында радионавигациялық құралдар орналасқан таяудағы 30 метрге дейін дөңгелектенген (көптеу жағына) көрсетілген аймақта да барлық кедергілердің үстінен 300 м немесе таулы жерде 600 м тігінен ең аз қорды қамтамасыз ететін аспаптық метеорологиялық жағдайларда (бұдан әрі - АМЖ) пайдалануға жататын ең аз абсолюттік биіктік.

Секторда ұшудың ең төмен абсолюттік биіктігі - авариялық сатылар да пайдаланылуы мүмкін және ортасында радионавигациялық құралдар орналасқан радиусы 50 км шеңбер секторындағы барлық объектілерден жоғары 300 м биіктіктің ең төмен қорын қамтамасыз ететін ең аз абсолюттік биіктік.

Әуеайлақтың минимумы - көру мүмкіндігінің, ҰҚЖ-дағы, бұлттардың төменгі шекарасындағы биіктікті көру мүмкіндігінің және тігінен алғандағы (немесе шешімді қабылдау биіктігі - ШҚБ) көру мүмкіндігінің ең төмен жол берілетін мәні, бұл жағдайда осы әуеайлақта әуе кемесінің осы үлгісінің ұшуы мен қонуын орындауына рұқсат етіледі.

Авиациялық жұмыстар түрінің минимумы - жұмыстардың осы түрі үшін белгіленген ұшулар ережесін қолдана отырып авиациялық жұмыстар түрлерін

орындау рұқсат етілетін көру мүмкіндігінің және бұлттардың төменгі шекарасы биіктігінің ең төмен мүмкіндікті мәні.

Әуе кемесінің минимумы - осы үлгідегі әуе кемесінде ұшу мен қонуды қауіпсіз жүргізуге мүмкіндік беретін ҰҚЖ-дағы және бұлттардың төменгі шекарасының биіктігін көру мүмкіндігінің, тігінен алғандағы (немесе ШҚБ) көру мүмкіндігінің ең төмен мүмкіндікті мәні.

Әуе кемесі командирінің минимумы, әуе кемесі экипажы мүшесінің минимумы - бұл жағдайда ұшқышқа осы үлгідегі әуе кемесінде ҚҰЕ бағыты бойынша ұшуды, қонуды немесе ұшуды орындауға рұқсат етілетін көру мүмкіндігінің, ҰҚЖ-дағы және бұлттардың төменгі шекарасы биіктігін (немесе ШҚБ) көру мүмкіндігінің ең төмен мүмкін мәні.

Крейсерлік режимде биіктікті алу - ұшақ массасының азаю дәрежесіне қарай абсолюттік биіктіктің өсуін қамтамасыз ететін крейсерлік режимде ұшақты басқару.

Қонуға бет алудың алғашқы учаскесі - қонуға бет алудың алғашқы кезеңінің бақылау нүктесі және қонуға бет алудың аралық кезеңінің бақылау нүктесі немесе тиісті жағдайларда қонуға бет алудың соңғы кезеңінің бақылау нүктесі (немесе нүктелері) арасында аспаптар бойынша қонуға бет алу схемасының учаскесі.

Тәуелсіз қосарлас ұшулар - қосарлас немесе қосарлас дерлік жабдықталған ҰҚЖ-дан бір мезгілде ұшып шығу.

Қонуға тәуелсіз қосарлас бет алу - жапсарлас ҰҚЖ осьтік сызығының жалғасында тұрған әуе кемелерінің радиолокациялық эшелондау минимумдары орнатылмаған жағдайда қосарлас немесе қосарлас дерлік жабдықталған ҰҚЖ-ға бір мезгілде қонуға бет алу.

Жабдықталмаған ұшу-қону жолағы - қонуға көзбен шолып бет алуды орындайтын әуе кемелеріне арналған ҰҚЖ.

Бағдарлармен қажетті көзбен шолу байланыс - ұшқыштың әуе кемесінің орналасқан жерін және ұшудың номиналдық траекториясына қатысты оның өзгеру жылдамдығын бағалауға жеткілікті уақыт ішінде қонуға бет алу немесе зонасының көзбен шолу құралдары бір бөлігінің көру мүмкіндігін білдіреді.

Бақыланбайтын әуе кеңістігі - бақылаудың континенттік ауданы, бақылау ауданы, бақылау аймағы, бақылаудың әуеайлақтық ауданы немесе өтпелі аудан ретінде анықталмаған әуе кеңістігінің бөлігі, мұнда ӘҚК қызметі өкілеттікке ие емес және әуе кемесінің қозғалысына бақылауды жүзеге асыруға жауап бермейді.

Қонуға дәл бет алмау және қону - электрондық құралдардың көмегімен қалыптасатын глиссада бойынша дәлдеуді пайдаланбай-ақ аспаптар бойынша қонуға бет алу және қону.

Жабдықталған ұшу-қону жолағы - төменде аталған ҰҚЖ үлгілерінің біреуі:

1) қонуға бет алудың дәл емес жүйесі бойынша бет алу үшін және көзбен шолу құралдарымен және ең болмағанда әуе кемесін қонуға түзу бет алу бағытында дәлдеуді қамтамасыз ететін көзбен шолып көруге болмайтын құралдардың қандай да болмасын түрімен жабдықталған ҰҚЖ;

2) ИКАО I санаты бойынша қонуға дәл бет алу үшін жабдықталған ҰҚЖ. ILS жүйесімен және ИКАО I санатты минимумы бойынша қонуға бет алуға арналған көзбен шолып көру құралдарымен жабдықталған ҰҚЖ;

3) ИКАО II санаты бойынша қонуға бет алу үшін жабдықталған ҰҚЖ. ILS жүйесімен және ИКАО II санатты минимумы бойынша қонуға бет алуға арналған көзбен шолып көру құралдарымен жабдықталған ҰҚЖ;

4) ИКАО III санаты бойынша қонуға дәл бет алуға жабдықталған ҰҚЖ. ҰҚЖ-ның барлық бетіне дейін және өн бойында әрекет ететін және ИКАО III санаты минимумы бойынша арналған және мыналар үшін арналған:

III А., жерге қонудың қорытынды кезеңінде көзбен шолу құралдарын пайдалана отырып, көру мүмкіндігінің алыстығы кемінде 200 м (ЖҚБ бойынша шектелусіз) кезінде қонуға бет алу және қону үшін;

III В., рөлдеу кезінде көзбен шолу құралдарын пайдалана отырып, көру мүмкіндігінің ұзақтығы кемінде 50 м (ЖҚБ бойынша шектелусіз) қонуға бет алу және қону үшін;

III С., аспаптар бойынша қондыру және рөлдеу үшін.

Мұз қату - әуе кемесінің әртүрлі бөліктерінде мұздың қатуы. Қарқындылығына байланысты мынадай болып бөлінеді:

әлсіз - қанаттың алдыңғы жиегіне 0,5 мм/мин дейін мұз қатқан кезде;

орташа - қанаттың алдыңғы жиегіне 0,5 мм/мин бастап 1 мм/мин дейін мұз қ а т қ а н к е з д е ;

қатты - қанаттың алдыңғы жиегіне 1 мм/мин астам мұз қатуы.

Әуе қозғалысына қызмет көрсету - тиісті жағдайларда ұшу-ақпараттық қызмет көрсетуді, авариялық құлақтандыруды, әуе қозғалысына консультациялық қызмет көрсетуді, әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсетуді (аудандық диспетчерлік қызмет көрсету, жақын келгенде диспетчерлік қызмет көрсету немесе әуесайлақтық диспетчерлік қызмет көрсету) білдіретін жалпы термин.

Желдің жылдамдығы бойынша шектеулер - осы үлгідегі әуе кемесінің ұшуын және қонуын қауіпсіз жүргізуге мүмкіндік беретін метеожағдайлар мен ҰҚЖ жай-күйіне байланысты желдің бойлай және бүйірлей соғу жылдамдығының шекті мүмкіндікті мәні, сондай-ақ авиациялық жұмыстардың осы түрін орындауға рұқсат етілетін жағдайында желдің соғу жылдамдығының шекті мүмкіндікті мәні.



Қауіпті жақындасу - әдейі емес және ұшу тапсырмасында көзделмеген әуе кемелерінің бір-бірімен немесе басқа материалдық объектілермен осы ережемен белгіленгеннің жартысынан кем аралықта жақындасуы, оның нәтижесінде олардың бір-бірімен соқтығысу қаупі туындайды.

Ұшуларды шектеу және оларды орындау тәртібі - әуе кемесінің Қазақстан Республикасы әуе кеңістігінің жекелеген аудандарында (аймақтарда) ұшуларды орындаудың белгіленген тәртібі.

Ерекше жағдай - авиациялық техниканың тосыннан істен шығуы немесе әуе кемесі мен жолаушылардың қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін экипаждан стандартты емес іс-қимылдар жасауды талап ететін жағдайларға тап болуы нәтижесінде пайда болатын жағдай.

Қауіпті аймақ - өзінің шегінде белгілі бір уақыт кезеңінің шектерінде әуе кемелерінің ұшулары үшін қауіп төндіретін қызметті жүзеге асыру мүмкін болатын белгіленген көлемдегі әуе кеңістігі.

Әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсету органы; әуе қозғалысын басқару органы - ӘҚҚ диспетчерлік пункттері, сондай-ақ олар үшін белгіленген аймақтарда және аудандарда өз құзыреті шегінде әуе қозғалысын жоспарлау, үйлестіру және қызмет көрсету функцияларын атқаратын ведомстволық командалық және диспетчерлік пункттер.

Өтпелі қабат - өту биіктігі мен өту эшелоны арасындағы әуе кеңістігі.

Өтпелі қабатта көлденеңнен ұшу тәртібімен ӘҚ ұшуларына тыйым салынады.

Ұшу жоспары - әуе қозғалысына қызмет көрсету (басқару) органдарына ұсынылатын әуе кемесінің көзделіп отырған ұшуы немесе ұшудың бар бөлігі туралы белгілі бір мәліметтерді қамтитын белгіленген нысандағы құжат.

Маневр жасау алаңы - перронды қоспағанда, әуе кемелерінің ұшуына, қонуына және рульдеуіне арналған әуеайлақтың бөлігі.

Ұшу уақыты - ұшу мақсатында қозғалтқышты (қозғалтқыштарды) от алдыру басталған сәттен және тұраққа (перронға) рөлдеп жүруден кейін соңғы қозғалтқышты өшірген сәтке дейінгі есептелетін экипаждың (экипаж мүшесінің) жұмыс уақыты. Сол сияқты тікелей тренажердың кабинасында ұшақтың кешенді тренажерін (бұдан әрі - ҰКТ) пайдалана отырып экипаждың (экипаж мүшесінің) жұмысқа жұмсайтын уақыты.

Әуе қозғалысында ұшу-ақпараттық қызмет көрсету ұшуларды қауіпсіз және тиімді орындау үшін пайдалы консультацияларды және ақпаратты беру мақсатында қамтамасыз етілетін қызмет көрсету; ӘҚҚ-ның барлық түрлерінде беріледі.

ҰҚЖ шегі - әуе кемелерінің қонуы үшін пайдаланылуы мүмкін ҰҚЖ учаскесінің басталуы.

Қону қашықтығы (қажетті) - қону бетінің үстінен 10,7 м биіктікте орналасқан нүктеден бастап ӘК-тің қонуы және толық тоқтауы үшін қажетті көлденеңі бойынша қажетті қашықтық.

I санатты қону минимумы - шешім қабылдау биіктігі кемінде 60 м және не ҰҚЖ-да көру мүмкіндігі кемінде 800 м, не көріну қашықтығы кемінде 550 м-дей аспаптар бойынша қонуға дәл бет алу және қону;

II санатты қону минимумы - шешім қабылдау биіктігі 60 м-ден кемірек, бірақ 30 м-ден кем емес және не ҰҚЖ-да көріну қашықтығы 400 м, не ҰҚЖ-да көріну қашықтығы 350 м-ден кем емес аспаптар бойынша қонуға дәл бет алу және қону;

III А санатты қону минимумы - шешім қабылдау биіктігі 30 м-ден кем немесе шешім қабылдау биіктігі бойынша шектелусіз, ҰҚЖ көріну қашықтығы 200 м-ден кем емес аспаптар бойынша қонуға дәл бет алу және қону;

III В санатты қону минимумы - ШҚБ-ға дейін 15 м-ден кем, не шешім қабылдау биіктігі бойынша шектеусіз және ҰҚЖ-да көріну қашықтығы 200 м-ден кем, бірақ 50 м-ден кем емес аспаптар бойынша қонуға дәл бет алу және қону;

III С санатты қону минимумы - шешім қабылдау биіктігі және ҰҚЖ-да көріну қашықтығы бойынша шектеусіз, аспаптар бойынша қонуға дәл бет алу және қону

Бағдардан айырылу - ұшқыш (экипаж) белгіленген ұшуды жалғастыру үшін қажетті дәлдікпен өзінің тұрған жерін анықтай алмайтын жағдай.

Қосарлас дерлік ҰҚЖ - жалғастырылған осьтік сызықтың түйісу/ажырасу бұрышы 15 градус немесе одан да кем болып табылатын бір-бірімен қиылыспайтын ҰҚЖ.

Көзбен шолып ұшу ережесі (бұдан әрі - КҰЕ) - әуеде әуе кемелері мен басқа да материалдық объектілердің арасында ұшқыштың әуе жағдайын көзбен шолып байқауы арқылы белгіленген аралықтар сақталатын ереже.

Аспаптар бойынша ұшу ережесі (бұдан әрі - АҰЕ) - ӘҚҚ органдары тарапынан міндетті бақылау жағдайында пилотаждық-навигациялық ұшуларды орындауды және олардың әуе кемелерінің арасындағы эшелондаудың белгіленген аралықтарды қамтамасыз етуін көздейтін ереже.

Қонуға көзбен шолып бет алу ережесі - АҰЕ бойынша ұшу кезінде қонуға бет алу рәсімін реттейтін ереже, бұл жағдайда аспаптар бойынша қонуға бет алу схемасы ішінара немесе толық сақталмайды және бет алу жер үстіндегі көзбен шолу бағдары бойынша орындалады.

Әуеайлақтан асып түсу - ҰҚЖ-ның ең жоғары нүктесінің абсолюттік биіктігі (қону алаңының ең жоғары нүктесі).

ҰҚЖ шегінен асып түсу - ҰҚЖ шегі бетінің теңіз деңгейінен асып түсуі.

Қонуға бет алудың ұйғарылып отырған уақыты - бұл ӘҚК органының есебі бойынша келетін әуе кемесі кідіруден кейін күту пунктiнен шығып қонуға бет алуын аяқтау үшін кететін уақыт. Күту пунктiнен нақты шығу уақыты қонуға бет алуды орындауға диспетчерлік рұқсатқа байланысты.

Аспаптық метеорологиялық жағдайлар - көру мүмкіндігі қашықтығы, бұлттарға және бұлттардың төменгі шекарасы биіктігіне дейінгі қашықтық шамаларымен көрсетілген және аспаптық әдіспен анықталған метеорологиялық жағдайлар.

Қону алдындағы түзу - төртінші бұрылудан шығу нүктесінен жерге қону нүктесіне дейінгі қонуға бет алу схемасының қорытынды бөлігі.

Аралық қорғаныш аймағы - қонуға тәуелсіз қосарлас бет алу кезінде - бұл екі ҰҚЖ-ның жалғасып жатқан осьтік сызықтарының арасындағы ортасында орналасқан және оған әуе кемесі қонуға бет алған кезде кез келген қатер төнген аралас ҰҚЖ-на қонуға бет алуды орындайтын әуе кемесінің маневрін басқару үшін диспетчердің араласуы қажет болатын белгілі бір көлемдегі әуе кеңістігінің дәлізі.

Аралық қорғаныш аймағының ұзындығы ҰҚЖ-ның таяу шегінен тігінен алғандағы эшелондауы 300 м немесе бойлық эшелондау 5-10 км болатын екі ҰҚЖ-ның ұзына бойы созылған осьтік сызығында орналасқан әуе кемелерінің арасындағы аралық азаятын нүктеге дейін анықталады.

Аралық қорғаныш аймағының мәні мынадай, қосарлас ҰҚЖ бір мезгілде бет алған әуе кемелерінің біреуі аралық қорғаныш аймағына шыққан жағдайда эшелондауды қамтамасыз ету үшін диспетчердің араласуы қажет.

Қонуға бет алудың аралық учаскесі - қонуға бет алудың аралық кезеңі бақылау нүктесі мен қонуға бет алудың соңғы кезеңінің бақылау нүктесінің (немесе нүктенің) арасындағы немесе кері схеманың, "ипподром" үлгісіндегі схемамен немесе есептеу әдісімен жүргізілетін жол сызығының шеті мен қонуға бет алудың соңғы кезеңінің бақылау нүктесі (немесе нүктенің) арасындағы аспаптар бойынша қонуға бет алу схемасының учаскесі.

Міндетті хабар-ошар беру пунктi - ұшқыш ұшып өткені туралы ӘҚК органының диспетчеріне хабарлауға міндетті әуе трассасындағы, бағытындағы, әуе дәлізіндегі географиялық нүкте (бағдар), радионавигациялық нүкте (РНН).

Күту пунктi - қасында диспетчерлік рұқсаттарға сәйкес ұшуды орындайтын әуе кемесі қалуы көзбен шолып көру немесе өзге де құралдардың көмегі арқылы танылатын белгілі бір орын.

Радиохабар - нақты станцияға (немесе станцияларға) жолданбайтын аэронавигацияға қатысты ақпаратты беру.

Радиолокациялық бақылау - әуе кемелеріне ұшудың нақты траекториясынан едәуір ауытқуға қатысты ақпаратты және хабарламаларды беру мақсатында радиолокаторды пайдалану.

Радиолокациялық эшелондау - радиолокациялық көздерден алынған олардың орналасқан жері туралы деректер негізінде жүзеге асырылатын әуе кемелерінің эшелондауы.

Қону түзу сызығында бұрылу - әуе кемесінің алыстау жол сызығының аяқталған жері мен қонуға бет алудың аралық немесе соңғы кезеңінің жол сызығы басталар жердегі орындайтын кері бұрылуы. Бұл жол сызықтарының бағыты қарама-қарсы болып табылмайды.

Бөлек қосарлас операциялар - қосарлас немесе қосарлас дерлік жабдықталған ҰҚЖ-ны бір мезгілде пайдалану, бұл жағдайда бір ҰҚЖ тек қонуға бет алуға ғана, ал екінші ҰҚЖ тек ұшуға ғана пайдаланылады.

Әуеайлақ ауданы - әуеайлақтың және оған жапсарлас жатқан жерлердің үстінде көлбеу және тік жазықтықта белгіленген шекарадағы әуе кеңістігі.

Іздестіру-құтқаруды қамтамасыз ету ауданы (аймағы) - өзінің шекараларында ұшуларды іздестіру-құтқаруды қамтамасыз етуді жүзеге асырылатын аудан (аймақ).

Іздестіру-құтқару жұмыстарының ауданы - апатқа ұшырау үстіндегі (ұшыраған) әуе кемесінің экипажын және жолаушыларын іздестіру және құтқару оның шекараларында жүзеге асырылатын аудан.

Екпін алуда орындалатын қашықтық - ұшатын ұшақтың екпін алуы үшін орындалатын және жарамды деп жарияланатын ҰҚЖ-ның ұзындығы.

Ұшуда орындалатын қашықтық - екпін алуда орындалатын қашықтық пен егер ол көзделген болса, еркін аймақ ұзындығының қосындысы.

Үзілген ұшудың орындалатын қашықтығы - екпін алудың орындалатын қашықтығымен егер ол көзделген болса, тежеудің соңғы жолағы ұзындығының қосындысы.

Орындалатын қону қашықтығы - қонғаннан кейін ұшақтың екпін алуы үшін орындалатын және жарамды деп жарияланатын ҰҚЖ-ның ұзындығы.

Ұшып келудің есептік уақыты - әуе кемесінің қиырдағы жетекті радиостанцияға (бұдан әрі - ҚЖРС) немесе әуеайлақтың жеке жетекті радиостанциясына (бұдан әрі - ЖЖРС) (радиоқұралдары болмағанда КТА) шығуының есептік уақыты.

Әуе кемесінің ұшу тәртібі - әуе кемесінің әртүрлі кезеңіндегі ұшу параметрлері.

Кету (қайтып оралу) шебі - одан қосалқы әуеайлаққа кеткен жағдайда қосалқы әуеайлаққа ұшып келгеннен кейін борттағы отынның мөлшері шеңбер биігінде кемінде 30 минут ұшуға жетуін ұшқыштың есептеу шебі.

Басқаруды тапсыру шебі - әуе қозғалысына тікелей қызмет көрсету және әуе кемесіне диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз етуге жауапкершілік бір диспетчерлік органнан екіншісіне берілетін белгіленген шеп.

Ұшақ - осы ұшу жағдайында қозғалыссыз қалатын, ұшудың көтергіш күші үстіңгі беттердегі негізінен аэродинамикалық реакциялардың есебінен жасалатын қуат қондырғысымен қозғалысқа келтіретін ауадан гөрі ауыр әуе кемесі.

Еркін аймақ - әуежай қызметінің бақылауындағы ұшақтың белгіленген мәнге дейін жерден көтерілгеннен кейін биіктікті алуы үшін жарамды учаскесі ретінде таңдап алынған немесе дайындалған екпін алудың орындалатын қашықтығының шетіне жапсарлас жатқан жер үстінің немесе су бетінің тік бұрышты учаскесі.

Аса жеңіл ұшу аппараттары - әуе кемелері (ұшу массасы 2700 кг дейін), сондай-ақ аэростаттар, мотодельтапландар, дельтапландар, парапландар).

Апат дабылы (ұшудағы авариялық жағдай туралы хабарлама) - әуе кемесіне және ондағы жолаушылар мен экипажға тікелей қауіп төнген және дереу көмек көрсету қажет етілетін жағдайларда берілетін "Апатқа ұшырадым" дегенді білдіретін халықаралық кодтық сигнал (SOS - телеграфтық, "MAYDAY" - радиотелефондық).

Жедел сигнал - (BB - телеграфтық, PAN - жедел радиотелефондық) әуе кемесіне және ондағы жолаушылар мен экипажға төнген ықтимал қауіп жағдайында берілетін халықаралық сигнал.

Шешім қабылдаудың жылдамдығы - бұл кезде ең қажетті қозғалтқышы істен шыққан жағдайда ұшуды қауіпсіз тоқтатуға да, сол сияқты ұшуды қауіпсіз жалғастыруға да мүмкін болатын ұшақтың екпін алуының ең жоғарғы жылдамдығы.

Күрделі метеожағдайлар - метеорологиялық көру мүмкіндігі 2000 м және одан кем болатын және (немесе) бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі 200 м және төмен болған кезде олардың жалпы мөлшері 2 октанттан астам болатын жағдай.

Слот - әуе кемесінің экипажына кестемен белгіленген немесе тағайындалған баратын әуежайға келу уақыты және/немесе ұшып шығатын әуежайдан жөнелтілу уақыты.

ӘҚҚ-ның тиісті уәкілетті органы - өзіне осы әуе кеңістігінің шегінде әуе қозғалысына қызмет көрсетуді қамтамасыз етуге жауапкершілік жүктелетін мемлекет тағайындаған тиісті уәкілетті орган.

КҰЕ бойынша арнайы ұшу - көзбен шолып көру метеожағдайынан гөрі онша қолайлы емес метеорологиялық жағдайда ӘҚҚ органдары рұқсатымен диспетчерлік аймақта орындалатын КҰЕ бойынша ұшу.

ИКАО стандарты - ИКАО құжаттарында көзделген физикалық сипаттамаларға, конфигурацияға, ұшу және техникалық сипаттамаларына, материалдық бөліктерге, персоналға және азаматтық авиация қызметі саласындағы ережеге қойылатын талаптар.

Аспаптар бойынша ұшудың стандарттық бағыты (SID) - ӘҚК органы жоспарлаған стандарттық траектория бойынша әуеайлақ аймағынан шығуды және тиісті бағыттар құрылымына көшуді қамтамасыз ету үшін АҰЕ бойынша әуе кемелерінің ұшып шығу бағыты.

Аспаптар бойынша келудің стандарттық бағыты (STAR) - ӘҚК органы жоспарлаған бағыт бойынша ұшу құрылымынан стандарттық схемалардың бірі бойынша қонуға бет алуды орындау үшін мүмкін болатын нүктеге немесе пунктке өтуді қамтамасыз ету үшін АҰЕ бойынша әуе кемелерінің келу бағыты.

Стандарттық кері бұрылу - әуе кемесінің берілген жолдың дәл сол сызығына шығуы және ол бойынша кері бағытта жүруі мақсатында кейіннен қарама-қарсы бағытқа кері бұрылу арқылы берілген жол сызығы жағына кері бұрылу орындалатын кездегі маневр.

Стандарттық кері бұрылу бастапқы кері бұрылу бағытына байланысты "сол" жақты немесе "оң" жақты болып саналады.

Стандарттық кері бұрылулар аспаптар бойынша қонуға бет алудың нақты жағдайларына байланысты көлбеу ұшу немесе төмендеу кезінде орындалуы мүмкін.

Аралас операциялар - қосарлас немесе қосарлас дерлік ҰҚЖ-ндағы ӘК-нің қонуға бет алуды, ұшуды және қонуды бір мезгілде орындауы.

Аспаптар бойынша қонуға бет алу схемасы - қонуға бет алудың бастапқы кезеңінің бақылау нүктесінен немесе тиісті жағдайларда белгіленген ұшып келу бағытының басталған жерінен қонуды орындау мүмкін болатын нүктеге дейін, ал егер қону орындалмаса, 2-шеңберге шыққан кезде кедергілерден ұшып өту өлшемдері қолданылатын жердегі нүктеге дейін кедергілермен соқтығысып қалуды болдырмауды көздейтін белгіленген талаптарды сақтау арқылы пилотаждық аспаптар бойынша орындалатын күнілгері көзделген маневрлер сериясы.

Күту аймағындағы ұшу схемасы - әуе кемесіне келесі жолғы рұқсатты күту кезінде белгілі бір әуе кеңістігінің шегінде қалуға мүмкіндік беретін күн бұрын белгіленген маневр.

"Ипподром" үлгісіндегі схема - әуе кемесіне қонуға бет алудың бастапқы учаскесінде абсолюттік биіктікті азайтуға және/немесе кері схемаға кіруді орындау мүмкін болмаған жағдайда әуе кемесін жақындау жолының сызығына шығаруға мүмкіндік беретін схема.

Қонуға дәл бет алу схемасы - қону жүйесі беретін бағыт және глиссада туралы ақпаратты пайдалану арқылы аспаптар бойынша қонуға бет алу схемасы.

Қонуға дәл бет алу және қону - қонуға бет алу және қону санаттарымен анықталатын минимумдар кезінде азимут пен глиссада бойынша дәл нысаналауды пайдалану арқылы аспаптар бойынша қонуға бет алу және қону.

Уәкілетті орган - өз құзыреті шегінде азаматтық авиация саласында мемлекеттік саясатты іске асыруды, мемлекеттік бақылау мен қадағалауды, азаматтық және эксперименттік авиацияның қызметін үйлестіру мен реттеуді және Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалануды жүзеге асыратын мемлекеттік басқару органы.

Аэронавигациялық ақпараттың нұсқаухаты (бұдан әрі - ААН) - НОТАМ шығаруды немесе оны аэронавигациялық ақпарат жинағына (бұдан әрі - ААЖ) енгізуді қажет етпейтін, бірақ ұшулардың қауіпсіздігі мәселелеріне немесе аэронавигациялық, техникалық, әкімшілік және заңдық мәселелерге қатысты ақпаратты қамтитын хабарлама.

Ұшу экипажының мүшесі - ұшу уақыты ішінде әуе кемесін басқаруға байланысты оған міндеттер жүктелген ұшу куәлігі бар экипаж мүшесі.

Экипаждың мүшесі - ұшу уақыты ішінде әуе кемесінің бортында белгілі бір міндеттерді орындау үшін пайдаланушы тағайындаған адам.

Пайдаланушы - әуе кемелерін пайдаланумен шұғылданатын немесе осы салада өз қызметтерін ұсынатын заңды немесе жеке тұлға.

Әуеайлақтың пайдалану минимумдары - әдетте, ҰҚЖ-да, көру мүмкіндігі немесе көру алыстығы, абсолюттік/салыстырмалы шешім қабылдаудың биіктігі (ШҚБ) немесе ең аз абсолюттік/салыстырмалы төмендеу биіктігі және бұлттылық параметрлері шамаларымен көрсетілетін ұшу немесе қону үшін әуеайлақты пайдалануды шектеу.

Өту эшелоны - барометрлік биіктік өлшеуіш шкаласының қысымын 760 мм (1013,2 мбр) сынап бағанасы қысымынан әуеайлақтың қысымына немесе теңіз деңгейіне келтірілген ең аз қысымға ауыстыру үшін белгіленген эшелон.

Өту эшелоны әуеайлақтағы (аэроторапта, ЭҚҚ ауданы бөлігіндегі) төменгі қауіпсіз болып табылады.

Ұшу эшелоны - 1013,2 мбар (гПа), 760 мм сынап бағанасының белгіленген қысым шамасына жатқызылған және қысымның белгіленген аралықтары шамасында осындай басқа да беттерден биік тұратын тұрақты атмосфералық қысым беті.

Әуеайлақтың жұмыс алаңы - маневр жасау алаңы мен перроннан (перрондардан) тұратын әуе кемелерінің ұшуына, қонуына және оларды рөлдеуге

Ескерту. 2-тармаққа өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2010.02.02 № 61 Қаулысымен.

## 2-тарау. Әуе кемелері

3. Қазақстан Республикасы авиациясының әуе кемелері тиістілігіне қарай мемлекеттік, азаматтық және эксперименттік әуе кемелері болып бөлінеді.

4. Әуе кемелері басқарылатын және басқарылмайтын болуы мүмкін. Басқарылатын әуе кемелері ұшқыш басқаратын және ұшқышсыз басқарылатындар болып бөлінеді.

Ұшқыш басқаратынға ұшқанда ұшқыш немесе әуе кемесінің экипажы басқаратын әуе кемелері жатады.

Ұшқышсыз басқарылатын әуе кемелеріне ұшқышсыз ұшақтар, автоматты аэростаттар және басқа да жердегі (әуедегі) басқару пункттерінен басқарылатын әуе кемелері жатады.

Басқарылмайтын әуе кемелеріне бос және байланатын аэростаттар, шар-зондтар, радиозондтар жатады.

5. Әрбір әуе кемесіне оған берілген мемлекеттік және/немесе тіркеу айырым белгісі (борт нөмірі) түсірілуі тиіс және бұдан басқа:

1) әуе кемелеріне түсірілген қосымша белгілер мемлекеттік және тіркеу белгілерін көзбен шолып ажыратуға қиындық келтірмеуге тиіс;

2) әскери әуе кемелері үшін қосымша белгілер мен азаматтық әуе кемелері үшін арнаулы атауларды Қазақстан Республикасы Қарулы Күштерінің Әуе қорғанысы күштерінің қолбасшысы және пайдаланушы (уәкілетті органның келісімі бойынша) тиісінше белгілейді және әуе кемелеріне мемлекеттік айырым белгілері ажыратуға қиындық келтірмейтіндей етіп түсіріледі.

6. Әуе кемелерінің зауыттық, сертификаттық сынақтарды өткен, сондай-ақ бортында қабылдау-тапсыру акті, ұшу жарамдылығының экспорттық сертификаты мен ұшуға тапсырмасы болған кезде, сатушыдан алынған әуе кемесін, айдап әкеткен жағдайларды қоспағанда, әуе кемелерінің қолданыстығы тіркеу туралы куәлігінсіз және ұшу жарамдылығы сертификатынсыз, сондай-ақ мемлекеттік-тіркеу айырым белгілерінсіз немесе белгіленбеген үлгідегі белгілермен әуе кемелерінің ұшуына тыйым салынады.

7. Азаматтық әуе кемесінде мынадай кеме құжаттары:

- 1) пайдаланушы Куәлігінің көшірмесі;
- 2) сақтандыру полистерінің көшірмелері;
- 3) әуе кемесін мемлекеттік тіркеу туралы куәлік;
- 4) ұшу жарамдылығы сертификаты;



5) борт журналдары (ұшақтың, тікұшақтың борт журналы, ұшақтың, тікұшақтың санитариялық борт журналы);

6) борттағы радиостанцияларға лицензия;

7) ұшуда пайдалану жөніндегі нұсқаулық;

8) Халықаралық азаматтық авиация туралы конвенцияға N 6 Қосымшаның 2-қосылымына сәйкес әзірленген Пайдаланушының ұшуларды жүргізу жөніндегі нұсқаулық;

9) ИКАО талаптарында көзделген және ұшуларды орындау үшін қажет аэронавигациялық және басқа құжаттар болуы тиіс.

8. Борттағы радиостанцияларға рұқсат әуе кемесіне берілген телефондық және телеграфтық шақыру сигналдарының жазбалары түрінде әуе кемесін мемлекеттік тіркеу туралы куәлікте (әуе кемесінің ұшуға жарамдылығы сертификатында) ресімделуі мүмкін.

9. Әрбір ұшу уақытында әуе кемесінің бортында мынадай ақпарат (құжаттар немесе ұшуларды орындауға байланысты олардың көшірмелері мен нысандары):

1) ұшуға тапсырма;

2) флайт-жоспар;

3) тиісті аэронавигациялық ақпарат (NOTAM);

4) тиісті метеорологиялық ақпарат;

5) қауіпті жүктерді қоса алғанда (олар болған ретте), арнайы жүктер туралы хабарлама;

6) қолданыстағы карталар мен схемалар және басқа да құжаттар немесе бүкіл көзделетін ұшу бағытын (рейстерін) нақты пайда болуы мүмкін ұшу жоспарының кез келген өзгерістерін ескере отырып қамтитын тиісті мәліметтер, бас декларация (қажет болғанда), жолаушы манифесі, жүк манифесі, орталықтандыру ведомосі (кесте);

7) жеткізу нысандары: "Авиациялық оқиға", "Қақтығыс", "Қауіпті жақындасу" ;

8) әуе кемесін сақтандырудың сақтандыру полисі;

9) авиациялық жұмыс түрлеріне лицензия (көшірмесі);

10) дезинсекция туралы сертификат (қажет болғанда);

11) тексерулердің бақылау карталары (ӘК ұшуда пайдалану жөніндегі Нұсқаулықтың құрамына кіреді);

12) аэронавигация жөніндегі құжаттар (аэронавигациялық ақпараттар жинағы , штурмандық борт журналы немесе алдын-ала ұшу есебі);

13) ұшу ақпаратын тіркеу борттық құрылғыларының градуирленген сипаттамалары мен паспорттардың көшірмелері;

14) әуе кемелері мен қозғалтқыштардың пайдаланымы туралы анықтамалар;

15) ұшудың ерекше жағдайында іс-әрекет ету жөнінде экипажға арналған ұсынымдардың жинағы (QRH);

16) неғұрлым жиі кездесетін істен шығу мен зақымданулар каталогы, іздестіру және жою мақсатында оларды сыныптау;

17) жанар-жағармай материалдарын құюға қойылатын талаптар;

18) Батыста өндірісінің әуе кемелері үшін - жабдықтардың істен шығуының жол берілетін тізбесі (MEL);

19) осы ұшуға қатысы бар шет мемлекетке қажет болуы мүмкін кез келген өзге де құжаттама.

10. Әуе кемелері ең жоғары ұшу массасы (сертификатталған), жабдықтармен жабдықталуына қарай мынадай сыныптарға бөлінуі мүмкін:

1 - к е с т е

Сыныбы	Ең жоғары ұшу массасы, тонна есебімен	
	Ұшақтар	Тікұшақтар
1	75 және одан артық	10 және одан артық
2	30-дан 75-ке дейін	5-тен 10-ға дейін
3	10-нан 30-ға дейін	2-ден 5-ке дейін
4	2,25-тен 10-ға дейін	2-ге дейін
5		2,250 - ге дейін

11. Әуе кемелері ұшу қашықтығы бойынша:

1) қиыр магистральдық - 6000 км-ге және одан да астам;

2) орта магистральдық - 2500-ден 6000 км-ге дейінгі;

3) таяу магистральдық - 1000-нан 2500-ге дейінгі;

4) ұшу қашықтығы 1000 км-ге дейінгі ұшақтар болып бөлінеді.

12. Ізіндегі турбуленттілік санаттары бойынша және сертификатталған ең жоғары ұшу массасына сәйкес әуе кемелері мынадай болып бөлінеді:

1) ауыр (H) - массасы 136 тонна немесе одан да асатын әуе кемелерінің барлық үлгілері;

Ауыр әуе кемелеріне тән турбуленттілік санаты бар әуе кемелеріне қатысты ұшу немесе қону алдында осындай әуе кемелері мен ӘҚҚ органы арасында алғашқы радиотелефон байланысын орнату кезінде әуе кемесінің дабылына "ауыр" сөзі қосылады.

2) орта (M) - салмағы 136 тоннадан кем, бірақ 7 тоннадан асатын әуе кемелерінің үлгілері;

3) жеңіл (L) - салмағы 2700 кг, 7 тоннаға дейінгі әуе кемелерінің үлгілері;

4) "аса жеңіл ұшақтар" сыныбы (ұшу массасы 2700 кг аспайтын) балансиірлік немесе аэродинамикалық басқарылатын қозғалмайтын икемді немесе қатты қанатты моторлы ұшу аппараттарын қамтиды.

13. Түнгі ұшуды орындайтын барлық әуе кемелерінде осындай ұшуларға арналған арнайы жабдықтар болу тиіс.

14. Әуе кемелері ұшу параметрлерін және авиациялық техника жұмыстарын тіркеуге арналған аппаратурамен жабдықталуы тиіс.

15. Әуе қозғалысының минимумдары мен әуеайлақтық схемаларын есептеу үшін барынша сертификатталған қону массасы (сыныпталған жылдамдық) құлдйлау жылдамдығынан 1,3 есе асып түсетін жылдамдықты анықтауға негізделген әуе кемелерінің ИКАО санаттары бойынша сыныптау пайдаланылады:

2 - к е с т е

---

Әуе кемесінің сыныбы | Ең төменгі қону жылдамдығы, км/сағ.

---

A	1 6 9 - д а н к е м
B	1 6 9 - 2 2 3
C	2 2 4 - 2 6 0
D	2 6 1 - 3 0 6
E	3 0 7 - 3 9 0

---

### 3-тарау. Әуе кемесінің экипажы

16. Әуе кемесінің экипажы командирден, ұшқыштан (ұшқыштардан), ұшу құрамының басқа да адамдары мен қызмет көрсететін персоналдан тұрады. Экипаж құрамы әуе кемесінің үлгісіне, сыныбы мен мақсатына, сондай-ақ ұшуды орындау кезіндегі оны пайдаланудың мақсаттары мен талаптарына қарай анықталады. Экипаждың толық құрамы болмайынша әуе кемесінің ұшуына тыйым салынады. Ұшу құрамындағы адамдардың ішіндегі ең аз экипаж осы үлгідегі әуе кемесін ұшуға пайдалану жөніндегі Нұсқаулықта көрсетіледі.

17. Қазақстан Республикасының Мемлекеттік тізіліміне енгізілген әуе кемелерінің құрамына, басқа мемлекеттен экипажымен жалға алынған әуе кемесімен ұшуларды немесе дербес ұшуларға дайындау кезіндегі Қазақстан Республикасы пайдаланушысының ұшу құрамын қоспағанда, Қазақстан Республикасының азаматтары ғана кіре алады. Жекелеген жағдайларда шетел экипажын пайдалану уәкілетті органның шешімімен жүргізілуі мүмкін.

18. Әуе кемесінің экипажы ұшуды басқару бір ұшқышпен қамтамасыз етілетін және бортқа экипаждың басқа мүшелерін талап етпейтін жағдайда әуе кемесінің командирінен тұрады.

19. Экипаж құрамына және ұшу тапсырмасына қажет болған жағдайда басқа адамдар қосымша енгізілуі мүмкін. Әуе кемесінің бортында болған кездегі мұндай адамдардың тізбесін, олардың құқықтарын, міндеттері мен жауапкершіліктерін азаматтық авиация саласындағы заңнамалар, ал мемлекеттік авиацияда - Қазақстан Республикасы Қорғаныс министрлігінің өкілетті органы анықтайды. P050524

20. Ұшу экипажының мүшелеріне ұшу құрамының қолданыстағы куәліктері бар, сондай-ақ әуе кемесінің осы үлгісін және оның жабдықтарын басқаруға қажетті дайындығы мен тәжірибесі бар адамдар: ұшқыштар, штурмандар, бортинженерлер, бортмеханиктер мен бортрадистер жатады.

21. Қызмет көрсету персоналына ұшу кезінде әуе кемесін және оның жабдықтарын басқарумен байланысты міндеттермен айналыспайтын экипаж мүшелері: бортсеріктер, бортоператорлар әуе кемесінің міндеті мен ұшудың мақсатына байланысты басқа да мамандар жатады.

22. Авиациялық персонал адамдарына, оның ішінде ұшу құрамына дайындық деңгейімен, жұмыс тәжірибесіне қарай сыныптық дәреже беріледі және тиісті сертификат (куәлік) тапсырылады.

23. Экипаж құрамына кіретін адамдар атқаратын қызметіне және жұмыс тәжірибесіне байланыссыз ұшу жұмысын ұйымдастыруды реттейтін нормативтік құқықтық кесімдер талаптарына сәйкес арнайы дайындық пен ұшуға әзірлігі бойынша тексеруден өтуі тиіс.

24. Әуе кемесінің командирі экипаждың қызметіне басшылық етеді, әуе кемесіндегі тәртіп пен реттілікті, әуе кемесінің ұшуы мен пайдаланылуы ережелерінің сақталуын, сондай-ақ оның бортындағы адамдардың қауіпсіздігін, әуе кемесінің, жүктер мен мүліктің сақталуын қамтамасыз ететін шаралар қабылдайды. Әуе кемесі командирінің өкімін әуе кемесі бортындағы барлық адамдар орындауға міндетті.

25. Ұшуға тапсырмаға (ұшу қағазы) әуе кемесі командирінің тексерушісі ретінде енгізілген ұшқыш мамандығы бойынша лауазымды адам экипажда жетекші болып есептеледі және ұшу қауіпсіздігіне жауап береді.

26. Әуе кемесі командирінің іс-әрекеттері ұшудың қауіпсіздігін қамтамасыз ете алмайтын жағдайда ұшқыш мамандығы бар тексеруші ұшқыш немесе 2-ұшқыш әуе кемесінің командирі қызметін өзі алуға міндетті.

27. Әуе кемесіндегі жолаушы ретіндегі адамдарға, оның ішінде кеме бөлінген адамдарға экипаждың қызметіне араласуға және одан ұшуға бекітілген

тапсырманы және (немесе) ұшуды орындау тәртібін өзгертуді талап етуге тыйым салынады.

28. Көлік ретінде ұшуды орындайтын экипаж құрамына біреуден аспайтын тексеруші, нұсқаушы және ұшу құрамының ішінен бір стажер алуға рұқсат беріледі. Уәкілеттік орган белгілеген тиісті жағдайлармен тәртіпте экипаж құрамына ұшу қауіпсіздігін қадағалау жөніндегі авиациялық органдар қызметкерлерінің енуіне құқығы бар.

29. ӘК экипажы мүшелерін дербес ұшуға дайындаумен немесе оларды әуе трассасымен "алып жүрумен" айналысатын нұсқаушы тексеруші болып табылмайды.

30. Әуе кемесі командирінің:

1) әуе кемесінің ұшуы, ұшуды жалғастыруы және қонуы туралы, сондай-ақ ұшуды тоқтату және/немесе ұшып шыққан пунктіне, қосалқы әуеайлаққа қайта оралу туралы немесе ұшудың жағдайлары, экипаж мүшелері мен жолаушылардың денсаулық жағдайы, авиациялық техниканың жай-күйі немесе басқа да себептерге байланысты ұшуды жалғастыру қауіпті болған жағдайда мәжбүрлікпен қонуды орындау туралы түпкілікті шешім қабылдауға;

2) ұшудың қауіпсіздігіне анық қатер төнген жағдайда және/немесе әуе кемесінің бортындағы адамдарды құтқару мақсатында ӘҚК органына өзінің іс-әрекеті туралы дереу баяндай отырып, ұшу жоспарынан және ұшуға берілген тапсырмадан бас тартуға, ұшу тәртібін өзгертуге (мүмкіндігінше ұшу ережесін сақтай отырып);

3) ӘҚК органының (ұшуларды басқару пунктінің) нұсқауларына қарамастан, егер осындай нұсқаулар ұшу қауіпсіздігіне анық қатер төндіретін жағдайда қалыптасқан ахуалға сәйкес шешім қабылдауға және дербес іс-қимыл жасауға;

4) әуе кемесінің бортындағы барлық адамдардан ұшудың қауіпсіздігін қамтамасыз етуге байланысты ережелерді мүлтіксіз орындауын талап етуге, сондай-ақ әуе кемесінің бортындағы кез келген адамға өз құзыреті шегінде тиісті өкімдер беруге;

5) өзінің іс-қимылдарымен ұшудың қауіпсіздігіне тікелей қатер төндіретін және оның өкіміне бағынбайтын адамдарға барлық қажетті шараларды қолдануға, сондай-ақ мұндай адамдарды таяудағы қону пунктінде түсіріп тастауға, ал жасаған әрекеттерінде қылмыстық белгілері бар болған жағдайда оларды тиісті құзыретті органдарға тапсыруға;

6) әуе кемесіне жанармай құю үшін оның қажетті мөлшерін түпкілікті анықтауға;

7) егер бұл ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етуге және әуе кемесін қондыруды қамтамасыз ету үшін қажет болса, ұшу кезінде жанармайды ағызуға, жүкті, багажды және поштаны лақтырып тастауға;

8) басқа әуеайлаққа дейін ұшуды жалғастыруға мүмкіндік болмайтын жағдайларда белгіленген минимумдардан төмен ауа райында қонуды орындауға (жанармайдың аз қалуы, авиация техникасының жай-күйі);

9) осындай шешім қабылдауға мәжбүр еткен жағдайлармен мән-жайларды ескере отырып немесе ұшудың қауіпсіздігіне қатер төнген жағдайда екінші шеңберге шығуды орындауға, екінші шеңберге шығу жөніндегі маневрді әуе кемесінің ұшуын пайдалану жөніндегі Нұсқаулықта немесе әуеайлақта ұшуларды жүргізу жөніндегі нұсқауда белгіленген жол берілетін ең аз мүмкіндікті қауіпсіз биіктікке қарамастан кез келген биіктіктен орындауға;

10) ұшу мен қонуды орындау рұқсат етілген екінші ұшқыштың ұшуды басқару техникасының деңгейі туралы тексеру жүргізуге және қорытындылар жасауға құқығы бар.

31. Апатқа ұшыраған әуе кемесін сақтауды қамтамасыз ету мақсатында әуе кемесі командирі әуе кемесінің пайдаланушының атынан кемеңі, багажды, жүкті, поштаны тасымалдау туралы келісім жасайды және жағдайдан туындайтын басқа да қажетті шараларды қолданады.

32. Әуе кемесінің командирі:

1) ұшуды қауіпсіз орындауды қамтамасыз етуге қажетті тиісті дайындық деңгейінде ұшуды басқаруға және ұшақ жүргізу техникасын меңгеруге;

2) экипаж мүшелерінің кәсіби дайындық деңгейін білуге және ұшу дайындығын арттыру жөнінде шаралар қабылдауға;

3) экипаж мүшелерінің жұмысын жерде және ұшу кезінде ұйымдастыруға, ұшу алдындағы демалыс талаптарын сақтауға және ұшуға берілген тапсырмаларды орындау кезінде экипаж мүшелерінің жұмыс және демалыс тәртібін бақылауға;

4) ұшып шығуға шешім қабылдаған кезде және ұшу кезінде аэронавигациялық және метеорологиялық жағдайды дұрыс бағалай білуге;

5) ұшуға толық көлемде әзірленуге және экипаждың ұшу алдындағы дайындығын бақылауға;

6) ұшу тапсырмасын орындаудың белгіленген тәртібін мүлтіксіз сақтауға және 36-тармақтың 2) және 3) тармақшаларында көрсетілген жағдайларды қоспағанда, ӘҚҚ органдарының нұсқауларын орындауға;

7) әуедегі, метеорологиялық және орнитологиялық жағдайға көзбен шолып та , сонымен бірге борттық радиолокациялық, құралдарының көмегімен де байқау жүргізуге; тікелей жақын жерде және/немесе ұшудың бірдей биігінде (эшелонда) басқа да әуе кемелері, қауіпті метеорологиялық құбылыстарды, ірі құстарды немесе құстардың үйірін байқаған жағдайда ӘҚҚ органына (ұшуларды басқару пунктіне) дереу хабарлай отырып ұшуды қауіпсіз жалғастыруды қамтамасыз ету үшін мүмкін болатын барлық шараларды қабылдауға;

8) ұшақтың ұшуды орындауға техникалық жағынан жарамды, әуе кемесінің бортында белгіленген борт (кеме) құжаттары бар екендігіне тікелей өзінің көзін жеткізуге;

9) әуе кемесінің жағдайын және дайындығын, оған жүктеменің дұрыс тиелуін, жүктің бөлінуін және сенімді түрде бекітілуін бақылауға;

10) радиобайланысты жүргізу ережесін және радиоалмасу сөз тіркестерін білуге және сақтауға;

11) ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету және әуе кемесінің, оның бортындағы жолаушылардың, жүктердің, арнайы жабдықтардың және борттық ұшу құжаттамасын сақтау жөнінде қажетті шаралар қабылдауға;

12) егер ұшып келе жатқан әуе кемесіне қауіп төнсе, егер кеме апатқа ұшырай бастаса, не болмаса ұшыраса командир (ұшқыш) адамдардың өмірі мен денсаулығын сақтауға барлық шараларды қолдануға міндетті. Әуе кемесінің командирі мәжбүрлікпен қону жағдайында өз өкілеттіктерін құзыретті органға бергенге дейін кемесінің бортындағы барлық адамдардың іс-қимылына басшылық етеді. Экипаждың барлық мүшелері адамдарды құтқаруға және көмек көрсетуге қатысуға міндетті;

13) апат дабылын алғаннан кейін апатқа ұшырай бастаған немесе ұшыраған, байқалған әуе, теңіз және өзен кемелеріне, сондай-ақ қауіпті (оқыс) жағдайға тап болған адамдарға ӘҚК органдарына апаттың орны және сипаты немесе қатерлі қауіп туралы, көрсетіліп жатқан немесе қажетті ықтимал көмек туралы дереу хабарлай отырып, шамасы келгенше көмек көрсетуге;

14) әуе кемесін қонғаннан кейін және қозғалтқыш (қозғалтқыштарды) тоқталғаннан кейін, егер осы үлгідегі әуе кемелері экипажы жұмысының бекітілген технологиясының басқа тәртібі айқындалмаған болса, тұрақта тексеруге;

15) экипажда ұшуды (ұшуларды) талқылау жүргізуге;

16) өрт қауіпсіздігі ережелерін білуге және сақтауға, өрт шыққан жағдайда борттағы өрт сөндіру құралдарын шеберлікпен пайдалануға міндетті.

33. Әуе кемесінің командирі мыналарға:

1) осы ереженің, әуе кемесінің ҰПБ және оған қатысты бөлігінде басқа да нормативтік құқықтық актілерді орындау;

2) ұшу тапсырмасын (ұшу жоспарын) орындауға экипаж мүшелерін дайындау ;

3) кеме бортындағы жолаушылардың нақты санының тасымалдау құжаттарында көрсетілген санға немесе оның құрамында экипаж болған жағдайда бортсеріктің баяндауы бойынша сәйкес келуіне;

4) әуе кемесінің ұшуын ол жеке өзі басқарғанына, немесе басқаруды екінші ұшқышқа бергеніне қарамастан, әрбір ұшу нәтижесінің қауіпсіз болуына және ұшуға берілген тапсырманың орындалуына;

5) ұшудың белгіленген тәртібін сақтауға және ұшақ жүргізудің дәлдігіне;

6) борт журналына әуе кемесінде байқалған ақаулар туралы, борт жүйесінің жұмысындағы ауытқулар туралы ескертпелерін уақтылы жазуға, сондай-ақ ұшып келгеннен кейін әуе кемесін тапсыру кезінде борт журналында көрсетілген жанармай қалдығының оның борттағы нақты мөлшеріне сәйкестігіне жауап береді.

#### **4-тарау. Ұшуларды сыныптау**

34. Қазақстан Республикасының әуе кеңістігіндегі әуе кемелерінің ұшуы ұшақ жүргізудің мақсатына, ережелері мен ұшу жағдайларына ұшақ жүргізуге байланысты орындалатын ауданына (орнына), биіктікке, физикалық-географиялық жағдайларға және тәулік мерзімдеріне байланысты сыныпталады.

35. Мақсатына қарай ұшулар мынадай болып бөлінеді:

1) көліктік - жолаушыларды, жүкті, пошта мен багажды тасымалдау үшін;

2) арнаулы авиациялық жұмыстарды орындау, сондай-ақ тұрғындарға медициналық көмек көрсету жөніндегі ұшулар;

3) оқу - авиациялық/ұшу оқу орындарының тыңдаушылары мен курсанттарын оқыту үшін;

4) жаттығу - ұшу (нұсқаушылар) құрамын жаттықтыру және біліктілігін тексеру үшін;

5) зерттеулік - Ғылым Академиясының, қандай да болмасын министрліктің мүддесіне сай авиациялық техника, ӘҚК органдарының әуе кемесінің қозғалысын басқару саласындағы ғылыми зерттеулер жүргізу үшін;

6) сынақтық (бақылау-сынақтық) - әуе кемесін немесе оған орнатылған қозғалтқыштармен және жабдықтарды сынау үшін;

7) жердегі радиотехникалық құралдардың (бұдан әрі - РТҚ) үстінен ұшулар жасау - локацияның, навигацияның және байланыстың, жердегі қондыру жүйелерінің радиотехникалық құралдарын тексеру және бабына келтіру үшін;

8) әуе кемесінің үстінен ұшуларды жасау (ӘК-нің бақылау ұшулары) - жерде тексеру жүргізу мүмкін болмайтын әуе кемесінің жүйесі мен агрегаттарының жұмысын ұшу барысында тексеру үшін;

9) айдап апаратын - әуе кемелерін жөндеуге (жөндеуден), орналастырылатын немесе жұмыс істейтін жаңа орнына айдап апару үшін;





3) аралас: әуе кемесінің ұшып көтерілуден бастап қонғанға дейінгі кезеңде оларды орындау кезінде күндізгі ұшудан түнгіге немесе керісінше ауысу орын алатын;

4) 4 және одан астам сағаттық белдеулерді қиып өтетін болып бөлінеді.

## **5-тарау. Метеорологиялық минимумдар**

40. Ұшулардың қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін мынадай:

1) әуеайлақтың;

2) әуе кемесінің;

3) әуе кемесі командирінің;

4) авиациялық жұмыстар түрінің метеорологиялық минимумдары белгіленеді.

41. Күрделі метеорологиялық жағдайларда ұшулардың тиімділігі мен қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін қонуға дәл бет алудың және қонудың төмендетілген санаттарға бөлінген минимумдары белгіленуі мүмкін.

1) I санат. Шешім қабылдау биіктігі 60 м-ден кем емес және метеорологиялық көрінуі 800 м-ден кем емес, не ҰҚЖ-да көріну ұзақтығы 800 м және одан кем, бірақ 550 м-ден кем емес болған кезде қонуға дәл бет алу және аспаптар бойынша қону.

2) II санат. Шешім қабылдау биіктігі 60 м-ден кем, бірақ 30 м-ден кем емес және ҰҚЖ-да көріну ұзақтығы 400 м және одан кем, бірақ 350 м-ден кем емес болған кезде қонуға дәл бет алу және аспаптар бойынша қону;

3) III А санат. Шешім қабылдау биіктігі 30 м-ден кем немесе шешім қабылдау биіктігі бойынша шектеу қойылмаған; ҰҚЖ-да көріну ұзақтығы 200 м-ден кем емес болған кезде қонуға дәл бет алу және аспаптар бойынша қону;

4) III В санат. Шешім қабылдау биіктігі 15 м-ден кем немесе шешім қабылдау биіктігі бойынша шектеу қойылмаған; ҰҚЖ-да көріну ұзақтығы 200 м., бірақ 50 м-ден кем емес болған кезде қонуға дәл бағыт алу және аспаптар бойынша қону;

5) III С санат. Шешім қабылдау биіктігі және ҰҚЖ-да көріну ұзақтығы бойынша шектеу қойылған кезде қонуға дәл бет алу және аспаптар бойынша қону.

42. ҰҚЖ-да 800 м-ден кем, бірақ 550 м-ден кем емес көріну ұзақтығы бойынша I санат минимумының; ҰҚЖ-да 400 м-ден кем, бірақ 350 м-ден кем емес көріну ұзақтығы бойынша II санат минимумының төмендеуі әуеайлақта қонуға дәл бет алу және қону үшін арнайы жабдықталған ҰҚЖ, сондай-ақ ұшу жолағының тиісті радионавигациялық, электр жарығы техникалық жабдықтары және ҰҚЖ-да көріну ұзақтығын дәл аспаптық өлшемдермен жүргізу мүмкіндігі болған жағдайда ғана көзделеді.

43. Егер ҰҚЖ және ҰҚЖ-да көріну қашықтығы тең санаттарға сәйкес келсе, осы бет алуды қонуға жатқызу жөн деп тапқан санат не ҰҚЖ-мен не ҰҚЖ-дан көріну қашықтығымен анықталады. Қонуға бет алу және қону неғұрлым төмен минимумдар санаттары бойынша орындалған болып есептеледі.

44. Әуеайлақтар, әуе кемелері, әуе кемелерінің командирлері, авиациялық жұмыстардың түрлері үшін желдің жылдамдығы бойынша шектеулер қойылуы мүмкін.

45. Әрбір нақты жағдайда ұшу, қону, бағыттар бойынша ұшу немесе авиациялық жұмыстардың ауданы бойынша шешім қабылдау кезінде минимум - әуеайлақтың, әуе кемесінің, әуе кемесі командирінің немесе авиациялық жұмыстар түрінің ең жоғары минимумына сүйене отырып анықталады.

## **6-тарау. Әуе трассалары және белгіленген бағыттар**

46. Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде әуе кемелерінің ұшулары жергілікті әуе желілері, әуе трассалары мен белгіленген бағыттар бойынша және о л а р д а н т ы с о р ы н д а л а д ы .

**Ескерту. 46-тармаққа өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2010.02.02 № 61 Қаулысымен.**

47. Әуе трассалары (ішкі және халықаралық) және белгіленген бағыттар олар әуе кемелерінің ұшу қауіпсіздігі талаптарын қанағаттандырады, белгіленген жабдықтау және пайдалану нормалары мен ережелеріне жауап береді деп табылғаннан кейін барып қана пайдалануға рұқсат етілуі мүмкін.

48. Әуе трассалары әрбір трасса үшін ұшуға бөлінген ұшу эшелондары және трассаның ені белгіленгеннен кейін Қазақстан Республикасы әуе трассаларының арнайы тізбесіне енгізіледі. Әуе трассасының ені Халықаралық азаматтық авиация конвенциясының 11-қосымшасына сәйкес навигациялық жабдықтардың болуына қарай 10 км-ден 25 км-ге дейін белгіленеді.

49. Жергілікті әуе желілерінде ҚҰЕ бойынша жеңіл әуе кемелерінің ұшулары үшін, сондай-ақ төменгі эшелоннан төмен ұшулар үшін белгіленген бағыттардың ені, әдетте, жер бедерін және оның үстіндегі жасанды кедергілерді ескере отырып, 4 км-ден аспайтындай белгіленеді.

50. Әуе трассаларын әуе қозғалысын басқаруға қажетті навигациялық және радиолокациялық бақылау құралдармен жабдықтауды азаматтық авиацияны мемлекеттік реттеу саласындағы уәкілетті орган жүзеге асырады.

## **7-тарау. Әуеайлақтар**

51. Азаматтық авиацияның әуеайлақтары:

1) Ұшу-қону жолақтары (ҰҚЖ) бетінің түрлері бойынша: жасанды жамылғылы (ЖҰҚЖ), топырақты (ТҰҚЖ) гидроәуеайлақтар, қарлы және мұзды әуеайлақтар;

2) оларды пайдаланылуына қарай: күндізгі және тәулік бойы жұмыс істейтін тұрақты және уақытша әуеайлақтар;

3) мақсаты бойынша: трассалық әуеайлақтар, зауыттық, оқу және авиациялық жұмыстарды орындауға арналған әуеайлақтар;

4) орналасуы бойынша: базалық, аралық, ұшу мақсатты және қосалқы әуеайлақтар;

5) теңіз деңгейінен биіктігі және жер бедерінің сипаттамасы бойынша: таулы және жазықтағы әуеайлақтар;

6) қонуға арналған минимумдар бойынша пайдалануға рұқсат етуі бойынша: санатталған және санатталмаған әуеайлақтар болып бөлінеді.

52. ҰҚЖ-ның көлеміне және жамылғылардың көтергіш қабілетіне байланысты әуеайлақтар А, Б, В, Г, Д және Е сыныптарға бөлінеді.

53. Сыныпталған әуеайлақтарда (А - Е сыныпты) әуе кемелерінің ұшу және қонуына үнемі пайдаланылу әзірлігі бар қосалқы ТҰҚЖ дайындалуы тиіс.

Әуеайлақта екі және одан артық ЖҰҚЖ болған жағдайда, сондай-ақ, егер ЖҰҚЖ бар әуеайлақ әуе кемесінің авариялық қонуы үшін қиындық келтіретін жағдайда (күрделі жер бедері) орналасса, ТҰҚЖ ретінде дайындалған БПБ пайдаланылуы мүмкін.

54. Ұшу-қону жолағының көлемі Е сыныпты әуеайлақтан кем болған әуеайлақтар сыныпталмаған әуеайлақтарға жатады.

55. Дүркін-дүркін, маусымды ұшулар үшін әуеайлақтардан басқа, көлемі тиісті үлгідегі әуе кемелерінің қауіпсіз ұшуын және қонуын қамтамасыз ететін қону алаңдары пайдаланылуы мүмкін.

56. Уақытша әуеайлақтардан, авиациялық жұмыстарды қамтамасыз етуге арналған әуеайлақтардан және қону алаңдарынан басқа азаматтық әуеайлақтар Қазақстан Республикасы азаматтық әуеайлақтарының мемлекеттік тізілімінде тіркелуге жатады.

57. Азаматтық әуеайлақтар олардың ведомстволық тиістілігіне қарамастан, әуе кемелері үшін қосалқы әуеайлақтар ретінде пайдаланылады. Басқа да министрліктердің, ведомстволардың және ұйымдардың қарауындағы әуеайлақтар ведомстволық тиістілігіне қарамастан, осы министрліктердің келісімі мен шешімі бойынша әуе кемелері үшін қосалқы әуеайлақ ретінде бөлінуі мүмкін.

58. Әрбір әуеайлақ пен қону алаңы үшін оны пайдаланудың жергілікті ерекшеліктерін және қолданыстағы шектеулерді ескеретін осы әуеайлақтағы (қону алаңындағы) ұшуларды орындау тәртібі айқындалмаған ұшуларды жүзеге асыру жөніндегі нұсқаулық әзірленеді. Ұшуларды жүзеге асыру жөнінде

бекітілген нұсқаулығы жоқ әуеайлақта ұшуларға тыйым салынады.

Әуеайлақ ауданында ұшуларды орындау жөніндегі нұсқаулық ұшулардың қауіпсіздігін қамтамасыз ету талаптарына сәйкестігіне мезгіл-мезгіл тексерілуі тиіс. Тексеру әуеайлақтарды тіркеу және олардың пайдалануға жарамдылығы туралы қолданылып жүрген куәліктерді ұзарту барысында, бірақ кемінде 5 жыл мерзімде жүргізіледі.

59. Әуе кемесінің экипаждарына әуеайлақ немесе аэроторап ауданында ұшуларды орындауға қажетті мәліметтер аэронавигациялық ақпараттың құжаттарында жарияланады.

## **8-тарау. Ұшуларды қамтамасыз ету**

60. Ұшуларды қамтамасыз ету авиация саласындағы нормативтік құқықтық кесімдердің талаптарына сәйкес ұйымдастырылады және жүзеге асырылады, және:

- 1) өндірістік қызметті жедел басқаруды;
- 2) аэронавигациялық ақпаратпен қамтамасыз етуді;
- 3) метеорологиялық қамтамасыз етуді;
- 4) штурмандық қамтамасыз етуді;
- 5) инженерлік-авиациялық қамтамасыз етуді;
- 6) әуеайлақтық қамтамасыз етуді;
- 7) электр жарығымен техникалық қамтамасыз етуді;
- 8) радиотехникалық қамтамасыз етуді;
- 9) экологиялық қамтамасыз етуді;
- 10) коммерциялық қамтамасыз етуді;
- 11) орнитологиялық қамтамасыз етуді;
- 12) медициналық қамтамасыз етуді;
- 13) тәртіптік-күзеттік қамтамасыз етуді;
- 14) апаттық және іздестіру-құтқаруды қамтамасыз етуді қамтиды.

61. Ұшуларды қамтамасыз ету кезінде өндірістік қызметті жедел басқару мыналарды:

1) ұшулардың тәуліктік жоспарын орындау барысы туралы ақпаратты жинауды, өңдеуді және сақтауды;

2) тасымалдаудың тәуліктік жоспарын қамтамасыз етумен орындауды, жөнелтулердің тұрақтылығын, рейстерді кідіртуге және ауыстыруға байланысты іркілісті жағдайларды болдырмауды;

3) әуе кемелерін ұшуға әзірлеудің технологиялық кестелерінің, келгеннен кейінгі әуе кемелерінің қызмет көрсетудегі кемшіліктері мен бұзушылықтарын талдауды;

4) ұшулардың тиімділігін, қауіпсіздігін және тұрақтылығын қамтамасыз ету мақсатында азаматтық авиация ұйымдарының құрылымдық бөлімшелерінің, әуежайдың, авиакомпаниялардың өндірістік қызметіне жедел басшылық жасауды, реттеуді және үйлестіруді;

5) авиациялық тасымалдауды қамтамасыз етудегі кемшіліктерді жоюды және жолаушыларға қызмет көрсетуде озық технологияларды қолдануды көздейді.

62. Ұшуларды дайындау және орындау кезінде аэронавигациялық ақпаратпен қамтамасыз ету Қазақстан Республикасының аумағында жұмыс істейтін құралдар мен қызметтерге қатысты аэронавигациялық ақпаратты:

1) әуе кеңістігіне кіру және транзит ережелерін;

2) әуеайлақтардың (тікұшақ айлақтарының) деректерін;

3) навигациялық құралдардың деректерін;

4) байланыстар бойынша деректерді және әуе қозғалысына қызмет көрсету түрлерін, сондай-ақ оларға байланысты рәсімдер мен ережелерді беруді көздейді.

63. Ұсынылуы тиіс материалдар аэронавигациялық ақпараттың біріккен пакеті түрінде жарияланады:

1) Қазақстан Республикасының аэронавигациялық ақпараттарының жинағы (AIP);

2) AIP-ге толықтыру;

3) NOTAM (ескертулер парағы мен ұшу алдындағы ақпараттар бюллетені);

4) аэронавигациялық ақпараттың нұсқаухаты (AIC);

5) бақылау тізбесі мен ақпараттар.

64. Аэронавигациялық ақпаратпен қамтамасыз етумен ҚР аэронавигациялық ақпарат қызметі (бұдан әрі - ҚР ААҚ) "Қазаэронавигация" РМК шұғылданады, ол әуе қозғалысының қауіпсіздігін және тиімділігін қамтамасыз етуді қажет ететін ақпараттарды жинайды және таратады.

65. ӘК-нің экипаждарының бортында ұшып шығу күніндегі соңғы түзетулер енгізілген жұмыс істеуге дайын күйінде тұрған аэронавигациялық ақпараттың құжаттары (радионавигациялық кодтардың жинағы (РНЖ) болуы тиіс.

66. Аэронавигациялық ақпарат құжаттарынсыз ұшуды орындауға тыйым салынады.

67. ҚР аэронавигациялық ақпараттар қызметі Халықаралық азаматтық конвенция 15-қосымшасының талаптарына сәйкес жұмыс істейді.

68. Ұшуларды метеорологиялық қамтамасыз ету дегеніміз пайдаланушыларға, әуе қозғалысына қызмет көрсететін органдарға және басқа да авиациялық тұтынушыларға ұшуларды немесе функционалдық міндеттерді орындауға қажетті сапалы метеорологиялық ақпаратты дер кезінде беру болып табылады. Метеорологиялық қамтамасыз ету Халықаралық азаматтық конвенцияның 3-қосымшасына сәйкес келтіріледі.

69. Ұшуларды тікелей метеорологиялық қамтамасыз етуді әуеайлақтық метеорологиялық органдар (бұдан әрі - ӘМО, ӘМСГ), ал әуеайлақта ондай органдар жоқ болған жағдайда - арнайы дайындықтан өткен және осындай қамтамасыз етуге рұқсат етілген тиісті авиациялық мамандар жүзеге асырады.

70. Әуе кемелерінің ұшып шығуына, ұшуына және қонуына шешім қабылдауға негіз болатын әуеайлақтағы нақты ауа-райы туралы ресми деректері АМО (АМСГ) жедел органдар метеобайқаушыларынан алынған байқау деректері болып табылады, ал осындай органдар жоқ әуеайлақтарда нақты ауа-райы туралы мәліметтерді тиісті дайындығы бар лауазымдық адамдар беруі мүмкін. Әрбір нақты әуеайлақ үшін ұшуларды метеорологиялық қамтамасыз ету әуеайлақтағы ұшуларды метеорологиялық қамтамасыз ету жөніндегі нұсқаулықта егжей-тегжейлі айтылған.

71. Әуе кемесінің экипаждары ұшуға шығар алдында және ұшуда метеорологиялық ақпараттармен қамтамасыз етіледі. Метеорологиялық ақпарат ұшудың уақытына биіктігіне және бағытына (ауданына) сәйкес болуы тиіс. Ұшу алдындағы метеорологиялық даярлық ("брифингтіктен" басқа) кезеңінде әуе кемелерінің экипаждары:

- 1) ауызша метеорологиялық консультациямен;
- 2) нақты ауа-райы туралы деректермен және ұшу, қону және қосалқы әуеайлақтар бойынша ауа-райының болжамдарымен;
- 3) ұшу бағыттары мен аудандары бойынша болжамдармен және шторм туралы ескертулермен және ақпаратымен SIGMET (ұшу бағыты бойынша болатын немесе күтіліп отырған метеокұбылыстар туралы ақпарат);
- 4) жел, биіктік бойынша температураның, болжамдарымен және ауа-райының ерекше құбылыстары туралы болжамдармен;
- 5) метео-радиолокатордың деректері мен және спутниктердің фотографияларымен қамтамасыз етіледі.

72. Негізгі және қосалқы әуеайлақтардың болжамы бойынша, қолданылу мерзімі есептік ұшып келу уақытынан кем болса, қосымша 30 минут уақытты есептегенде әуе кемелері экипаждарының ұшып шығуына тыйым салынады.

73. Әуе кемелерінің экипаждарынан ұшып шығу, бағыты бойынша ұшу процесінде және қонғаннан кейін алынған нақты метеобағдайлар туралы мәліметтерді авиациялық бөлімшелер (АМО, АМС) жедел жұмысында пайдаланады.

74. Егер қонуға бет алған әуе кемелерінің экипаждарының хабарлауы бойынша бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі мен көріну қашықтығы туралы мәліметтер аспаптық өлшемдер нәтижесінде АМО (АМС)-дан алынған ресми мәліметтерден өзгеше болса, онда бұл жағдайда метеобақылағыш ӘҚҚ ұшу басшысының немесе диспетчердің нұсқауы бойынша көзбен шолып

қарайтын көріну қашықтығы (тік көріну) немесе бұлттар биіктігін бақылау өлшемдерін орындауы тиіс.

75. Ұшу кезінде әуе кемелерінің экипаждары ӘҚК диспетчерлік органдары арқылы, радиохабар тарату (ATIS, VOLMET), ЖЖ және ӨЖЖ радиоарналары арқылы, сондай-ақ азаматтық авиация жүйесінде метеорологиялық ізденіс арқылы метеорологиялық ақпаратпен қамтамасыз етіледі.

76. Әуеайлақта "Қазавиамет" авиациялық метеорологиялық органдары жоқ болғанда, күрделі метеорологиялық жағдайларда азаматтық авиациялық (ұшу) бөлімшесінің басшысының шешімімен ҚҰЕ мен ұшу мүмкіндігін анықтау үшін әуе кемесінде жолаушысыз, экипаж құрамына белгіленген тәртіппен ресімделген метеоролог маманның қатысуымен ауа райына барлау жасалуы мүмкін.

77. Әуе қозғалысына қызмет ету органдары және басқа авиациялық пайдаланушылар Қазақстан Республикасы аумағында қолданылатын басқа да нормативтік құжаттарға сәйкес метео ақпаратпен қамтамасыз етіледі.

78. Қауіпті метеорологиялық жағдайлардағы ұшулар қолданылып жүрген нормативтік құжаттарға қатаң сәйкес орындалады.

Метеорологиялық қамтамасыз ету ИКАО 3-қосымшасына сәйкес жүргізіледі.

79. Ұшуды штурмандық қамтамасыз ету мыналарды:

1) ұшақ жүргізу және навигация ережелеріне сәйкес ұшуларды орындауды және дайындауды реттейтін әдістемелік құжаттарды әзірлеуді және практикаға енгізуді;

2) әуе кемесінің қозғалысына қызмет көрсетуге және қамтамасыз етуге байланысты ұшу құрамы мен лауазымды адамдардың штурмандық даярлығын;

3) ұшуды орындауға қажетті аэронавигациялық ақпаратты, сондай-ақ ұшуларды шектеуді енгізу туралы мәліметтерді экипажға дер кезінде жеткізуді ұйымдастыруды;

4) қонуға бет алу және әуеайлақ ауданынан шығу үшін әуеайлақ (аэроторап) ауданында әуе кемелерінің маневр жасау схемасын әзірлеуді;

5) көзбен шолып ұшу минимумдарын қоса алғанда, әуе кемелерінің ұшуы мен қонуы үшін әуеайлақтың минимумдарды белгілеуді және әзірлеуді;

6) әуе кемелерінің экипаждарына ұшудың метеорологиялық және/немесе әуе жағдайына байланысты өте тиімді эшелондары мен бағыттарын таңдап алуы бойынша консультация беруді;

7) әуеайлақ ауданындағы және бағыттарындағы қондыру жүйесі мен навигацияның жердегі радиотехникалық құралдарының тиімді және ұтымды орналастыру схемасын әзірлеуге қатысуды;

8) борттық және жердегі навигациялық құралдардың жұмысын, ұшақты жүргізу дәлдігін және ұшақ жүргізуге қызмет етуді бақылауды жүзеге асыруды;



9) борттық навигациялық компьютерлер деректерінің базасын алуды және жүктеуді, олардың жұмыс істеу мерзімдерін бақылауды;

10) навигациялық ақпарат жинақтарына түзету енгізуді және олардың енгізілуін бақылауды көздейді.

80. Ұшуларды инженерлік-авиациялық қамтамасыз ету:

1) авиациялық кемелерді белгіленген нормативтерге сәйкес жұмысқа жарамды күйінде ұстауды;

2) авиациялық техниканың бұзылуын және істен шығу себептерін талдауды, олардың алдын алу іс-шараларын енгізуді;

3) жердегі авиациялық қызметтің инженерлік-техникалық құрамы мен авиация қызметкерлерінің әуе кемелерінің техникалық пайдалану ережелерінің сақтауын бақылауды;

4) әуе кемелері мен қозғалтқыштарын ағымдағы және күрделі жөндеуді, әуе кемелерін арнайы тексеру мен техникалық қызмет көрсетуді, ұшақ айналымын жоспарлауды;

5) авиациялық-техникалық дайындықты жүргізуді, авиациялық техника мен жабдықтарды техникалық пайдалану мәселелері бойынша авиация персоналының техникалық білімі мен практикалық дағдыларын жетілдіруді қамтиды.

81. Инженерлік-техникалық құрамы жоқ әуеайлаққа және қону алаңдарына әуе кемелерінің ұшуларын орындау кезінде әуе кемесін тексеруді ҰПБ белгіленген көлемде әуе кемесінің экипажы орындайды. Кемшіліктерді жою кезінде істелінген жұмыстар мен тексеру нәтижелері борттық журналға ж а з ы л а д ы .

Әуеайлақта осы үлгідегі әуе кемесіне техникалық қызмет көрсетуге рұқсаты жоқ инженерлік-техникалық құрамның адамдары болған жағдайда ұшып шығуға даярлықты олар экипаждың басшылығымен және бақылауымен ұйымдастырады.

82. Әуе кемесі ақаулығына және бұзылуына қарамастан, егер олар ұшудың қауіпсіздігіне ықпал етпесе және арнайы тізбемен (әуе кемелерінің РЛЭ немесе MEL) көрсетілген болса, ұшуға, оның ішінде базалық әуежайға дейін жіберілуі мүмкін. Көп қозғалтқышты әуе кемесін бір істен шыққан қозғалтқышпен оны ауыстыру орнына айдап әкелу мүмкіндігі туралы шешімді (егер осындай айдап әкелу ӘК кемелерінің РЛЭ ескерілген болса) уәкілетті орган қабылдайды. Ұшуды орындауға арналған түпкілікті шешімді әуе кемесінің командирі қабылдайды.

83. Әуе кемесінің бортында планердің, қозғалтқыштың формулярлары, агрегаттық паспорттары:

1) әуе кемесін басқа пайдаланушыға беру үшін немесе техникалық қызмет көрсетудің мерзімді түрлерін орындау үшін айдап әкелген;

2) жөндеуге, қайта жабдықтауға немесе қайта жөндеуге айдап келген, тұрақты орналасқан жеріне қайтарған;

3) тұрған орнынан тыс жерде авиациялық арнайы жұмыстарды орындау үшін айдап келген және тұрақты тұрған орнына қайтарған жағдайларда болуы тиіс.

84. Ұшуды әуеайлақтық қамтамасыз ету әуеайлақтың ұшу алаңдарын пайдалануға әрдайым дайын күйінде күтіп ұстау жөніндегі кешенді шараларды, оның ішінде:

1) әуеайлақтың ұшу алаңдарын және қонудың радиомаяқтық жүйесі аймақтарын ұшуды орындауға дайындауды;

2) жазғы уақытта жөндеу жұмыстарын жүргізуді және ұшу алаңдарын күтіп ұстауды;

3) ұшу алаңдарын қыста күтіп ұстауды;

4) әуеайлақтық қамтамасыз ету тәртібін реттейтін нормативтік құжаттардың және Халықаралық азаматтық конвенцияға 14-қосымшаның талаптарына сәйкес басқа да жұмыстарды қамтиды.

85. Ұшу алаңын ұшуға дайындауға, оның жай-күйін бақылау және уақытында жөндеуге, тіркелу коэффициентін анықтауға, сондай-ақ әуеайлақтың жарамдылығы туралы шешім қабылдауға, әуеайлақтың жай-күйіне байланысты ӘК ұшып келу мен ұшып кетуді тоқтату қайта бастау, немесе шектеу туралы ақпаратты аэронавигациялық ақпарат бюросы мен ӘҚҰ органдарына жеткізуге әуеайлақтық қызмет жауап береді. Әуеайлақтық жамылғыларды метеорологиялық жауын-шашыннан тазарту ұзақтығы ҚР АА ӘҚТ белгіленген мөлшерден аспауы тиіс.

86. Ұшу алаңында жұмыс істейтін барлық машиналар от ұшқынын сөндіргіштермен, бастапқы өрт сөндіру құралдарымен сүйреу құралдарымен, ұшу басшысымен (диспетчермен), екі жақты радиобайланысты қамтамасыз ететін радио құралдармен жабдықталған болуы тиіс. Жұмысты жүргізетін қызметтің жауапты адамының машинасы "экипаж-диспетчер" радио алмасуын тыңдайтын радиостанциямен қосымша жабдықталады. Ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында ұшу алаңында жұмыс істейтін барлық арнайы көлік пен механизмдер тәулік мезгіліне қарамай жанып тұратын габаритті және жылтылдағыш жарықтарымен жабдықталуы тиіс.

Ұшу жолағында жұмыстың аяқталу уақыты туралы ақпарат ӘК басқа әуеайлақтардан ұшып шығуына негіз болып табылады, осы әуеайлаққа ұшып келу жұмыстың аяқталуы көрсетілген уақыттан ерте болмауы тиіс.

ҰҚЖ тіркелу коэффициенті ӘК осы үлгісіне үшін ҰПБ ұсынғаннан аз болса, ӘК ұшуына және қонуына тыйым салынады.

87. Ұшуларды электр жарық техникалық қамтамасыз ету мыналарды:

1) әуеайлақ ұшу алаңдарының электр жарық техникалық құралдарын жарамды күйде ұстауды;

2) әуе кемелері экипаждарының күн сайын жарық сигналы жабдықтарына техникалық қызмет көрсетуін және ұшуға бақылау жүргізуін;

3) электр жарығы техникалық құралдарын пайдалануын жоспарлауды және оларға техникалық қызмет көрсетуді, жөндеуді, немесе ауыстыруды;

4) электр жарығы техникалық құралдары істен шығуын, ақауларын есепке алуды және талдауды, олардың сенімділігін арттыру жөніндегі іс-шараларды әзірлеуді және жүргізуді;

5) электр жарығын техникалық құралдарын істен шыққан жағдайда сенімді резерв жасауды қамтамасыз етуді көздейді.

88. Әуеайлақтың жарықпен белгі беретін жабдықтары:

1) түнгі ұшу кезінде - күн батқанға дейін немесе әуе кемелерінің ұшу-қону есептік уақытынан 15 минут бұрын;

2) күндізгі жағдайда - көріну 2000 м немесе одан кем болғанда;

3) басқа жағдайларда - ұшу басшысының нұсқауымен немесе экипаждың талабы бойынша қосылуы тиіс.

89. Жарықпен белгі беретін құралдар:

1) күннің шығуымен;

2) күндізгі уақытта - көріну 2000 м-ден жоғары болған кезде;

3) басқа жағдайларда - ұшу басшысының нұсқауы бойынша 30 минут және одан да көп уақыт ішінде әуе кемелерінің ұшып келуі (ұшып шығуы) болмаған кезде өшірілуі тиіс.

90. Ұшуларды радиотехникалық қамтамасыз ету:

1) ӘҚҚ органдарды әуе кемелерінің қозғалысын, қажетті РТҚ бақылау және байланыс құралдарымен қамтамасыз етуді;

2) ұшуларды радиотехникалық қамтамасыз ету құралдарын және байланыс құралдарын жарамды күйде ұстауды;

3) РТҚ мен байланыс құралдарын техникалық қызмет етуге және/немесе жөндеуге үзіліс жасалатындай етіп пайдалануды жоспарлауды;

4) РТҚ, байланыс құралдарының ақаулығы мен істен шығуын талдау және есепке алуды; бұл құралдар жұмысының сенімділігін арттыру жөнінде іс-шаралар әзірлеуді және жүргізуді;

5) радиотехникалық жабдықтарды және байланысты пайдалану базаларының (бұдан әрі - РТЖБП) инженер-техникалық құрамын даярлауды және олардың РТҚ техникалық пайдалануына және рұқсат беруді көздейді.

91. Ұшуларды радиотехникалық қамтамасыз ету үшін ӘҚБ автоматты жүйелері, трассалық және әуеайлақтық радиолокаторлар, навигацияның радиотехникалық жүйелері, қондырудың радиомаяқтық жүйелері, қондыру жүйелерінің жабдығы (бұдан әрі - ҚЖЖ), радиопеленгаторлар, жердегі және әуедегі электр байланыс құралдары пайдаланылады. Ұшуларды қамтамасыз ету үшін байланыс және РТЖ құралдарын пайдалану оларды мемлекеттік тіркеуге және нормативтік құжаттардың талаптарына сәйкес пайдалануға жіберуге ресімдегеннен кейін рұқсат етіледі.

92. Ұшуларды РТҚ қамтамасыз ету ұшу басшысының (ӘҚҚ диспетчерінің) н ұ с қ а у ы м е н :

1) әуеайлақ ауданының құралдары (ОРЛ-А, ВОР/ДМЕ, РСБН, БПРМ, ДПРМ) - әуе кемесі қонуының (ұшып өтуінің) есептік уақытына дейін 30 минут бұрын;

2) қону жүйелері (РМЖ, ҚЖЖ) - қонудың есептік уақытына дейін 30 минут б ұ р ы н қ о с ы л а д ы .

Қонудың жұмыс бағыты өзгерген жағдайда РТЖБП пайдалану қызметінің ауысым басшысы радиотехникалық құралдардың қонудың басқа бағытымен жұмыс істеуге дайындығы туралы ұшу басшысына хабарлауға міндетті.

93. Ұшуды РТҚ қамтамасыз ету әуеайлаққа ұшып келген әуе кемесінің рөлдеуі аяқталғаннан кейін, сондай-ақ ұшып кеткен ӘК экипажының "Жақындау" диспетчерімен байланысы аяқталғанынан кейін және басқа ӘК ұшып келуі мен ұшып кетуі болмаған жағдайда ұшу басшысының (диспетчердің) нұсқауымен ө ш і р і л е д і .

94. Әуеайлақтық аймақ ("Шеңбер", "Қону", "Мұнара", КДП) диспетчерлерінің жұмыс орындары қону жүйесі объектісінің істен шығуы туралы (РМЖ, ҚЖО) автоматты дыбыстық және жарық белгілерімен жабдықталуы тиіс. РТҚ ақауы мен істен шығуы туралы әуе кемелерінің экипажына жеткізу үшін РТЖБП қызметінің ауысым басшысы ұшу басшысына (диспетчеріне) дереу хабарлауға м і н д е т т і .

95. ӘҚҚ диспетчерлері (ұшу басшылары) мен әуе кемесінің экипаждары арасындағы радиотелефондық алмасу ӘҚҚ диспетчерлік пункттің қызмет адамдарының өзара келіссөздері, сондай-ақ метеорологиялық хабарлардың радиоарналармен берілетін ақпараты автоматты дыбыс жазу аппаратурасында міндетті түрде тіркелуі тиіс. Дыбыс және бейнежазылым материалдары (әуе жағдайының радиолокациялық ақпаратының бейнежазылым аппаратурасы бар жағдайда) кемінде 5 тәулік сақталуы тиіс.

96. Ұшуларды қамтамасыз етудің РТҚ және ӨЖЖ диапазонындағы әуе электр байланысы олардың пайдалану параметрлерінің қолданыстағы нормаларға сәйкестігін анықтау үшін ұшулық тексерулерден мезгіл-мезгіл өтуі тиіс. Ұшулар басшысының (ӘҚҰ қызметінің аға диспетчерінің) нұсқауы бойынша әуежайларда ұшуды қамтамасыз етудің РТҚ жұмысының сапасын тексеруді ұшуды орындайтын экипаждар жүзеге асырады.

Әуе кемесінің командирі тексеру нәтижесін әуежайдың қону және навигациялық жабдықтарының жұмысы туралы әуе кемесі командирлерінің пікірлер журналына жазуы тиіс, мұнда ескертулер бойынша қолданған шаралар көрсетіледі.

97. Техникалық қызмет көрсету және жөндеу (қайта құру) үшін ұшуларды қамтамасыз етудің РТҚ АҚҚ нұсқауына сәйкес өшіріледі.

РТЖБП қызметінің лауазымды тұлғалары аэронавигациялық ақпарат қызметіндегі (бұдан әрі - ААҚ) арнайы журналға ұшуларды қамтамасыз етудің РТҚ уақытша сөндірілгені туралы жазуы тиіс және ӘҚҚ органына хабарлауы тиіс. Ұшу басшысы (диспетчері) РТЖБП қызметінің инженерлік-техникалық құрамына ұшуларды қамтамасыз етудің РТҚ (1 сағатқа дейін) сөндірілуін талап ететін шұғыл техникалық қызмет көрсетуді орындау уақытын (тәуліктің жарық мерзімін) ұсынуы тиіс. Шұғыл техникалық қызмет көрсету жұмыстары орындалмаған РТҚ пайдалануға тыйым салынады.

98. Ұшуларды метеорологиялық қамтамасыз ету барлық радиотехникалық, байланыс, жердегі және борттағы аэронавигациялық жабдықтарды метеорологиялық тексеруді қамтиды. Жабдық пен бақылау-өлшеу аппаратураларын метеорологиялық тексеру мен жөндеуді мамандандырылған Базалық тексеру-жөндеу метеорологиялық зертханасы (бұдан әрі - БТЖМЗ) жүзеге асырады.

99. Ұшуларды экологиялық қамтамасыз ету әуеайлақ аймағындағы және соған жапсарлас аумақтағы қоршаған ортаны қорғау шараларының жиынтығы болып табылады. Ұшуларды экологиялық қамтамасыз ету, әуеайлақтар, әуежайлар, жекелеген объектілерді салу және жобалау кезінде атмосфераға өндіріс қалдықтарының тасталуы мен ағын сулардың ластануынан, жоғары жиілікті сәулелену әсерінен қоршаған ортаны қорғау шараларын өткізуді көздейді; әуеайлақ маңындағы елді мекендердің селитебтік аймағында әуе кемелерінің ұшып көтерілуі және қонуы кезіндегі шуыл әсерінен және әуе қозғалтқыштарының эмиссиясынан қорғау жөніндегі шараларды қарастырады.

100. Ұшуларды коммерциялық қамтамасыз ету тасымалдауды ұйымдастыру қызметі немесе тасымалдау қауіпсіздігінің бекітілген нормаларымен ережелерін бұзбай әуе кемесіне коммерциялық ең жоғары жүк тиеуге жүк көтергіштік жолаушыларға және жүк тасымалдауы жоғары деңгейде қызмет етуге бағытталған технологиялық рәсімдер кешенін орындауды қамтамасыз етуді қ а м т и д ы .

101. Тасымалдау қызметін ұйымдастыру қызметінің ұшуларды коммерциялық қамтамасыз етудің технологиялық рәсімдері мыналарды:

- 1) әуе кемелерінің коммерциялық жүктемесін есептеуді және жасақтауды;
- 2) әуе кемелерін центрлеудің және шекті (жалпы) жүктемесінің есебін;
- 3) жолаушыларды, жүкті және поштаны ресімдеудің белгіленген тәртібін с а қ т а у д ы ;
- 4) әуе кемелеріне жүк тиеуді (түсіруді) центрлеу кестесіне сәйкес бақылауды;
- 5) механикаландыру құралдары мен арнайы көліктің әуе кемелеріне қауіпсіз жақындауы мен олардан кетуін қамтамасыз етеді;
- 6) тасымал және ілеспе құжаттарды ресімдеуді;
- 7) жолаушыларды, теңдеме жүкті және қол жүгін және тексеріп шығуды, ресімдеуді, қауіпті жүктерді тасымалдауға бақылау жасауды қамтиды.

102. Әуе кемесіне отырғызуға тіркеуден және тексеруден өткен жолаушылар жіберіледі. Отырғызуға келмеген жолаушылардың багажы әуе кемесінің бортынан алынуы тиіс. Әуе кемесінің отырғызуға келмеген жолаушылардың багажын алып ұшуына тыйым салынады.

103. Тасымалдау қызметін ұйымдастыру диспетчері немесе әуе кемесі командирінің егер ол ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету және/немесе мүмкіндікті центрлеу үшін қажет болса, әуе кемесі салонында жолаушыға ұсынылған орынды өзгертуге құқығы бар.

104. Әуе кемесінің бортындағы жолаушылардың саны байланатын белдіктермен жабдықталған орындықтардың санына сәйкес болуы тиіс, бірақ әуе кемесінің осы үлгісі үшін шекті жүк тиеу жөніндегі белгіленген нормадан аспауы тиіс.

105. Тасымалдауды ұйымдастыру қызметі жоқ әуеайлақтарда ұшуды (ұшуларды) коммерциялық қамтамасыз ету әуе кемесінің командиріне (ұшқышына) жүктеледі.

106. Ұшуларды орнитологиялық қамтамасыз ету әуе кемелерінің құстармен соқтығысып қалуын болдырмауға бағытталған және әуеайлақтарда (әуеайлақ аудандарында), ұшу ауданында және бағыттарда, орнитологиялық қауіптің тууы туралы дер кезінде экипажға жеткізуді, сондай-ақ құстарды (құстардың үйірін) белсенді үркіту шаралар кешенін жүргізуді көздейді және олардың ұшып көтерілу және қонуға бет алу секторында топталуының алдын алуды жүргізеді.

107. Ұшуларды медициналық қамтамасыз ету ұшуды қамтамасыз ету мен орындауға байланысты мамандар мен авиациялық персоналдың денсаулығын сақтауға, жұмысқа қабілеттілігін арттыруға бағытталған іс-шаралар жүйесі болып табылады, сондай-ақ "Қазақстан Республикасында авиациялық медицина жөніндегі нұсқау құжаттаманы қолданысқа енгізу туралы Әуе кеңістігін және азаматтық авиацияның қызметін пайдалану жөніндегі комитет Төрағасының 1998 жылғы 17 маусымдағы N 67/н нұсқауына сәйкес медициналық бақылау жүргізуді қарастырады.

108. Ұшу құрамының адамдары өздерінің денсаулығы бойынша белгіленген медициналық талаптарға сәйкес болуы тиіс. Денсаулығы бойынша ұшу жұмыстарына жарамдылығын ұшу-дәрігерлік сараптамалық комиссиялар анықтайды. Ұшу жұмысына жарамдылығы туралы медициналық қорытындының

қолданылу мерзімі біткен ұшу құрамын ұшуға жіберуге тыйым салынады.

109. Осы адамдардың ешқайсысы спирттік ішімдіктердің, есірткінің немесе осы адамдардың өздерінің міндеттерін орындау қабілетін шектейтін дәрі-дәрмектердің әсерінде бола отырып, әуе кемесін басқармайды және экипаж мүшелерінің міндеттерін орындамайды.

110. Ұшар алдындағы (ауысым алдындағы) тұрақты дәрігерлік бақылаудан өтпеген, сондай-ақ ұшып шығу алдындағы (кезекшілікке кірісер алдындағы) медициналық бақылаудан өтуден жалтарған экипаж мүшелері және ӘҚҚ диспетчерлері ұшуды орындауға (әуе кемелерінің қозғалысын басқаруға) жіберілмейді. Осы тармақ шетел экипаждарына қолданылмайды.

111. Экипаж мүшелері мен ӘҚҰ диспетчерлері ішімдік ішіп мас болған жағдайда немесе ішімдіктің қалдық белгілері байқалғанда өзінің қызметтік міндеттерін атқаруға жіберілмейді және олар белгіленген тәртіп бойынша жауапқа тартылады.

112. Әуе кемелері борттық және авариялық дәрі-дәрмек қобдишаларымен жабдықталуы тиіс. Экипаж мүшелері алғашқы дәрігерлік көмек көрсетуді білуі тиіс.

Қандай да болмасын себептер бойынша медициналық байқаудан өту мүмкін болмаған жағдайда базалық емес әуеайлақтан ұшып шығу кезінде әуе кемесінің командирі ұшуға дайындығы туралы экипаж мүшелерінің ауызша мәлімдемесі негізінде әуежайда ұшу тапсырмаларына тиісті жазба жасайды.

113. Режимдік күзетті қамтамасыз ету әуе кемесінің сақталуын, жолаушылар мен экипаж мүшелерінің қауіпсіздігін, авиация қызметіне заңсыз араласу актілерін болдырмау және алдын алу жөніндегі іс-шаралар жүргізуді қамтамасыз ету болып табылады, сондай-ақ:

- 1) жолаушыларды, багажды және қол жүктерін тексеруді;
- 2) әуе кемелерін арнайы тексеруден өткізуді және авиациялық техниканы күзету;
- 3) әуежайлардағы өткізу және ішкі объектілік режимдерді ұйымдастыруды;



4) әуеайлақтар және әуеайлақ аумағындағы объектілерді бөгде адамдардың, көлік құралдарының және малдардың бақылаусыз өтіп кету мүмкіндігін болдырмайтындай етіп қоршауды;

5) КМЖ әуе кемелерінің ұшып көтерілуі және қонуы алдында күндіз де, түнде де және ӘҚҚ диспетчерінің нұсқауымен ұшу жолағын тексеруді көздейді.

114. Ұшуларды авариялық және іздестіру-құтқаруын қамтамасыз етуді Қазақстан Республикасының Біртұтас авиациялық-құтқару қызметі (бұдан әрі - ҚР БАҚҚ) іске асырады.

ҚР БАҚҚ апатқа ұшырау үстіндегі немесе душар болған әуе кемелерінің экипаждарын және жолаушыларын іздестіруді және құтқаруды ұйымдастыруға және орындауға арналған. Қонғаннан кейін ғарышкерлерді және ғарыш объектілерінің құлдिलाу аппараттарын іздестіру және эвакуациялау. Апаттық жағдайларда кемелердің экипаж мүшелеріне және жолаушыларына, теңіз айдынындағы және ішкі су айдынындағы кемелердің жеке құрамына, сондай-ақ Қазақстан Республикасы Төтенше жағдайлар министрлігінің тапсырмалары бойынша авариялар мен апаттар, табиғи және экологиялық зілзалалар кезінде жұмыстарды орындау үшін көмек көрсету.

**Ескерту. 114-тармаққа өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2006.04.28 340 қаулысымен.**

115. Іздестіру мен құтқару жөніндегі іс-шаралардың ұйымдастырылуы мен жүргізілуін айқындайтын негізгі нормативтік-құқықтық кесімдер:

1) Қазақстан Республикасының аумағындағы авиация ұшуларының іздестіру-құтқаруын қамтамасыз етуін ұйымдастыру жөніндегі нұсқаулық;

2) Қазақстан Республикасының министрліктері мен мемлекеттік комитеттерінің құтқару қызметтерінің, бөлімшелерінің, күштері және құралдарының өзара іс-әрекеттері жөніндегі нұсқаулық болып табылады.

116. Қазақстан Республикасының аумағында іздестіру және құтқару аудандары белгіленеді.

Аудандар шекарасы Қазақстан Республикасы аймақтарында ұшуларды іздестіру құтқаруын қамтамасыз етуін ұйымдастыру жөнінде нұсқаулықта белгіленеді.

Қазақстан Республикасының барлық министрліктерінің, мемлекеттік комитеттерінің, Қарулы Күштері түрлерінің, авиакомпанияларының әуе

кемелерін іздестіру-құтқарушылық қамтамасыз етуді тікелей ұйымдастыруын тиісінше ұшуды ұйымдастыратын командирлер мен басшылар жүзеге асырады.

117. Теңізде және ішкі су айдындарында апатқа ұшыраған экипаждар мен әуе кемелерінің жолаушыларын іздестіру мен құтқару 116-тармақта көрсетілген нұсқаулыққа сәйкес жүзеге асырылады.

## **9-тарау. Әуе қозғалысына қызмет көрсету міндеттері**

118. Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде әуе қозғалысына қызмет көрсету (бұдан әрі - ӘҚК) осы Ереже мен Қазақстан Республикасының ӘҚК жүйесінің жұмыс істеуін реттейтін нормативтік құқықтық кесімдерінің талаптарына, сондай-ақ "Әуе қозғалысына қызмет көрсетудің Халықаралық стандарттары мен Ұсынылатын практикасын Халықаралық азаматтық авиация туралы конвенцияға Қосымшалардың ережелеріне сәйкес ұйымдастырылады, әуе кеңістігін белгілеу, әуе қозғалысының қауіпсіз, реттелген және шапшаң тасқынын қамтамасыз етуге қажетті тиісті органдар мен қызметтердің, сондай-ақ әуе кемелерінің ұшу қауіпсіздігі мен тиімділігін арттыру үшін жасалған бірдей жағдайларда халықаралық әуе трассаларында ұшуды жүргізуді қамтамасыз ету мәселелерін қамтиды.

119. Әуе қозғалысына қызмет көрсетудің міндеттері:

- 1) әуе кемелері арасындағы қақтығыстарды болдырмау;
- 2) әуеайлақтың осы алаңдағы кедергілері бар маневр жасау алаңында тұрған әуе кемелерінің қақтығыстарын болдырмау;
- 3) әуе қозғалысының реттелген тасқынын жеделдету және қолдау;
- 4) ұшулардың қауіпсіз және тиімді жүргізілуін қамтамасыз етуге қажетті консультациялар мен ақпарат беру;
- 5) авариялық және іздестіру-құтқару қызметтерінің көмегіне мұқтаж әуе кемелері туралы тиісті ұйымдарға хабарлау және мұндай ұйымдарға қажетті көмек көрсету болып табылады.

120. Әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсету жермен қақтығысуды болдырмау міндеттерін қамтымайды. Осыған байланысты осы құжатта

ұйғарылған ережелер, АҰЕ бойынша ұшуларды орындайтын әуе кемесін радиолокациялық бағыттау (векторлау) жүзеге асырылатын жағдайларды қоспағанда, бұған қатысты қауіпсіздікті қамтамасыз етуге шара қолдану үшін жауапкершіліктен ұшқышты диспетчерлік орган берген кез келген рұқсат қ ұ т қ а р м а й д ы .

121. Ұшу қарқыны жоғары аудандарда әуе қозғалысына қызмет көрсету міндетін ойдағыдай шешу үшін әуе қозғалысын басқарудың аудандық және әуеайлақтық (аэротораптық) автоматтандырылған жүйелері (бұдан әрі - ӘҚБ АЖ ) п а й д а л а н ы л а д ы .

122. Әуе қозғалысы тасқынын ұйымдастыру мен реттеу ӘҚБ АЖ жарактандырылған және әуе қозғалысын жоспарлаудың бас орталығында (ӘҚЖ БО) жүзеге асырады.

## **10-тарау. Әуе кеңістігін сыныптау**

123. Әуе кеңістігін сыныптау әуе қозғалысына қызмет көрсету түріне, ұшу ережелеріне (АҰЕ, КҰЕ) ұшуға диспетчерлік рұқсаттың, әуе кемелерін өзара эшелондаудың, радиобайланыс бойынша талаптардың, әуе кемелерінің ұшу жылдамдығы бойынша шектеулер мен тиісті метеожағдайлардың болу қажеттігіне қарай жүргізіледі.

124. ӘҚҚ әуе кеңістігі былайша сыныпталады және белгіленеді:

А сыныбы. Тек қана АҰЕ бойынша ұшуларға рұқсат етіледі, барлық әуе кемелері эшелондалып, оларға диспетчерлік қызметтер көрсетілуі тиіс;

В сыныбы. Тек қана АҰЕ және КҰЕ бойынша ұшуларға рұқсат етіледі, барлық әуе кемелеріне диспетчерлік қызметтер көрсетіліп эшелондалуға тиіс.

С сыныбы. АҰЕ және КҰЕ бойынша ұшуларға рұқсат етіледі; барлық әуе кемелері диспетчерлік қызметтер көрсетуге жатады; АҰЕ бойынша ұшуларды орындайтын әуе кемелері АҰЕ мен КҰЕ бойынша ұшуларды орындайтын әуе кемелеріне қатысты эшелондалады. КҰЕ бойынша ұшуларды орындайтын әуе кемелері АҰЕ бойынша ұшуларды орындайтын әуе кемелеріне қатысты эшелондалады және КҰЕ бойынша ұшуларды орындайтын әуе кемелеріне қатысты қозғалыс туралы ақпарат алады;

Д сыныбы. АҰЕ және КҰЕ бойынша ұшуларға рұқсат етіледі, барлық әуе кемелеріне диспетчерлік қызмет көрсетілуі тиіс; аспаптар бойынша ұшу ережелеріне сәйкес ұшатын басқа әуе кемелеріне қатысты эшелондалады және

көзбен шолып ұшу ережелеріне сәйкес ұшатын әуе кемелерінің қозғалысы туралы ақпарат алады; көзбен шолып ұшу ережелеріне сәйкес ұшатын әуе кемелері басқа да барлық әуе кемелерінің қозғалысы жөнінде ақпарат алады;

Е сыныбы. АҰЕ және КҰЕ бойынша ұшуларға рұқсат етіледі; АҰЕ бойынша ұшуды орындайтын әуе кемелеріне диспетчерлік қызметтер көрсетілуі тиіс және АҰЕ бойынша ұшатын басқа әуе кемелеріне қатысты эшелондалады. Барлық әуе кемелері мүмкіндігінше қозғалыс жөнінде ақпарат алады.

Ғ сыныбы. АҰЕ және КҰЕ бойынша ұшуларға рұқсат етіледі; АҰЕ бойынша ұшуларды орындайтын әуе кемелерінің бәріне әуе қозғалысына консультациялық қызмет көрсетулер және сұрауы бойынша барлық әуе кемелеріне ұшу-ақпараттық қызмет көрсетіледі;

Г сыныбы. АҰЕ және КҰЕ бойынша ұшуларға рұқсат етіледі және сұрауы бойынша ұшу-ақпараттық қызмет көрсетіледі.

Қазақстан Республикасының әуе кеңістігі мынадай тәртіппен сыныпталды:

1) 6100 м. биіктіктен асатын жоғары әуе кеңістігі және одан жоғары А сыныбына жатады.

2) 6000 м. эшелоннан бастап төменгі әуе кеңістігі және 1200 м. эшелонға дейін төмен С сыныбына жатады.

3) Диспетчерлік қызмет көрсету ұйымдастырылған әуеайлақтарының төменгі әуе кеңістігі С сыныбына жатады.

4) Диспетчерлік қызмет көрсету ұйымдастырылмаған 900 м. эшелоннан бастап төменгі әуе кеңістігі С сыныбына жатады.

5) Жекелеген жағдайларда Г сыныбы әуе кеңістігінің жоғары шекарасы 1200 м. -ден жоғары тағайындалуы мүмкін.

Г сыныбы әуе кеңістігі бақыланбайтын әуе кеңістігі болып табылады. Бұл әуе кеңістігіндегі ұшулар N 3 кестеге сәйкес көзбен шолып ұшулар Ережесіне сәйкес және байланыссыз жүргізіледі.

Бақыланбайтын әуе кеңістігінде диспетчерлік рұқсат қажет етілмейді. Тиісті органға іздестіру мен құтқару үшін хабарландыру ұйымдастыру авиакомпания мен ұшу аппараттарының иелеріне жүктеледі.

**Ескерту. 124-тармаққа өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2010.02.02 № 61 Қаулысымен.**

125. Бақыланбайтын әуе кеңістігі тігінен қауіпсіз эшелоннан 300 м (900F) төмен, әуеайлақтар, аэротораптар аудандарынан және басқа айрықша ұшу режимдері бар аймақтардан тысқары жерлерде белгіленеді.

Бақыланбайтын әуе кеңістігіндегі ұшулар диспетчерлік, ұшу-ақпараттық, консультациялық қызметтер көрсетіле отырып, көзбен шолып ұшу ережелері бойынша ғана жүзеге асырылады.

126. Әрбір сыныптың әуе кеңістігі шегіндегі ұшуларға қойылатын талаптар осы Ереженің 5-қосымшасындағы кестеде көрсетілген талаптарға сай келеді.

## **11-тарау. Әуе қозғалысына қызмет көрсетуді ұйымдастырудың тәртібі**

127. Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде әуе қозғалысына қызмет көрсетуді ұйымдастыруды азаматтық авиацияны мемлекеттік реттеу саласындағы уәкілетті орган белгілейді. Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде әуе қозғалысына қызмет көрсетуді ұйымдастыру жөніндегі ақпарат Әуе айлағы ауданында ұшуларды жүргізу жөніндегі нұсқаулықта (әуежайдың аэронавигациялық паспортында) жазылған. Осы деректер негізінде ҚР ААЖ АІР РК-да осындай қызмет көрсетуді пайдалану үшін қажет болатын тиісті ақпараттарды жариялауға дайындайды.

128. Әуе қозғалысына қызмет көрсету қамтамасыз етілуі тиіс әуе кеңістігін шектеу бағыттар құрылымының сипатына, әуе қозғалысының тығыздығына, әуе кемелерінің түрлеріне және тиімді қызмет көрсетудің қажеттілігімен байланыстырылады.

129. Шектес мемлекеттің әуе қозғалысына қызмет көрсетуді ұйымдастыру әуе қозғалысына қызмет көрсететін шекаралас аудандардың келісу рәсімдерінің негізінде жүзеге асырылады.

130. ӘҚҚ органдары азаматтық әуе кемелерінің қауіпсіз ұшу мәселелерін қатысы бар қызметті жүзеге асыруға жауапты әскери органдармен өзара тығыз іс-қимылды ұйымдастырады және жүзеге асырады.

Әуе қозғалысына қызмет көрсету органдары мен тиісті әскери органдар арасында азаматтық әуе кемелерінің қауіпсіз және кедергісіз ұшуына қатысты жедел ақпарат алмасу жөнінде уағдаластыққа қол жеткізіледі.

131. Әскери әуе кемелерінің жекелеген ұшулары әуе қозғалысы ережелерінің бұзылуына әкеп соқтыратындықтан, ұшу қауіпсіздігі мақсатында тиісті әскери органдар азаматтық авиацияның әуе қозғалысына қызмет көрсету органдарын алдын ала осындай ұшулар орындалатыны жөнінде хабардар етеді.

132. Әуе қозғалысын ұйымдастыру органы тиісті әуе кемелеріне құқықтық иелігі бар уәкілетті органнан нақты жазбаша сұрау алған жағдайда ғана әскери органдардың іс-әрекетінен және басқа төтенше жағдайлардан туындайтын қажеттілікке байланысты эшелондауды барынша қысқартуға келісім береді,

мұндай жағдайда қысқартылған минимумдар осы әуе кемелеріне қатысты ғана қ о л д а н ы л а т ы н б о л а д ы .

Әуе қозғалысын ұйымдастырудың тиісті органы эшелондаудың осындай қысқартылған минимумын толық көрсете алатын белгіленген жазбаша нысандағы нұсқаулықтар шығаруы тиіс.

## **12-тарау. Әуе қозғалысына қызмет көрсету түрлері**

133. Әуе қозғалысына қызмет көрсету Халықаралық азаматтық авиация туралы Конвенцияға 2, 11-қосымшалар және DOC. 4444 ИКАО талаптарына сәйкес мынадай қызмет көрсетудің үш түрінен тұрады:

1) әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсету (әуе қозғалысын басқару), осы ҚР ӘК ҰНЕ-нің 120-тармағының 1, 2 және 3-тармақшаларының міндеттерін шешуге арналған, ал бұл тармақшалар өз кезегінде мынадай үш бөлікке бөлінеді:

аудандық диспетчерлік қызмет көрсету - бақыланатын ұшуларға диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз ету;

жақындау диспетчерлік қызмет көрсету - әуе кемелерінің ұшып келуі мен ұшып кетуіне байланысты бақыланатын ұшулардың бөліктеріне диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз ету;

әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсету - жоғарыда көрсетілген ұшу бөліктерінен басқа әуеайлақтық қозғалыстарға диспетчерлік қызмет көрсетуді қ а м т а м а с ы з е т у ;

2) 120-тармақтағы 4-міндетті шешуге арналған ұшу-ақпараттық қамтамасыз е т у ;

3) 120-тармақтағы 5-міндетті шешуге арналған авариялық құлақтандыру қ ы з м е т і .

134. Әуе қозғалысына қызмет көрсетуді мынадай түрде құрылған және бөлінген органдар қамтамасыз етеді:

1) аэронавигациялық ақпараттар қызметі және ұшу-консультациялық ақпараттар қызметін қамтамасыз ететін брифинг;

2) ұшу ақпараттары аудандары шегіндегі авариялық құлақтандыру қызметі;

3) әуе трассаларында, ӘҚБ бағыттарын әуе қозғалысына қызмет көрсететін диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз ететін диспетчерлік аудандар, (3-к е с т е ) ;

4) диспетчерлік аудандарға кірмейтін әуе кеңістігі бөліктерінде диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз ететін, сондай-ақ ұшып келіп және ұшып кетіп жатқан немесе күту аймағындағы әуе кемелеріне қызмет көрсететін диспетчерлік а й м а қ т а р .

135. Әуеайлақ ауданында диспетчерлік қызмет көрсетуді әуеайлақ ауданының диспетчерлік пункті қамтамасыз етеді, ол әуеайлақтағы немесе әуеайлақтың маңында (ұшу-қону аймағында):

1) әуеайлақ төңірегінде әуеайлақтық қозғалыс шеңберінде ұшатын әуе кемелеріне ;

2) маневр жасау алаңы бойынша қозғалатын әуе кемелеріне;

3) жерге қонатын және ұшып шығатын әуе кемелеріне;

4) маневр жасау алаңында қозғалатын әуе кемелері мен көлік құралдарына;

5) маневр жасау алаңындағы әуе кемелеріне және осы алаңдағы кедергілерге өзара соқтығысып қалуды болдырмау мақсатында өзінің басқаруындағы әуе кемелеріне: қауіпсіз, ретті және жедел әуе қозғалысының тасқынын қамтамасыз ету үшін ақпарат береді және рұқсат етеді.

Перронда көзделген қызмет көрсетуді қамтамасыз ету әуеайлақтың диспетчерлік пунктіне немесе жеке органға тапсырылуы мүмкін.

136. Әуеайлақ аудандарындағы диспетчерлік пункттер, сондай-ақ ұшу қауіпсіздігі қызметін құлақтандыру үшін де жауап береді және әуеайлақтағы қозғалысты реттеу және әуе кемелерін ұшқыштардың бағдарлап отыруы үшін әуеайлақта орнатылған кез келген тетіктің, шамдардың немесе басқа құрылғылардың кез келген бұзылуы немесе ақаулықтары туралы дереу х а б а р л а й д ы .

137. Тіркеп сүйрелетін әуе кемелерін қоса есептегенде, адамдардың немесе көлік құралдарының әуеайлақтың маневр жасау алаңындағы қозғалысын оларға және жерге қону, рөлдеу немесе ұшып көтерілуді орындайтын әуе кемелеріне

қауіп төнуін болдырмау үшін әуеайлақ ауданының АА диспетчерлік пункті  
б а с қ а р а д ы .

138. Бақыланатын ұшу кез келген уақытта бір ғана диспетчерлік пункттің басқаруында болады. Әуе кеңістігінің нақты бөлігінде ұшуларды орындайтын барлық әуе кемелерін басқару жауапкершілігі бір диспетчерлік пунктке ж ү к т е л е д і .

139. Әуе қозғалысын басқару органдарының диспетчерлік рұқсат беруі әуе кемесіне белгілі әуе қозғалысына қатысы бар іс-әрекеттерді ғана жасау өкілеттігін беру ретінде қарастырылады.

140. Диспетчерлік рұқсат беру тек әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз ету талаптарына ғана негізделеді және мыналарды қ а м т и д ы :

1) әуе кемесінің ұшу жоспарында көрсетілген айырым индексі;

2) рұқсаттың қолданылу шекарасы;

3 ) ұ ш у б а ғ ы т ы ;

4) бүкіл бағытқа немесе оның бөлігіне арналған ұшу эшелоны;

5) басқа мәселелер бойынша кез келген қажетті нұсқаулар мен ақпарат (ұшу немесе қонуға бет алу кезінде маневр жасау, рұқсаттың қолданылу мерзімі өткенде уақытты белгілеу жөнінде).

141. Ұшып шығатын әуе кемелеріне арналған диспетчерлік рұқсатта ұшу бағыты, егер ол аэронавигациялық ақпараттар (АНА) құжаттарында жарияланғаннан өзгеше болса, ұшудан кейінгі бұрылу, керекті бағытқа шыққанға дейін жүріп өтуге қажетті жол сызығы; берілген эшелонға дейінгі биіктікті алу алдында ұстану қажет болатын эшелон; эшелон өзгертілетін кездегі уақыт, пункт және/немесе тігінен алғандағы жылдамдық, сондай-ақ ұшу қауіпсіздігін негізге алатын кез келген басқа да қажетті маневр көрсетілуі мүмкін.

142. Ұшуға рұқсат әуе кемелерінің ұшу қауіпсіздігіне әсер ететін белгілі бір қозғалыс жағдайларын ескере отырып беріледі. Мұндай қозғалыс жағдайларына әуедегі және маневр жасау алаңындағы қозғалысы басқарылып отыратын әуе



кемелері ғана емес, сондай-ақ пайдаланылатын маневр жасау алаңына тұрақты орналастырылмаған жер бетіндегі көлік құралдарының немесе басқа да кедергілердің кез келген қозғалысы жатады.

143. Егер диспетчерлік рұқсат әуе кемесінің командирін (ұшқышын) қанағаттандырмайтын болса, ол ӘҚК диспетчеріне баяндап және егер бұл іс жүзінде мүмкін болса, өзгертілген диспетчерлік рұқсатты ала алады.

144. ӘҚК органдарының өзгертілген диспетчерлік рұқсаты әуеайлақтағы қозғалыс пен метеорологиялық жағдайларға ғана байланысты болады және ол ұшқышты қолданылатын ережелер мен қағидалардың кейде орын алатын бұзылуына байланысты белгілі бір жауапкершіліктен босатпайды.

145. Қазақстан Республикасының әуе кеңістігіндегі ӘҚК диспетчерлік пункттердің қызметі мен тиісті рәсімдері әуе қозғалысына қызмет көрсету органдары персоналының іс-әрекетін регламенттеп отыратын нормативтік құжаттарда белгіленеді, ұшқыштар экипажы бұларды оқып үйренуге және орындауға міндетті.

### **13-тарау. ӘҚК қызметінің жұмысын ұйымдастыру**

146. ӘҚК қызметінің жұмысы ауысым бойынша ұйымдастырылады. Ауысымды ауысым бастықтары басқарады. Аудандық диспетчерлік орталықтар (АӘҚК) мен әуеайлақ диспетчерлік орталығы (бұдан әрі - ӘДО) ауысымдарын - тиісінше ұшу орталықтарының (бұдан әрі - ҰОБ) немесе ӘҚК ауданының (АҰБ) және әуеайлақ (аэроторап) диспетчер орталығының басшылары (ӘДО ҰБ) немесе әуеайлақ ауданының аға диспетчері басқарады.

Аға ұшқыш ұшулардың басшысы ӘДО (АҰБ) болып табылады. Әрбір ауысымның жұмысы барлық диспетчерлік пункттерде мамандар толық құрамда шыққан кезде ұйымдастырылуы тиіс.

147. Жеделдігіне қатысты алғанда ұшуларды және ӘҚК қамтамасыз ететін тиісті объектілер мен қызметтердің кезекші ауысымдарының бастықтары ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етуге байланысты (радиотехникалық жабдықтар мен байланысты пайдалану, ұшуды электр жарығымен техникалық қамтамасыз ету, метеорологиялық, штурмандық, әуеайлақтық, авариялық-құтқару) мәселелер бойынша ұшу жетекшісіне (аға диспетчерге) бағынады.

148. Әуеайлақтың ұшу жетекшісі (аға диспетчер) әуеайлақтағы әуе кемелерінің ұшып-қонуына рұқсат беретін және тыйым салатын басты лауазым иесі болып табылады. Ұшуды қамтамасыз ететін барлық қызмет үшін оның шешімдері міндетті болып саналады.

149. Әуеайлақтағы ұшу жетекшісі (аға диспетчер):

1) ҰҚЖ мен әуеайлақтың маневр жасау алаңындағы жұмыстарға жеке өзі рұқсат етуге, тоқтатуға, тыйым салуға;

2) есептелген (нақтыланған) қону уақытынан кемінде 5 минут бұрын, сондай-ақ әуе кемесінің тікелей ұшуы алдында ұшу алаңының техникалық және басқа құралдардан босатылуын бақылауға;

3) старт беретін диспетчерлік пункттің (бұдан әрі - СДП) (Мұнара) диспетчері мен әуеайлақ қызметі бригадасының жетекшісі арасындағы байланыс болмаған немесе жоғалған жағдайларда ҰҚЖ-дағы жұмыстардың атқарылуына тыйым салуға ;

4) жарық сигналдық жабдықтары ҚР АА АҚН талаптарына сай келмейтін техникалық құралдармен барлық жұмыс түрлерін жүргізу үшін ҰҚЖ-на, сондай-ақ жұмысты жүргізетін қызметтің жауапты адамдардың арнайы машиналармен алып жүрусіз баруына тыйым салуға міндетті.

150. Ұшу басшысының (аға диспетчер):

1) ұшудың басталуы, шектелуі, тоқтатылуы және жаңғыртылуы туралы шешім қабылдауға ;

2) әуе қозғалысы тәуліктік жоспарының орындалуы мен ӘҚК кезіндегі қауіпсіздіктің қамтамасыз етілуіне байланысты ұшуды қамтамасыз ететін қызметтердің кезекшілік ауысымдарының бастықтарына өкімдер беруге;

3) ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етпейтін лауазымды тұлғаларды қызметтік міндеттерін атқарудан шеттетуге, сондай-ақ; тәуліктен жоспарда ұшулар көрсетілмеген кезде, әуе кемелері экипажының ұшып шығуына тыйым салуға;

4) экипаж ұшу қауіпсіздігі талаптарын бұзған жағдайда ұшу тапсырмаларын орындауды тоқтатуға құқығы бар.

151. Ұшу жетекшісі (аға диспетчер):

1) ұшудың басталуы, шектелуі немесе тоқтатылуы туралы қабылданатын шешімдер үшін;

2) ӘҚК кезінде әуе кемелерінің ұшу қауіпсіздігі мен тұрақтылығын қамтамасыз ету үшін;

3) нұсқау беру мен талдауды сапалы өткізу, қозғалыс қызметі ауысымының жұмысын ұйымдастыру мен оның нәтижесі үшін жауапты болады.

152. ӘҚК мамандарының міндеттері, құқықтары мен жауапкершілігі осы Ережемен, жұмыс технологияларымен және лауазымдық нұсқаулықтармен белгіленеді, азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органмен келісілген.

**Ескерту. 152-тармаққа өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2010.02.02 № 61 Қаулысымен.**

153. Ұшу қауіпсіздігіне айқын қауіп төнгенде әуе кемесінің командирі өзінің іс-әрекеттері туралы дереу баяндай отырып ұшу жоспарынан және диспетчердің нұсқауынан тартына алатын жағдайларды қоспағанда, диспетчердің барлық нұсқаулары әуе кемелерінің экипаждары үшін міндетті болып табылады.

## **14-тарау. Әуе кеңістігін ұйымдастыру**

154. Ұшуды орындаудың белгілі бір тәртібін белгілеу және әуе кемелері қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында Қазақстан Республикасының әуе кеңістігі тігінен алғанда жоғарғы және төменгі әуе кеңістігіне бөлінеді.

155. Жоғары және төменгі әуе кеңістігі арасындағы шекара 760 мм сын. бағанасы (1013,2 мб) атмосфералық қысымына сай келетін деңгейден 6100 м биіктікте белгіленеді. Жекелеген жағдайларда жергілікті жағдайларға байланысты, уәкілетті авиация органының келісімі және рұқсат етуі бойынша жоғары және төменгі әуе кеңістігінің арасындағы шекара басқа биіктікте белгіленуі мүмкін.

156. ӘҚҚ функцияларын жүзеге асыру үшін Қазақстан Республикасының әуе кеңістігі ӘҚҚ аудандарына бөлінеді.

157. Әуе қозғалысына қызмет көрсету ауданы - әуе трассалары және жергілікті әуе желілері (бұдан әрі - ЖӘЖ) бойынша жүзеге асырылатын, сондай-ақ аудандық диспетчерлік орталық немесе АӘҚҚ жүзеге асыратын белгіленген бағыттар бойынша әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсету жүзеге асырылатын белгіленген шекарадағы әуе кеңістігі.

158. ӘҚҚ ауданына жеделділік жағынан ӘҚҚ-ның осы ауданына кіретін әуежайлардың ӘҚҚ қызметтері бағынады.

159. Қазақстан Республикасының теңіздегі мемлекеттік шекарасына тікелей жақын орналасқан ӘҚҚ аудандарының құрамына белгіленген тәртіппен шекараға таяу жерде жанасып жатқан теңіз айдыны үстіндегі әуе кеңістігі қосылуы мүмкін.

160. ӘҚҚ аудандарына жергілікті диспетчерлік пункттердің (бұдан әрі - ЖДП) аудандары, сондай-ақ әуеайлақтар мен аэротораптардың аудандары кіреді.

161. ЖДП аудандары ЖӘЖ-да және төменгі әуе кеңістігіндегі әуе кемелерінің тұрақты ұшу бағыттарында әуе қозғалысына қызмет көрсету және ұшуды қамтамасыз ету үшін ұйымдастырылады.

ЖДП ауданында ЖӘЖ бойынша ұшу биіктігінің диапазоны Қазақстан Республикасының жергілікті әуе желілерінің тізбесінде белгіленеді.

162. Жақын орналасқан әуеайлақтар оларда ұшуды үйлестіру мақсатында аэротораптарға бірігеді.

163. Әуеайлақтар (аэротораптар) аудандарында кіру және шығу әуе дәліздері, ұшу және қону, күту аймақтары және басқа аймақтар белгіленеді.

164. Әрбір әуеайлақ үшін ұшу және қону аймағы осы әуеайлақтан ұшуды орындайтын әуе кемелерінің ұшу-техникалық деректерін ескере отырып белгіленеді және өзінің көлемі жөнінен радиолокациялық бақылау, ұшып-көтерілген соң қажетті биіктікті алу және қонуға келерде оны төмендету үшін белгіленген маневрді қауіпсіз орындау мүмкіндігін қамтамасыз етуі тиіс.

Ұшу және қону аймағының жоғары шекарасы әдетте күту аймағының екінші эшелоны бойынша белгіленеді.

165. ӘҚҚ аудандарының және азаматтық авиация әуеайлақтары (аэротораптары) аудандарының әуе кеңістігі жоспары жағынан да және биіктігі бойынша да секторларға (бағыттар) бөлінуі мүмкін.

166. ӘҚҚ аймақтарының, аудандарының, жергілікті диспетчерлік пункттер аудандарының, әуеайлақтар (аэротораптар) аудандарының, диспетчерлік пункттердің әуе қозғалысына қызмет көрсету секторларының (бағыттарының) көлемі мен шекарасы, әуе дәліздерін, күту аймақтарын орналастыру және олардың саны, әуеайлақтар аудандарында әуе кемелерінің қозғалу схемасы әуе кемелерімен байланыстың сенімді және үздіксіз болуы және әуе қозғалысын радиотехникалық бақылау талаптарын, пайдаланылатын әуе кемелерінің ұшу-техникалық деректерін, сондай-ақ ұшу қауіпсіздігі мен тиімділігін қамтамасыз етуді ескере отырып белгіленеді.

167. Әуе кеңістігі құрылымының элементтері Халықаралық азаматтық авиация ұйымының (ИКАО) халықаралық құжаттарына және басқа нормативтік актілерге сәйкес әзірленеді, белгіленеді және өзгертіледі.

## **15-тарау. Әуе қозғалысын жоспарлау және қамтамасыз ету**

168. Әуе қозғалысын жоспарлау әр түрлі ведомстволардың әуе кеңістігін пайдалану қажеттілігін, әуе трассаларының, ЖӘЖ, ӘҚҚ органдары мен әуеайлақтардың өткізу мүмкіндіктерін, тыйым салу мен шектеулерді, сондай-ақ ұшу қауіпсіздігіне әсер ететін факторларды ескере отырып жүзеге асырылады.

169. Жоспарлауды, үйлестіруді және тәуліктік жоспарды қамтамасыз етуді Әуе қозғалысын жоспарлау бас орталығы (бұдан әрі - ӘҚЖ БО) жүзеге асырады. Әуе қозғалысын жоспарлау бас орталығының құрылымы, қызметі, олардың лауазымды тұлғаларының құқықтары мен міндеттері Бас орталық туралы Ережеде, жұмыс технологиясында және лауазымдық нұсқаулықтарда айқындалады.

170. Әуе трассаларында, ЖӘЖ, белгіленген бағыттарда және авиация жұмыстары жүргізіліп жатқан аудандар әуе қозғалысы тасқынын жоспарлау мен ұйымдастыруды Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде - Әуе қозғалысын жоспарлау бас орталығы, ӘҚҚ аудандарында - әуе қозғалысына аудандық

қызмет көрсету органы, әуеайлақтарда - әуеайлақтық диспетчерлік пункт (бұдан әрі - ӘДП) жүзеге асырады.

171. Әуе қозғалысын жоспарлау бас орталығы әуе қозғалысына аудандық қызмет көрсету органымен және әуеайлақтардың ӘДП-мен (брифинг) бірлесе тәуліктік ұшу жоспарының орындалуын бақылауды жүзеге асырады.

172. Әуеайлақтарда әуе қозғалысының тәуліктік жоспарларын әуе кемелерінің қозғалыс кестесі, ӘДП (брифинг) ұсынатын пайдаланушылардың ұшуға берген өтінімдері, басқа әуежайлардан түсетін ұшу және қону жоспарлары, әуеайлақтардың әуе кемелерін қабылдауға және оларға қызмет көрсетуге дайындығы туралы мәліметтердің негізінде ӘДП жасайды.

173. Әуе қозғалысын қамтамасыз ету әуе қозғалысына қызмет көрсету қызметі органдарының өздеріне бекітіліп берілген әуе кеңістігінде ұшуды бақылайтын және оған рұқсат ететін органдарға алда тұрған ұшуды орындауға алдын ала жоспар (өтінім) беру және ресімдеуден, ұшуға рұқсат туралы хабарды алудан және беруден, сондай-ақ жедел түрде әуе кемелері қозғалысының қауіпсіздігі мен жүйелілігін қамтамасыз ету шараларын қабылдаудан тұрады. Әуе қозғалысын диспетчерлік қызметпен қамтамасыз ету белгіленген тәртіппен жүзеге асырылады.

## **16-тарау. Әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсету органдары (пункттері)**

174. ӘҚҚ ауданында - аудандық диспетчерлік орталық немесе ӘҚҚ ауданы. ӘҚҚ ауданы әуе жолдарындағы әуе қозғалысына қызмет көрсетеді.

175. Жергілікті әуе желілерінде (ЖДП ауданы шегінде) - жергілікті диспетчерлік пункттер (бұдан әрі - ЖДП).

176. Әуеайлақтар (аэротораптар) аудандарында, әдетте:

1) әуе дәліздерінде, жақындау және күту аймақтарында, әуеайлақтар (аэротораптар) аудандарында - әуеайлақтық (аэротораптық) диспетчерлік жақындау пункттері (бұдан әрі - ЖДП);

2) ұшу және қону аймағында - айналу (бұдан әрі - АДП), қону (бұдан әрі - КДП), старт (бұдан әрі - СДП) және "Мұнара" диспетчерлік пункттері;

3) ЖӘЖ әуеайлақтар аудандарында - жергілікті әуе желілерінің старттық және командалық-диспетчерлік пункттері (ЖӘЖ СДП, ЖӘЖ КДП);

4) әуеайлақтың маневр жасау алаңында - рөлдеу диспетчерлік пункттері (бұдан әрі - ӘДП) ұйымдастырылады.

Әуе қозғалысының қарқындылығына байланысты жақындау, шеңбер, қону, старт және рөлдеу диспетчерлік пункттері "Мұнара" диспетчерлік пунктіне біріктірілуі мүмкін.

Ірі әуеайлақтарда әуеайлақтық диспетчерлік орталықтар (ӘДО) ұйымдастырылады, онда жоғарыда көрсетілген диспетчерлік пункттер бөлінуі мүмкін. Диспетчерлік пункттердің құрамы әуеайлақта ұшуды ұйымдастыру нұсқаулығымен анықталады.

177. Бірлесіп пайдаланатын әуеайлақтарда - бірыңғай командалық-диспетчерлік және старттық команда пункттерінен (КДП, СКП) бірлесіп басқару топтары (ӘКБ БТ). Әуе қозғалысына қызмет көрсетуді ұйымдастыру тәртібі әуеайлақ ауданында ұшуды ұйымдастыру нұсқаулығымен анықталады.

178. Азаматтық авиацияның ұшқыштар училищесіндегі оқу әуеайлақтарында азаматтық авиацияның оқу орындары қозғалыс қызметінің командалық-диспетчерлік пункттері.

179. ӘҚҚ органдары арасында қызмет көрсетуді тапсыру белгіленген шептерде жүзеге асырылады. ӘҚҚ тапсыру шептері әдетте әуе қозғалысына аудандық қызмет көрсету органдары (ӘҚҚА) ӘҚҚ аудандарының шекарасында (секторлар, бағыттары, диспетчерлік пункттер), радиолокациялық бақылау аймақтары шегіндегі сипатты бағдарлардың үстінде белгіленеді; ұшуды ұйымдастыру жөніндегі нұсқаулықтарда, диспетчерлік пункттердің карталары мен сызбаларында және диспетчерлердің жұмыс технологияларында көрсетіледі.

## **17-тарау. Әуе кемелері қозғалысына қызмет көрсетуді тапсыру шептері**

1) рөлдеу диспетчерлік пункті (бұдан әрі - РДП) мен старттық диспетчерлік пункт арасында - алдын ала старт;

2) СДП пен шеңбер диспетчерлік пункті (бұдан әрі - ШДП) арасында - ұшуларды ұйымдастыру жөніндегі нұсқаулықта белгіленген биіктік;

3) шеңбер диспетчерлік пункті мен жақындау диспетчерлік пункті (бұдан әрі - ЖДП) арасында - күту аймағы екінші эшелонының биіктігі немесе әуеайлақтан белгіленген қашықтықтағы шеп (ұшу және қону аймағының шекарасы);

4) ЖДП мен ЖДП арасында - әуеайлақ ауданы шегіндегі төменгі қауіпсіз эшелон (жақындау аймақтары);

5) ШДП мен ЖДП арасында - әуеайлақ шекарасынан белгіленген қашықтықтағы шеп, әдетте ұшу және қону аймағының шекарасы (бұдан әрі - Ұ Қ А ) ;

6) ЖДП мен ӘҚҚА арасында - қашықтығы немесе биіктігі жөніндегі әуеайлақ ауданының шекарасы, әдетте төменгі ӘК жоғарғы эшелоны;

7) ӘҚҚА мен ЖДП арасында - әдетте ӘҚБ ауданы шегінде 2400 м эшелон, ЖӘЖ тізбесімен және Қазақстан Республикасының ӘЖ тізбесімен анықталады. 2400 м эшелон ЖӘЖ жоғарғы эшелоны болып табылады.

181. Ұшып келу кезінде:

1) ӘҚҚА мен ЖДП арасында - әдетте ӘҚБ ауданы шегінде 2700 м эшелон, ЖӘЖ тізбесімен және Қазақстан Республикасының ӘЖ тізбесімен айқындалады. 2700 м эшелон ӘҚҚА төменгі эшелоны болып табылады;

2) ӘҚҚА мен ЖДП арасында - қашықтығы немесе биіктігі жөнінен әуеайлақ ауданының шекарасы, әдетте төменгі ӘК жоғарғы эшелоны болып табылады;

3) ЖДП пен ЖДП арасында - әуеайлақ ауданы шегінде төменгі қауіпсіз эшелон (жақындау аймақтары);

4) ЖДП мен ШДП арасында - күту аймағының екінші эшелонының биіктігі немесе әуеайлақтан белгілі қашықтықтағы шеп (ұшу және қону аймағының



ш е к а р а с ы ) ;

5) көзбен шолып қонуға бет алу кезінде АДП мен СДП арасында - көзбен шолып қонуға бет алудың басталу нүктесі;

6) ШДП мен КДП арасында - 4-бұрылу ауданында, әуеайлақтан белгіленген қ а ш ы қ т ы қ пен а з и м у т т а ;

7) КДП мен СДП арасында - РЖЖР ұшып өткен соң СДП диспетчерінің әуе кемесін көзбен шолып анықтау сәті;

8) СДП пен РДП арасында - әуе кемесінің ҰҚП босату сәті.

Жақындау, шеңбер, қону, старттық және рөлдеу диспетчерлік пункттерін біріктірген кезде Мұнара ДП қабылдау-тапсыру шектері белгіленбейді. Мұнараның диспетчері тікелей ӘҚҚ-ты жүзеге асырады. Осыған ұқсас, жергілікті диспетчерлік пункттер мен ӘҚҚА-ның пункттерін біріктіруге жол беріледі және ол лауазымды нұсқаулықпен, ӘҚҚ үшін жұмыс технологияларымен анықталады.

182. Әуе қозғалысына қызмет көрсету әуе кемесінің келісілген эшелонда ( биіктікте) диспетчерлік пунктке бекітіп берілген әуе кеңістігіне кіргенде ӘҚҚ тапсыру шебінде басталады да, ол осы кеңістіктен шыққанда ӘҚҚ тапсыру шебі ұшып өтетін және ӘҚҚ шектес орган (диспетчер) басқаруға қабылдайтын сәтте а я қ т а л а д ы .

183. Әуе трассаларында, ЖӘЖ, белгіленген бағыттарда, авиация жұмыстары жүргізіліп жатқан аудандарда және АА әуеайлақтарында ӘҚҚ тәртібі жергілікті ұшу жағдайлары мен ӘҚҚ ерекшеліктерін ескере отырып, ӘҚҚА (диспетчерлік пунктіне) әрбір бағытына арналып жасалатын ұшуды ұйымдастыру жөніндегі нұсқаулықтармен және жұмыс технологияларымен анықталады.

184. Диспетчерлер эшелондаудың белгіленген аралықтарын сақтай отырып, әуе кемелерінің қозғалысына қызмет көрсетуге міндетті.

Радиолокациялық бақылау жұмыс істейтін жағдайда олар әуе жолдарының белгіленген ені, ЖӘЖ, дәліздер, бағыттар және биіктікті, төмендеуді және қонуға бет алу шегінен шығып кеткені жөнінде әуе кемелерінің экипаждарына х а б а р л а у ғ а м і н д е т т і .

185. Ұшу кезінде ерекше жағдайдың туындағаны жөнінде хабар алған диспетчер әуе кемесінің ұшып бара жатқан тұсын анықтауға және бұл туралы іздестіру-құтқару қызметін хабардар етуге, болған жағдай туралы және құлақтандыру схемасына сәйкес қабылданған шаралар туралы баяндауға, әуе кемесінің қауіпсіз ұшуы үшін қажетті жағдайларды қамтамасыз етуге, бұл жағдайға қатысы жоқ радиобағдар алмасуларын тоқтатып, өзіне бағынатын әуе кемелерінің экипаждарымен радиобағдар алмасу ережелерін қатаң сақтауға м і н д е т т і .

186. Әуе кемесінің командирі таңдалған қосалқы әуеайлаққа қарай ұшу жөнінде шешім қабылдаған соң диспетчер:

1) экипажға қосалқы әуеайлақтың әуе кемесін қабылдауға дайындығы ж ө н і н д е х а б а р л а у ғ а ;

2) ӘҚК тиісті органдармен ұшу бағыты мен эшелонды (биіктікті) келісіп, ол туралы экипажға х а б а р л а у ғ а ;

3) әуе кемесінің командиріне оның сұрауы бойынша ұшу бағытын, эшелонды (биіктікті), трассаның ауа райын және басқа деректерді хабарлауға;

4) шектес диспетчерлік пункттің диспетчеріне қосалқы әуеайлаққа бағытталған әуе кемесі туралы қажетті деректерді беруге;

5) ӘҚК шектес диспетчерлік пункттің диспетчеріне тапсыру сәтіне дейін әуе кемесінің қозғалысын бақылауды жүргізе беруге міндетті.

Әуе кемесі командирінің талап етуі бойынша қосалқы әуеайлаққа қарай ұшу оңтайлы жағымен қамтамасыз етіледі және қажет болса, төте жолмен өтеді. Автоматты тапсыру болмаған кезде немесе экипаждың сұрауы бойынша диспетчер қосалқы әуеайлақтағы нақты және болжамды ауа райы жөнінде экипажға хабарлауға міндетті.

## **18-тарау. Әуеайлақ (аэроторап)**

### **ауданындағы әуе қозғалысын қамтамасыз ету**

187. РДП тәуліктік жоспарда ұшу сапары немесе берілген "флайт-план" ( бұдан әрі - ФП) көрсетілген болса, экипаждың сұрауы бойынша әуе кемесін алдын ала стартқа тіркеп сүйреуге, қозғалтқышты іске қосуға және рөлдеуге рұқсат етеді, ҰҚЖ ұшу нөмірін, бағытты және рөлдеу жағдайларын көрсетеді.

Әуеайлақ ауданында ақпаратты автоматты тарату жүйесі ААТЖ болса, ұшу  
ҰҚЖ нөмірі көрсетілмейді.

188. Қозғалтқышты іске қосу алдында РДП экипажына диспетчер рұқсатын  
береді, ол мыналарды қамтиды:

- 1) ӘК шақыру белгісі;
- 2) тағайындалған әуеайлаққа ұшу рұқсаты;
- 3) әуеайлақ ауданынан шығу бағыты немесе F SIDA;
- 4) оған дейін көтерілуге рұқсат етілген эшелон;
- 5) жеке танып айыру коды (SQUAWK).

Егер бұрылу жағы АНА құжаттарында жарияланғаннан ерекшеленбесе, РДП  
(Мұнара) 1-бұрылу жағын көрсетпейді.

РДП (Мұнара) ӘК экипажынан қабылданған ақпаратқа растау алуға міндетті.

189. СДП диспетчері экипаждың сұрауы бойынша және қону, айналу  
диспетчерлерінің келісімімен әуе кемесін атқару стартына (немесе рөлдеуге және  
атқару стартында тоқталмастан ұшуға) бағыттауға рұқсат береді, экипажға ұшу  
жағдайларын, шығу маневрін жасау және биіктікті сатысыз алу тәртібін (ол  
қолданылатын болса) хабарлайды.

Әуеайлақ ауданында ақпарат автоматты тапсыру жүйесі (ААТЖ) жұмыс  
істейтін болса, ұшып-көтерілу жағдайлары көрсетілмейді.

190. СДП диспетчері экипаждың ұшуға дайындығы туралы баяндауы  
бойынша әуе кемесінің ұшуына рұқсат береді.

Диспетчердің әуе кемесінің ұшуына рұқсаты мыналарды білдіреді:

- 1) ҰҚЖ бос тұр және ҰҚЖ жай-күйі ӘК экипажына мәлім;
- 2) ұшып шығатын кемеге қауіпсіз аралық қамтамасыз етілген;
- 3) ұшу жолағында кедергілер жоқ;

4) экипаж ұшу қауіпсіздігіне қатер төндіретін құбылыстар (құстардың  
шоғырлануы, қауіпті метеорологиялық жағдайлар, күшті нөсер жауын-шашын

жағдайында метеорологиялық көріну 600 м-ден кем, жел бағыты мен жай-күйін ескере отырып, жер бетінде желдің жылдамдығы, әуеайлақ минимумынан төменгі нақты ауа райы бойынша белгіленген шектеулерден асу);

5) экипажға диспетчердің рұқсатында көрсетілген шеңбер биіктігі мен эшелонға шығуға рұқсат беріледі.

Бірнеше ҰҚЖ бір мезгілде ұшатын кездерде қосымша СДП негізгі СДП диспетчерінің келісімімен ғана әуе кемелерінің ұшып-көтерілуіне рұқсат етеді.

191. Ұшу жолағындағы кедергілердің алынғаны туралы нақты ақпарат берілгеннен кейін ғана СДП диспетчері әуе кемесінің ұшуына рұқсат және қондыру диспетчеріне "ҰҚЖ бос тұр" деген ақпарат бере алады.

Ұшу жолағында кедергілердің болмауынан СДП диспетчері көзбен шолып көретін учаскелер бойынша емес, экипаждың ҰҚЖ бос тұрғаны туралы баяндауы арқылы көзбен шола қарап, ал күрделі метеорологиялық жағдайларда және түнде - әуеайлақ қызметінің мамандары ақаусыз радио-жарық-техникалық жабдықтарды пайдалана отырып анықтайды.

192. Әуе кемелерін қабылдау және жөнелту кезінде ҰҚЖ жөндеу және басқа жұмыстарды жүргізу қажет болатын реттерде СДП диспетчері (Мұнара):

1) техникалық және басқа құралдарда, жұмыс жетекшісінің автомобилінде белгіленген және ақаусыз радио-жарық-техникалық жабдықтар және онымен тұрақты екі жақты байланыс болған кезде ҰБ (бұдан әрі - ҰБ) немесе аға диспетчердің рұқсатымен ғана техникалық және басқа құралдардың ҰҚЖ (ұшу жолағына) шығуына рұқсат беруге;

2) әуеайлақтағы ҰБ (аға диспетчерге) және қондыру диспетчеріне (немесе Мұнараға) ҰҚЖ (ұшу жолағындағы) жұмыстың басталуы, үзілістері және аяқталуы туралы хабарлауға;

3) кемінде әрбір 15 минут сайын жұмыс жетекшісімен радиобайланыстың болуы мен орнықтылығын бақылап отыруға;

4) ҰҚЖ жұмыс жетекшісімен байланыстың үзілгені ҰҚЖ (ұшу жолағындағы) техникалық құралдардың жарық-белгі жабдықтарының жұмысындағы кемшіліктер туралы әуеайлақтағы ҰБ (аға диспетчерге) дереу баяндауға;

5) ұшу жолағын техникалық және басқа құралдардан босату жөнінде бұйрық беруге және есептелген (нақтыланған) қону уақытынан кемінде 5 минут бұрын, сондай-ақ тікелей әуе кемесінің ұшуы алдында бұл бұйрықтың орындалуын б а қ ы л а у ғ а м і н д е т т і .

1 9 3 . Е г е р :

1) бос тұрмаса және ҰҚЖ жай-күйі ӘК экипажына мәлім болмаса;

2) басқа әуе кемесі ұшқан болса немесе екінші шеңберге кететін болса немесе оның орны қауіпсіз аралықты қамтамасыз ете алмайтын болса;

3) ұшу жолағында кедергілер болса;

4) экипажда ұшу қауіпсіздігіне қатер төндіретін құбылыстар (құстардың шоғырлануы, қауіпті метеорологиялық жағдайлар, күшті нөсер жауын-шашын жағдайында метеорологиялық көру мүмкіндігі 600 м-ден кем, жел бағыты мен ҰҚЖ жай-күйін ескере отырып, жер бетінде желдің жылдамдығы, әуеайлақ минимумынан төменгі нақты ауа райы бойынша белгіленген шектеулерден шығу) туралы ақпарат болмаса, старттық диспетчерлік пункттің диспетчеріне (Мұнараға) әуе кемесінің экипажына ұшуға рұқсат беруге тыйым салынады.

194. СДП диспетчеріне (Мұнараға) экипажға ұшу қауіпсіздігіне төнген қатер жөнінде жедел хабарлау қажет болатын жағдайларды қоспағанда, ұшу басталғанға және 200 м биіктікке (берілген биіктікке) шыққанға дейін радиобайланысымен әуе кемесінің экипажын шақыруға тыйым салынады.

195. ЖДП мен АДП әуе кемелерінің экипаждарына (қажет болған кезде) әуедегі жағдай және (өте жоғары жиіліктерде метеорологиялық жағдай мәліметтері болмаса) метеорологиялық жағдай туралы хабарлайды, белгіленген схемалар немесе берілген траекториялар бойынша ұшуға рұқсат етеді, олардың сақталуын қадағалайды, әуе кемелерінің қауіпті аралықтардан алшақтауын қ а м т а м а с ы з е т е д і .

Әуе кемелері арасындағы аралықты реттеу мақсатында диспетчер осы әуе кемесі үшін рұқсат етілген шекте үдемелі және (немесе) тігінен алғандағы жылдамдықтар режимін белгілейді.

196. Ұшу жетекшісі (аға диспетчер) мен диспетчерлер ӘҚК кезінде қосалқы (топырақ) ҰҚЖ жай-күйі мен жұмысқа дайындығын білуге және қажет болса,

қону немесе қосалқы әуеайлаққа ұшу үшін шешім қабылдау мақсатында ол жөнінде әуе кемелерінің экипаждарына хабарлауға міндетті.

197. Шеңбер диспетчерлік пунктінің диспетчері қонуға бет алған әуе кемесімен байланыс орнатқан соң оны тануға (радиолокациялық бақылау болғанда), әуе кемесі экипажының белгіленген төмендеу және қонуға бет алу схемасын немесе диспетчер ұсынатын траекторияны сақтауын үздіксіз бақылап отыруға, әуе кемесінің қауіпсіз аралықты сақтай отырып, қонуға бет алуын қамтамасыз етуге және экипажға қонуға бет алу, қону жағдайларын хабарлауға м і н д е т т і .

198. Диспетчердің нақты әуе және метеорологиялық жағдайларға қарай экипажға қону жүйесін немесе қону жүйесі режимін өзгертуді ұсынуға құқығы б а р .

199. ШДП диспетчері күрделі метеорологиялық жағдайларда қонуға бет алу кезінде әуе кемесі төртінші бұрылысқа жақындау (түзу бет алғанда глиссадағы ену нүктесі) алдында АМСА метеорологиялық элементтердің нақтыланған деректерін алуға және оларды экипажға хабарлауға міндетті. АМСА-дан метеорологиялық жағдайдың өзгеруі немесе қауіпті метеорологиялық жағдайдың пайда болуы туралы мағлұмат алынғанда диспетчер бұл жөнінде дереу экипажға х а б а р л а у ғ а м і н д е т т і .

200. Метеорологиялық ақпаратты автоматты радиобаармен (бұдан әрі - МАР ) жеткізетін құралдармен жабдықталған әуеайлақтарда нақтыланған метеорологиялық деректер әуе кемесінің экипажына МАР деректері бойынша б е р і л е д і .

201. Көзбен шолып қонуға бет алғанда экипаждың ҰҚЖ көзбен шолу байланысын орнатқаны жөніндегі хабарлауы бойынша АДП диспетчері радиолокациялық қадағалау жұмыс істейтін кезде әуе кемесінің көзбен шолып маневр жасайтын белгіленген аймаққа енуін бақылап отыруға, көзбен шолып қону рұқсатын растауға, ҰҚЖ нөмірін көрсетуге міндетті.

202. Қону диспетчері (Мұнара) таңдалған жүйе бойынша әуе кемесінің қонуға бет алуын қамтамасыз етеді және қонуға рұқсат береді.

Диспетчер қону жүйесінің ақаулары мен істен шығуы туралы экипажға дереу

хабарлауға және оған қонуға бет алуды қамтамасыз етудің басқа құралдарын пайдалану жөнінде ұсыныстар беруге міндетті.

203. Әуе кемесі санатталған минимум бойынша қонуға бет алғанда қонатын түзу алдында, сондай-ақ радиомаяктардың қиын аймақтарында басқа әуе кемелері (кедергілер) тұрмауы тиіс.

2 0 4 . Е г е р :

1) әуе кемесінің төмендеу жолындағы әуе кеңістігінде ұшу қауіпсіздігіне қатер төндіретін кедергілер болса;

2) қону алдындағы түзуде әуе кемелері арасындағы қауіпсіз аралықтың бұзылу қатері пайда болса;

3) СДП диспетчерінен ұшу жолағының бос тұрғаны жөнінде баяндау түспесе, диспетчер әуе кемесінің қонуына тыйым салуға және экипажға екінші шеңберге шығуға нұсқау беруге міндетті.

2 0 5 . Д и с п е т ч е р э к и п а ж ғ а :

1) ҰҚЖ көру мүмкіндігіндегі (көру) 2000 м-ден төменгі және бұлттардың төменгі шекарасынан 200 м биіктіктегі және одан төменгі көру мүмкіндігінің барлық өзгерістері туралы;

2) қону алды түзуі жолындағы қауіпті метеорологиялық құбылыстар туралы;

3) метеорологиялық көріну алыстығы 1000 метрге жетпейтін күшті нөсер жауын-шашын туралы;

4) жер бетіндегі желдің бағыты мен ұшу-қону жолағы бетінің жай-күйін ескере отырып, желдің жылдамдығы бойынша белгіленген шектеулерден шығу туралы;

5) ҰҚЖ көру мүмкіндігі (көру) және әуеайлақ минимумынан кем белгіленген бұлттардың төменгі шекарасы (тігінен көру) туралы дер кезінде хабарлап отыруға міндетті.

206. СДП диспетчері РЖЖР ұшып өткен соң оны көзбен шола анықтау сәтінен бастап ҰҚЖ босағанға дейін әуе кемесінің қозғалысын қадағалап отырады. Әуе кемесі қонуға бет алып, қону процесінде СДП диспетчеріне ұшу қауіпсіздігіне қатер төнетін жағдайлардан басқа реттерде экипажды байланысқа шақыруға тыйым салынады. Әуе кемесі ақауының сыртқы белгілері немесе қонуға дайын еместігі анықталғанда, СДП диспетчері бұл жөнінде экипажға дереу хабарлауға міндетті. Әуе кемесі қонған соң СДП диспетчері экипаждың баяндауы бойынша және көзбен шолу арқылы әуе кемесінің ҰҚЖ-ды босатқанына көз жеткізуге міндетті. Түнде және көру мүмкіндігі шектелетін жағдайларда ҰҚЖ бос тұруы әуе кемесі экипажының баяндауы бойынша қадағаланады.

### **19-тарау. Әуе кемелерінің ұшу кезіндегі артықшылықтары**

207. Ұ ш у к е з і н д е :

- 1) мемлекеттің мүдделерін қорғау жөнінде тапсырмаларды орындайтын;
- 2) іздестіру-құтқару, авариялық-құтқару жұмыстарын және жедел медициналық жәрдем көрсету жөніндегі тапсырмаларды орындайтын;
- 3) топтың құрамында ұшуды орындайтын;
- 4) қозғалтқышы жерде шектеулі уақытпен жұмыс істейтін;
- 5) тапсырманы орындауға жанармай қоры шектеулі;
- 6) жолаушылары бар;
- 7) неғұрлым жүрдек әуе кемелеріне артықшылықтар беріледі.

208. Қ о н у к е з і н д е :

- 1) шұғыл қонуды орындайтын;
- 2) метеорологиялық жағдайлар нашарлайтын кезде - қонуға бет алу үшін едәуір жоғары минимумы бар;



- 3) жанармай қалдығы ұзақ ұшуға жетпейтін;
- 4) жедел медициналық жәрдем көрсету жөніндегі ұшуды орындайтын;
- 5) топтың құрамында ұшуын орындайтын;
- 6) жолаушылары бар әуе кемелеріне артықшылықтар беріледі.

209. Бір мезгілде атқарылатын рейстік және әуеайлақтық ұшудың жиілігі әуеайлақ ауданында ұшуды жүргізу жөніндегі нұсқаулықта көрсетілген нормадан асып кеткенде, ұшу жетекшісінің шешімімен ұшу саны шектелуі немесе уақытша т о қ т а т ы л у ы м ү м к і н .

210. Әуеайлақ (аэроторап) ауданы арқылы қонбастан ұшатын әуе кемелері қозғалысына қызмет көрсетуді тиісті шептер мен келісілген биіктіктерде ӘҚҚ беру арқылы, әуеайлақ (аэроторап) ауданында ұшуды жүргізу жөніндегі нұсқаулықта белгіленген әуе дәліздері мен бағыттары жөніндегі тиісті диспетчерлік пункттер қамтамасыз етеді.

211. Әуе кемелерінің әуеайлақтың ұшу және қону аймағы арқылы ұшып өтуіне оны айналып өтуге болмайтын жағдайларда ғана рұқсат етіледі. Әуе кемелерінің ұшып өту тәртібі және қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету шаралары әуеайлақ ауданында ұшуды жүргізу жөніндегі нұсқаулықта және диспетчерлердің жұмыс технологияларында көрсетіледі.

212. ЖӘЖ әуе жайында (сыныпталмаған әуежайда) ӘҚҚ органы болмаса, әуеайлақ ауданындағы метеорологиялық жағдай және ұшу алаңының жай-күйі туралы қажетті ақпаратты әуежайдың тиісті дайындығы бар хабарлаушы диспетчері немесе бастығы қону (ұшу) жөнінде шешім қабылдау үшін әуе кемелерінің экипаждарына жеткізеді.

213. Автоматты ақпарат тарату жүйесімен (бұдан әрі - ААТЖ) жарақтандырылған әуежайда экипажбен бастапқы байланысты орнатудағы РПД ұшып шығу кезінде, ал жақындау пунктінің диспетчері - ұшып келу кезінде экипаждан автоматты ақпарат таратуды естігені туралы баяндауын қабылдауға міндетті.

**20-тарау. Әуе трассаларында әуе қозғалысына қызмет көрсету**

214. ӘҚҚА диспетчерлері әуе қозғалысына қызмет көрсететін шектес аудандармен және басқа ведомстволардың әуе қозғалысына қызмет көрсететін органдармен өзара әрекетте белгіленген ӘҚҚ ауданында әуе қозғалысына қызмет көрсетеді .

215. ӘҚҚ шектес органдар мен басқа ведомстволардың ӘҚҚ органдары арасында әуе кемелеріне тікелей қызмет көрсетуді өзара тапсыруы белгіленген шептерде және алдын ала келісілген эшелондарда (биіктіктерде) жүзеге асырылады .

216. ӘҚҚА диспетчерлері әуе кемелерінің қозғалысына қызмет көрсету кезінде әуе кемелері тағайындалған және қосалқы әуеайлақтардағы метеорологиялық жағдайды және олардың техникалық жай-күйін білуі тиіс.

217. Әуе кемесі баратын әуеайлақтағы (қосалқы әуеайлақтағы) метеорологиялық жағдайдың нашарлауы немесе әуе кемелерін қабылдаудың тоқтатылуы туралы мәлімет алған соң диспетчер бұл туралы дереу экипажға хабарлауы тиіс .

218. Әуе кемелері тағайындалған әуеайлақтардағы ӘҚҚА диспетчерлері жол бойындағы ӘҚҚА трасса бойындағы метеорологиялық жағдайдың нашарлауы және қосалқы әуеайлақтардың бар-жоқтығы туралы дер кезінде хабарлауға міндетті .

219. ӘК экипажынан немесе шектес диспетчерлік пункттен әуе кемесінің кету шебіне дейін жеткені туралы мәлімет алған соң осы шеп орналасқан АӘҚҚ диспетчері әуе кемесі тағайындалған және қосалқы әуеайлақтағы нақты және болжамды ауа райын, олардың техникалық дайындығын анықтауға және әуе кемесі ұшып кету шебінен өткенше, мұндай мәліметтерді экипажға хабарлауға міндетті .

220. ӘҚҚ әскери органның басқаруындағы әуе кемесі әуе трассасын қиып өтетін жағдайларда экипаждың оны қиып өтуіне рұқсатты осы кеменің ұшуын тікелей басқаратын ӘҚҚ әскери органы (аудан орталығының әскери секторы) оны қиып өтуден кемінде 15 минут бұрын әуе жолының осы учаскесінде әуе қозғалысын басқаруды жүзеге асыратын АӘҚҚ-пен шарттарды келісуден кейін береді .

221. Әуе кемесі өзара жақын орналасқан бірнеше әуе трассасын жүйелі қиып өту кезінде экипажға бұл жолдарды қиып өту үшін бір рұқсат берілуі мүмкін.

222. Әуе кемесі әуе жолының жақын орналасқан әуеайлақтан (халықаралық әуе желілері) ұшып шығар кезде әуе жолын қиып өтуге рұқсат әуе кемесінің командиріне тікелей ұшып шығу алдында беріледі.

223. Әуе трассасын қиып өту ӘҚҚ әскери және азаматтық органдардың (АС және ӘС АО) бақылауымен жүзеге асырылады, мұнда әуе кемесінің командирі осы ұшуды тікелей басқаратын ӘҚҚ әскери органмен міндетті түрде радиобайланысын орнатуы тиіс.

224. ЖӘЖ әуе қозғалысына қызмет көрсетуді жергілікті диспетчерлік пункттер (ЖДП), ал ЖӘЖ әуеайлақтар аудандарында - СДП ЖӘЖ, КДП ЖӘЖ олар үшін ұшуды ұйымдастыру нұсқаулығында белгіленген шекарада жүзеге асырады.

225. ЖДП және ЖӘЖ әуеайлақтарының диспетчерлік пункттері бақылап отыратын аудандарда авиация жұмыстары жүргізілетін кезде олардың диспетчерлері:

- 1) ұшуды жоспарлау мен диспетчерлік қамтамасыз етуді жүзеге асыруға;
- 2) тірек базаларының диспетчерлік пункттерімен өзара бірлесіп іс-қимыл жасауға;
- 3) тірек базаларына метеорологиялық ақпарат және ұшу режимі, тыйым салу және шектеу туралы ақпарат беріп отыруға;
- 4) әуе қозғалысы жоспарының орындалуын және осыған байланысты әуе кемелерінің ұшуын бақылап отыруға;
- 5) ЖӘЖ төменгі эшелоннан төмен ұшу сапарларын жасайтын әуе кемелерінің экипаждарына ЖӘЖ жапсарлас жатқан аудандардағы авиация жұмыстары аймағындағы әуе жағдайлары туралы хабарлауға міндетті.

## **21-тарау. Ұшуларды орындау**

226. Орындалатын ұшулар қауіпсіз, тиімді және жүйелі болуы тиіс (азаматтық авиацияның әуе кемелері үшін).

227. Авиация жұмыстары орындалатын аудандарда, әуеайлақтар (аэротораптар) аудандарында әуе кемелерінің әуе жолдарымен және белгіленген бағыттарымен ұшуы :

1) аспаптар бойынша ұшу ережелері (бұдан әрі - ПҰЕ) бойынша;

2) көзбен шолып ұшу (бұдан әрі - КҰЕ) және қонуға көзбен шолып бет алу ережелері (бұдан әрі - ҚКБЕ) бойынша орындалады.

228. Экипаж мүшелері ұшу кезінде осы Ережені, ӘК осы үлгілерін ҰПБ, Экипаж мүшелерінің бірлесіп әрекет етуі және жұмыс технологиясы жөніндегі нұсқаулықты, сондай-ақ ұшуды реттейтін басқа да нормативтік құжаттарды басшылыққа алуға міндетті.

229. Экипаждың ұшу құрамының мүшелері ұшуды орындау кезінде жұмыс орнында креслоның отырғышына байланатын белбеумен таңылуы тиіс. Қызмет көрсетуші адамдар ұшу және қону кезінде байланатын белбеумен таңылуы тиіс. Әуе кемесі рөлдеу басталған сәттен ұшу биіктігіне жеткенге дейін және төмендей бастаудан тұраққа бет алғанға дейін, сондай-ақ әуе кемесінің командирі талап ететін барлық жағдайларда жолаушылар белбеумен таңылуы тиіс.

230. Әуе кемесінің командиріне қолайлы ұшу жағдайларында уақытқа аз жұмыс орнынан кезінде рұқсат етіледі. Бұл жағдайда әуе кемесін екінші ұшқыш басқарады, ал экипаждың қалған мүшелері өздерінің жұмыс орындарында болуға тиіс. Экипаж кабинасынан кез келген жағдайда әуе кемесі командирінің шешімімен экипаждың бір мүшесіне ғана аз уақытқа шығуға рұқсат етіледі. Екі мүшесі бар әуе кемесі экипажының бір мүшесі шыққан кезде ұшуды жүргізуші ұшқыштың көңіл күйі кенеттен нашарлаған жағдайда жоқ ұшқышты дереу шақыру үшін кабинаға бортсеріктерінің бірі кіруге міндетті.

231. Экипаж мүшелері әуе кемесі командирінің рұқсат етуімен ғана өздерінің жұмыс орындарынан тұра алады.

232. Әуе кемелерін ҰПБ белгіленген шептерде экипаж мүшелері бақылау тексерулері картасы бойынша ұшудың кезекті кезеңін орындауға дайындықты

233. Ұшуды орындау кезінде ұшқыштардың біреуі әуе кемесінің кеңістіктегі жағдайын ұдайы қадағалап отыруға міндетті. Автоұшқыштың басқаруымен ұшу кезінде әуе кемесін басқаратын экипаж мүшесі маневр жасау алдында бұл туралы экипажға ескертуі тиіс.

234. Экипаж ұшу жағдайының күрделеніп бара жатқаны, байқалған қауіпті метеорологиялық құбылыстар, әуе кемелерінің және басқа материалдық объектілердің қауіпті жақындауы туралы ӘҚК диспетчерлік органына дереу хабарлауға міндетті.

235. Әуе кемесінде ақаусыз қабылдау-жауап беру құралы болғанда ұшқыш әуе кемесінің ҚШРЛ ӘК ҰПБ сәйкес ӘҚК мақсатында пайдаланатын әуе кеңістігі шегінде немесе одан тыс болатынына қарамастан, бұл құралды бүкіл ұшу барысында пайдаланады.

Авария жағдайына қатысты көрсетілген реттерден басқа кезде, байланыстың үзілуіне немесе заңсыз араласуға байланысты ұшқыш:

1) қабылдау-жауап беру құралын пайдаланады және онымен байланыс орнатылатын ӘҚК тиісті органның жеке көрсететін режимдері мен кодтарын таңдайды; немесе:

2) аймақтық аэронавигациялық келісімдердің негізінде ұсынылған режимдер мен кодтарды қолдана отырып, қабылдау-жауап беру құралын пайдаланады; немесе:

3) ӘҚК органдардың қандай да болмасын нұсқаулары немесе аймақтық аэронавигациялық келісімдер болмаған жағдайда 2000 кодын орнатып, А режимінде қабылдау-жауап беру құралын пайдаланады;

4) әуе кемесінде С режимінде жұмыс істейтін ақаусыз қабылдау-жауап беру құралы бар жағдайларда ұшқыш, егер ӘҚК орган оған басқа нұсқау бермесе, үздіксіз осы режимді пайдаланады.

236. ААТЖ ақпарат беру жүйесімен жарактандырылған әуежайларда старт алдындағы және қону алдындағы дайындық кезінде экипаж ақпаратты тыңдап, бұл туралы ұшып келу ЖДП диспетчеріне АДП және ұшып шығарда РДП (Мұнараға) белгіленген тәртіппен баяндауы тиіс.

ӘК экипажының ААТЖ ақпаратын алғаны туралы баяндауы оның ААТЖ қонуға бет алу жүйесімен келіскенін білдіреді, өйтпейінше ол қонуға басқаша бет а л у д ы с ұ р а у ы т и і с .

237. Әуеайлақта қозғалу (тіркеп сүйреу, рөлдеу) РДП (Мұнараның) рұқсатымен жүргізіледі. Әуеайлақта қозғалу осы әуеайлақта белгіленген қозғалыс схемасына сәйкес және әуеайлақтағы ӘҚҚ пункттің диспетчерімен үздіксіз екі жақты байланыс орнатылғанда таңбалау белгісі бойынша жүзеге а с ы р ы л а д ы .

238. Әуе кемесін күндіз және түнде тіркеп сүйреу белгіленген ережеге сәйкес, аэронавигациялық және жарқылдаған шамдарды жағу арқылы жүргізіледі. Тіркеп сүйреуге жетекшілік ететін инженерлік-авиациялық қызмет (бұдан әрі - ИАҚ) адамы тіркеп сүйреу қауіпсіздігі үшін жауап береді.

239. Қозғалтқыштарды іске қосу РДП (Мұнара) рұқсатымен тұрақтарда, рөлдеу жолдарының учаскелерінде (бұдан әрі - РЖ) немесе осы әуеайлақта Ұшуды жүргізу жөніндегі нұсқаулықта анықталған арнайы жабдықталған а л а н д а р д а жү р г і з і л е д і .

240. Әуе кемесінің тұрақтағы орнынан шығуы және тұрақтағы орнына келуі ИАҚ жауапты адамының немесе әуеайлақтағы ӘҚҚ пункт диспетчерінің рұқсатымен әуе кемесінің қозғалысына басшылық ететін кезекшінің белгі беруі б о й ы н ш а а т қ а р ы л а д ы .

Аталған тұлғалар әуе кемесінің тұрақтағы орнына келу және одан шығу кезіндегі қозғалыс қауіпсіздігі үшін жауап береді.

241. Әуе кемесі тұрақтағы орнына дәл таңбаланған белгілер бойынша орналастырылуы тиіс. Егер әуе кемесі тұрақтағы орнына көрсетілген белгілерге сәйкес қойылмаған жағдайда оның командирі бұл туралы РДП диспетчеріне ( Ә Ә Қ М ұ н а р а ға ) х а б а р л а у ға м і н д е т т і .

242. РДП диспетчері (Мұнара), әуе кемесінің әуеайлақтағы қозғалысын басқарушы м ы н а л а р ға ж а у а п б е р е д і :

1) рөлдеу бағыттарында шектеулер туралы берілетін ақпараттың д ұ р ы с т ы ғ ы н а ;

2) рөлдеу жағдайларына және белгіленген немесе көрсетілген қозғалыс схемасы бойынша қозғалуға рұқсат беруге;

3) әуе кемелерінің өзара орналасуы туралы, оның ішінде көру мүмкіндігі шектелген жағдайларда (400 м-ден кем) бір бағытпен жүретін әуе кемелерінің орналасуы туралы ақпаратқа. ӘҚҚ диспетчерлік органы жоқ әуеайлақтар мен алаңдарда рөлдеу бағытын таңдау және қозғалу қауіпсіздігі үшін әуе кемесінің командирі жауап береді.

243. Рөлдеу басталған кезде әуе кемесінің командирі (ұшқыш) тежеуіштердің ақаусыздығын тексеруге міндетті.

Рөлдеуді әуе кемесінің командирі немесе оның нұсқауы бойынша екінші ұшқыш орындайды.

Экипаж мүшелері рөлдеу кезінде айналадағы жағдайды қадағалап отыруға және байқалатын кедергілер туралы командирге ескертуге міндетті.

Рөлдеу бағытында қозғалысқа қиындық туғызатын кедергі байқалғанда әуе кемесінің командирі (ұшқыш) тоқтатуға, егер соқтығысудың алдын-алу жөнінде шаралар қабылдауға мүмкіндігі болмаса, кедергілердің бар екені туралы РДП диспетчеріне (Мұнараға) баяндауға міндетті.

244. Әуе кемесінің командирі (ұшқыш) РЖ (ҰҚЖ топырақтың) жай-күйіне, кедергілердің бар-жоқтығына және көру мүмкіндігіне қатысты рөлдеу жылдамдығын таңдайды.

245. Көріну 2000 м және одан кем болатын жағдайларда әуе кемесін түнде, сондай-ақ күндіз рөлдеу аэронавигациялық шамдар мен фараларды жағу арқылы жүзеге асырылады.

ҰПБ сәйкес жарқылдаған шамшырақтар әуе кемесін рөлдеу алдында қозғалтқыштар іске қосылғаннан бастап, олар тұраққа келіп тоқтағанға дейін күндізде және түнде жанып тұруға тиіс.

246. РДП, СДП пункттің (Мұнара) рұқсатынсыз рөлдеу кезінде ҰҚЖ мен РЖ қиып өтуге немесе онда тұруға тыйым салынады.

247. Әуе кемелері біріне бірі қарсы рөлдеген кезде олардың командирлері (ұшқыштары) рөлдеу жылдамдығын барынша азайтып, оң жаққа ұстануға, қауіпсіз аралықты сақтай отырып, сол жақ бүйірімен ажырасуға міндетті.

Қиылысатын бағытқа жақындағанда оң жағынан басқа әуе кемесін көрген ұшқыш рөлдеуді тоқтатып, аялдауы және әуе кемесін өткізіп жіберген соң өз

бағыты бойынша рөлдеуді жалғастыруы тиіс. Әуеайлақтың маневр жасау алаңында әуе кемелерін басып озуға тыйым салынады.

248. Әуе кемесі ҰҚЖ атқару стартына тұрғанға дейін ұшқыш ААТЖ арнасы бойынша немесе РДП диспетчеріне (Мұнара) ұшып-көтерілу, әуеайлақ ауданынан шығу жағдайлары туралы ақпараттар және басқа мәліметтер (сұрау б о й ы н ш а ) а л у ы т и і с .

249. Әуе кемесі, әдетте, ҰҚЖ басынан ұшып-көтеріледі. Егер бұл жағдай осы әуеайлақта Ұшуды жүргізу жөніндегі нұсқаулықта көзделген болса, экипаж бұл жағдайда ҰҚЖ басқа тұсынан қауіпсіз ұшып-көтерілуге қажетті барлық есептеулерді жүргізіп және ӘҚҚ тиісті диспетчерлік пункттен диспетчерлік рұқсат алған болса, ұшуды ҰҚЖ басқа тұсынан бастауға рұқсат етіледі.

250. СДП диспетчерінің (Мұнара) ҰҚЖ кедергінің жоқтығы туралы анық ақпараты болғанда көру мүмкіндігі шектеулі жағдайларда ғана (түнде немесе күндіз күрделі метеорологиялық жағдайларда) ҰҚЖ басқа тұсынан ұшуға диспетчерлік рұқсат беріледі.

251. Әуе кемесінің ұшуы алдында ҰҚЖ тексеруі және ҰҚЖ кедергілердің жоқтығы туралы ақпарат алу тәртібі осы әуеайлақта Ұшуды жүргізу жөніндегі нұсқаулықта және ӘҚҚ диспетчерлерінің жұмыс технологияларында көрсетіледі.

252. Әуе кемесінің экипажы ұшу дайындығы жөнінде баяндап, СДП диспетчерінен (Мұнара) ұшуға рұқсат алған соң әуе кемесінің ұшуы жүзеге асырылады. ӘҚҚ диспетчерлік органы жоқ әуеайлақтан (қону алаңынан) ұшу әуе кемесі командирінің (ұшқышының) шешімімен жүргізіледі.

253. Ұшуды әуе кемесінің командирі немесе ұшу тапсырмасында бұл міндет көзделген болса, екінші ұшқыш орындайды.

254. Қозғалтқыш істен шыққанда немесе ұшу қауіпсіздігіне қатер төндіретін басқа ақаулар пайда болып, егер ұшуды жалғастыра беру жөнінде шешім қабылданбаса, ұшу дереу тоқтатылуы тиіс.

255. Әуе кемесі түнде әдетте фараларын жаққан күйде ұшады. Егер фарларды жаққанда көру мүмкіндігін нашарлататын жарық экраны пайда болса, әуе кемесі



командирінің (ұшқыш) шешімімен фарларды өшірген күйде ұшуға болады.

256. Осы әуеайлақта ұшуды жүргізу жөніндегі нұсқаулықта және әуе кемесінің ҰПН нұсқауында көзделген болса, жел қолайлы дәрежеде арттан соғатын кезде ұшуға рұқсат етіледі.

257. Ауысу биіктігін қиып өтерде экипаж барометрлік биіктік өлшеуіштердің қысым шкалаларын 760 мм, сын. бағ. бойынша (1013,2 мб) есептеуге көшіріп, түзетулерді ескеру арқылы биіктік өлшеуіштердің көрсетулерін тексеруге м і н д е т т і .

258. Осы әуе кемесінің ҰПБ белгілеген режимдерінде ұшу бағытына шығудың белгіленген схемасына сәйкес ӘҚҚ қызметі диспетчерінің нұсқауы бойынша берілген ұшу (эшалоны) алынады.

Белгіленген немесе берілген шепте берілген эшалонға (биіктікке) жету мүмкін болмаса, ұшқыш бұл туралы ӘҚҚ қызметінің диспетчеріне дер кезінде х а б а р л а у ғ а м і н д е т т і .

259. Берілген эшалон аяқталған соң экипаж белгіленген ережелерге сәйкес биіктік өлшеуіштердің көрсетуін салыстырып, ӘҚҚ диспетчерлік органға эшалонға шыққаны жөнінде баяндауы тиіс.

260. Бағыт бойынша ұшу кезінде экипаж (ұшқыш) әуе жолының белгіленген ені шегінде ұшу бағытын сақтауға, ұшу трассасының берілген эшелонын ұстануға және өз әуе кемесінің әуедегі орнын ұдайы біліп отыруға міндетті.

261. Бағытты, ұшу эшелонын (биіктігін) және бақылау бағдарларын ұшып өту уақытын өзгерту осы ұшуды басқаратын ӘҚҚ диспетчерінің тікелей рұқсатымен жү р г і з і л е д і .

Авиация техникасы істеп шыққан немесе қонуға мәжбүр болатын жағдайларда қауіпті метеорологиялық құбылыстар аймағын айналып өтетін ғана ӘҚҚ қызметінің диспетчерімен келісе отырып, берілген бағыттан ауытқуға және ұшу эшелонын (биіктігін) өзгертуге рұқсат етіледі.

262. Ұшу эшелонынан (биіктіктен) төмендеу басталар алдында әуеайлақ ауданына жақындау кезінде немесе әуе кемесі әуеайлақ ауданында қонуға дейін төменгі эшелоннан төмен ұшу жағдайында әуе кемесінің экипажы (ұшқыш) қону алдындағы дайындықты жүргізеді. Қону алдындағы дайындықтың көлемі алдағы қонудың нақты жағдайларына сүйене отырып анықталады, сондай-ақ әуеайлақ

ауданына бет алған әуе кемесінің командирі ӘҚҚ диспетчеріне өзінің тұрған жерін, ұшу биіктігін хабарлауға және одан ұшу және қону аймағына бет алу үшін төмендеу жағдайларын алуға міндетті.

263. Жұмыс істеп тұрған ҰЖБ бағыты (қону бағыты) өзгерген немесе бұрынғы қабылданған шешімдерді өзгертуді қажет ететін жағдайлар туған кезде экипаж (ұшқыш) қосымша даярлық жүргізіп, бақылау тексеруі картасы бойынша жүйелі операциялардың орындалуын қайталап тексеруге міндетті.

264. Әуе кемесінің берілген ұшу эшелоннан (биіктіктен) төмендеуі экипаждың (ұшқыш) белгіленген (көрсетілген) шепке дейін төмендей бастауы туралы баяндауынан кейін ӘҚҚ қызметінің диспетчерінің рұқсатымен жүргізіледі. ӘҚҚ диспетчері белгіленген немесе көрсеткен шепке дейін берілген ұшу эшелонына (биіктігіне) шығу мүмкін болмаған жағдайда, экипаж бұл туралы ӘҚҚ қызметінің диспетчеріне дер кезінде хабарлауға міндетті.

265. Бір үлгідегі екі әуе кемесі бір мезгілде көзбен шола қонуға бет алу кезінде, сол жағында немесе төменгі жағында ұшып келе жатқан әуе кемесіне бірінші болып қону артықшылығы беріледі.

266. Әуе кемесінің экипажы қонуға бет алу кезінде ҰПБ талаптарына сәйкес операцияларды орындауға міндетті.

267. ӘҚҚ диспетчерлік органдары жоқ қону аландарына ұшып өткен кезде әуе кемесінің командирі (ұшқыш):

1) аланды тексеру, оның жай-күйі мен қонуға жарамдылығын анықтау үшін бақылау ұшуын орындау;

2) өзі ұшып келе жатқан аудандағы ӘҚҚ диспетчерлік пунктінің байланыс жиілігінде қону орны мен магниттік бағытын беруге; жерге қонған соң таяу маңдағы әуеайлақтың (онымен байланыс болса) ӘҚҚ органына қонғаны және болжамды ұшып шығу уақыты жөнінде хабарлауға міндетті. Егер қонғаны жөнінде баяндай алмаса, экипаж ӘҚҚ жақындау диспетчерлік пунктінің жиілігін пайдаланып, биік әуе кемелері арқылы қонған уақытын көрсетуі немесе телефон арқылы мүмкіндігінше тезірек тиісті органға ақпаратты жеткізу үшін ӘҚҚ ең жақын органға хабарлауы тиіс.

268. Экипаж (ұшқыш) МАЖР ұшып өткенге дейін ӘҚК әуе аймағы пунктiнiң диспетчерiне қонуға дайындығы туралы баяндауға мiндеттi, бiрақ ҰҚЖ шегiнен кемiнде 1000 м қашықтықта қонуға рұқсат алуы тиiс.

269. ҰҚЖ кедергiлердiң жоқтығы туралы анық мәлiмет алынған жағдайда ғана әуе кемесiнiң экипажына қону туралы ӘҚК тиiстi әуеайлақ пунктiнiң диспетчерлiк рұқсаты берiледi.

Әуе кемелерi қонар алдында ҰҚЖ қарап көру және ҰҚЖ кедергiлердiң жоқтығы туралы мәлiмет алу тәртiбi осы әуеайлақта Ұшуды жүргiзу жөнiндегi нұсқаулықта және ӘҚК диспетчерлердiң жұмыс технологияларында көрсетiледi.

270. Қону алдындағы түзуде ұшу кезiнде қону қауiпсiздiгiн қамтамасыз ете алмайтын жағдайлар (қауiптi метеорологиялық жағдай, ұшу жолағында кедергiлердiң пайда болуы, қонуға болмайтын конфигурация, бағыттан немесе глиссадан айтарлықтай ауытқу) туса, әуе кемесiнiң командирi (ұшқыш) төмендеудi тоқтатып, екiншi шеңберге шығуға мiндеттi.

271. Минимумдарды бұзбастан қона алатын жағдайлар туғанға дейiн және қайталап қонуға бет алудан кейiн жанармайдың аэронавигациялық қоры қосалқы әуеайлаққа ШҚБ-мен жетудi қамтамасыз ететiн болса, әуе кемесiнiң командирiне (ұшқыш) қонуға қайталап бет алу құқығы берiледi.

272. Әуе кемелерiнiң қонуы түнде, әдетте, фараларын жаққан боса отырып орындалады. Жарық экраны түзiлетiн тұманда және басқа метеорологиялық құбылыстарда қону кезiнде фараларды жағу биiктiгi мен оларды пайдалану тәртiбiн әуе кемесiнiң командирi (ұшқыш) анықтайды.

273. Егер бұл осы әуеайлақта Ұшуды жүргiзу жөнiндегi нұсқаулықта және әуе кемесiнiң ҰПБ көзделген болса, әуе кемелерiн шектi жылдамдықтағы қуалай соққан жел кезiнде қондыруға рұқсат етiледi.

274. Экипаж әуе кемесiн белгiленген нормативтер шегiнде жерге қону аймағына қондыруға мiндеттi.

275. Күннiң батуы мен шығуы аралығындағы кезеңде немесе ӘҚК тиiстi өкiлеттi органы белгiлей алатын кез келген басқа кезеңде ұшудағы барлық әуе кемелерiнде мынадай шамдар жанады:

1) әуе кемесіне назар аударуға арналған, соқтығысуға жол бермейтін шамдар;

2) бақылаушыға әуе кемесінің салыстырмалы ұшу траекториясын көрсетуге арналған аэронавигациялық шамдар, егер басқа шамдар қателікпен көрсетілген шамдар ретінде қабылданатын болса, басқа шамдарды жақпайды.

276. Күннің батуы мен шығуы арасындағы кезеңде немесе тиісті өкілетті орган белгілеген кез келген басқа кезеңде:

1) әуеайлақтың жұмыс алаңында қозғалатын барлық әуе кемелерінде аэронавигациялық шамдар жағылады, олар бақылаушыға әуе кемесі қозғалысының салыстырмалы траекториясын көрсетуге арналған және егер олар қателікпен көрсетілген шамдар ретінде қабылданатын болса, басқа шамдар жағылмайды;

2) тұрақты немесе әлде бір басқа тиісті жарықтан басқа әуеайлақтың жұмыс алаңындағы барлық әуе кемелерінде олардың құрылғыларының габариттерін көрсетуге арналған шамдар жағылады;

3) әуеайлақтың жұмыс алаңында пайдаланылатын барлық әуе кемелерінде әуе кемелеріне назар аудартуға арналған шамдар жағылады;

4) әуеайлақтың жұмыс алаңындағы жұмыс істеп тұрған қозғалтқыштарымен барлық әуе кемелерінде олардың қозғалтқыштарының жұмыс істеп тұрғанын көрсетуге арналған шамдар жағылады.

277. Ұшқышқа 276, 277-тармақтардың талаптарын қанағаттандыру үшін орнатылған кез келген жарқылдақ шамды өшіруге немесе олардың жарығын азайтуға, егер олар:

1) оның міндеттерін ойдағыдай орындауға теріс әсер ететін болса немесе теріс әсер ете алатын;

2) сыртқы бақылаушының көзін шағылыстыратын немесе шағылыстыру қаупі болса, рұқсат етіледі.

**21-1-тарау. Әуеайлақтарда адамдар және көлік құралдарының қозғалысын басқару тәртібі**

**Ескерту. Ереже 21-1-тараумен толықтырылды - ҚР Үкіметінің 2010.02.02 № 61 Қаулысымен.**

277-1. Әуеайлақтың маневр жасау алаңындағы, тіркеп сүйрелетін әуе кемелерін қоса алғанда, адамдардың немесе көлік құралдарының қозғалысы олар үшін немесе қонуды, рөлдеуді немесе ұшуды орындайтын әуе кемелері үшін туындайтын қауіпті болдырмау үшін әуеайлақтың диспетчерлік пунктімен басқарылады. Барлық жағдайларда рөлдеу жолдары мен ұшу-қону жолағында адамдар мен көлік құралдарының әуеайлақ диспетчерлік пунктінің рұқсатынсыз жүруіне рұқсат етілмейді.

277-2. Көру мүмкіндігі шектеулі жағдайда көзделген ережелердің қолданылу шарттарында :

1) әуеайлақтың маневр жасау алаңындағы жұмыс істеуші адамдар мен көлік құралдарының саны қажетті минимуммен шектеледі және II санатты немесе III санатты аспаптар бойынша қонуға дәл бет алған кезде ILS Сезімтал аймағын ( аймақтарын) қорғауға қойылатын талаптарға ерекше назар аударылады;

2) 277-3-тармақтағы ережелерді сақтауды ескере отырып, әуеайлақ диспетчерлік пунктінің тиісті диспетчері қолда бар техникалық құралдарды назарға ала отырып белгілеген көлік құралдары мен рөлдейтін әуе кемелері арасындағы ең аз қашықтық сақталады;

3) сол бір ҰҚЖ-ға қонуға нақты бет алу тұрақты орындалған кезде II санатты немесе III санатты аспаптар бойынша ILS-пен бірлесіп, ILS-тің неғұрлым шектейтін сыни және сезімтал аймақтарын қорғау қамтамасыз етіледі.

Көру мүмкіндігі шектеулі жағдайда көзделген ережелердің қолданылу мерзімі көру мүмкіндігі шектеулі жағдайда әуеайлақта операцияларды орындауға қатысты нұсқаулық материалына сәйкес белгіленеді, Жер үстіндегі қозғалысты басқару және оны бақылау жүйелері жөніндегі басшылықта көрсетіледі ( Халықаралық азаматтық авиация ұйымы, doc 9476) және әуеайлақтың аэронавигациялық паспортында жазылады.

277-3. Зардап шеккен әуе кемесіне көмек көрсету үшін жүретін авариялық-құтқару көлік құралдары жер үстіндегі барлық басқа қозғалыс түрлерінің алдында басымдыққа ие болады.

277-4. 277-3-тармақ ережелерінің сақталуы шартымен маневр жасау алаңында орналасқан көлік құралдары мынадай ережелерді сақтайды:

1) көлік құралдары және әуе кемелерін тіркеп сүйрейтін көлік құралдары қонатын, ұшатын және рөлдейтін әуе кемелеріне жол береді;

2) көлік құралдары әуе кемелерін тіркеп сүйрейтін басқа көлік құралдарына жол береді;

3) әуеайлақ диспетчерлік пункті диспетчерінің нұсқауларына сәйкес көлік құралдары басқа көлік құралдарына жол береді;

4) көлік құралдары мен әуе кемелерін тіркеп сүйрейтін көлік құралдары әуесайлақ диспетчерлік пункті диспетчерінің нұсқауларын орындайды.

## **22-тарау. Аспаптар бойынша ұшу ережелері**

278. Аспаптар бойынша ұшу ережесі мыналарды көздейді:

1) әуе кемелерінің бақыланатын А, С сыныптарының әуе кеңістігі шегінде және одан тысқары жерлерде, бақыланбайтын G сыныптың әуе кеңістігінде ұшу-навигациялық аспаптар бойынша ұшу;

2) бақыланатын әуе кеңістігінде АҰЕ (бұдан әрі - АҰЕ) ұшуға диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз ету, бақыланбайтын G сыныпты әуе кеңістігінде әуе қозғалысына ұшу-ақпараттық консультациялық қызмет көрсету.

279. АҰЕ бойынша ұшулар:

1) бақыланатын А, С сыныпты әуе кеңістігінде - аспаптық жылдамдық шектелмей;

2) бақыланбайтын G сыныпты әуе кеңістігінде 3000 м эшелоннан төмен ұшқан жағдайда, егер КҰЕ ережесі қолданбайтын болса, аспаптық жылдамдықты (500 км/сағ астам) шектей отырып;

3) перделерді қолданып ұшу кезінде орындалады.

280. Аспаптар бойынша ұшуды орындау үшін әуе кемелерінде бағыт бойынша "соқыр сипаттағы" ұшуды орындау және күрделі метеорологиялық жағдайларда қону үшін қажетті тиісті аспаптар мен навигациялық жабдықтар орнатылады, олар стандартты жабдықтар деп аталады.

281. Бақыланатын әуе кеңістігінде АҰЕ бойынша ұшу берілген эшелондарда (биіктіктер) тік, бойлай және бүйірлік эшелондау ережелеріне сәйкес, ұшудың берілген режимін және белгіленген бағытты қатаң ұстана отырып орындалады.

АҰЕ бойынша ұшуды орындау кезінде экипаж көзбен шолып және борттағы радиотехникалық құралдарды пайдаланып әуедегі және метеорологиялық ахуалды тұрақты қадағалап отырады.

282. 414-тармақта көзделген жағдайларды қоспағанда, ұшу эшелонының өзгеруі ӘҚК диспетчерлік органның рұқсатымен және нұсқауымен болады.

Ескерту. 282-тармаққа өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2010.02.02 № 61 Қаулысымен.

283. АҰЕ бойынша ұшу АҰЕ бойынша ұшу үшін қауіпсіз эшелон белгіленгеннен төмен емес деңгейде немесе аумағы үстінен ұшу орындалатын осы аудан үшін ӘҚК органы белгілеген ұшудың ең аз абсолюттік биіктігінен төмен емес деңгейде немесе мұндай ең аз биіктік белгіленбеген жерде:

1) қыратты немесе таулы жерлерде, әуе кемесінің есепті орнынан 8 км шегінде орналасқан ең биік кедергі нүктесінен бастап санағанда 600 метрден төмен емес биіктікте;

2) 1-тармақшада көрсетілгеннен басқа барлық жағдайларда - әуе кемесінің есептік орналасқан орнынан 8 км шегінде орналасқан ең биік кедергі нүктесінен бастап санағанда 300 метрден төмен емес биіктікте, сондай-ақ ұшқанда немесе қонғанда, қажет болатыннан басқа жағдайларды қоспағанда немесе бұған әуе қозғалысына қызмет көрсететін диспетчерлік орган арнайы рұқсат беретінінен басқа жағдайларды қоспағанда, орындалады.

284. АҰЕ бойынша ұшуды орындайтын әуе кемесінің командирі:

1) әуеайлақ аумағынан шығу схемасын, берілген эшелонда (биіктік) ұшу бағытын, төмендеу және қонуға бет алу сызбасын, берілген траекториялар мен ұшу параметрін сақтауға;

2) әуе кемесінің нақты қай жерде екендігі, биіктігі және ұшу жағдайлары туралы ақпараттың дұрыстығына және уақтылығына;

3) ӘҚК диспетчерлік органның нұсқауларын дәл және уақтылы орындауға жауап береді.

285. Басқаруымен ПҰЕ бойынша әуе кемелерінің ұшуы орындалатын ӘҚК тиісті органның диспетчері:

1) ұшу эшелондарын (биіктіктер) дұрыс тағайындауға;

2) тік, бойлай және бүйірге қарай эшелондаудың белгіленген арақашықтығын қамтамасыз етуге;

3) радиолокациялық бақылау бар болғанда әуе кемесінің ұшу бағытын, әуесайлақ аумағынан шығу, төмендеу және қонуға бет алу схемасын ұстануына б а қ ы л а у ж а с а у ғ а ;

4) экипажға метеорологиялық ахуал туралы, радиолокациялық бақылау бар болса берілген траекториядан ауытқу туралы және қажет жағдайда, әуе жағдайы және орнитологиялық жағдай туралы берілетін ақпараттың дұрыстығына және у а қ т ы л ы ғ ы н а ;

5) әуе кемесінің экипаждарына берілетін нұсқаулар мен ұсыныстардың н е г і з д і л і г і н е ;

б) іздестіру-құтқару жұмыстарын жүргізген кезде іздестіру-құтқару қызметтеріне көмек көрсетуге жауап береді.

286. АҰЕ ұшуы бойынша ұшудан КҰЕ бойынша ұшуға ауысқан кезде ӘҚҚ органын хабардар етеді. ӘҚҚ орган АҰЕ бойынша ұшуды өзгерткендігі туралы ӘК экипажына растауға тиіс.

### **23-тарау. Көзбен шолып ұшу ережесі**

287. Көзбен шолып ұшу ережелері (бұдан әрі - КҰЕ):

1) экипаждың басқа әуе кемелерінің ұшуын көзбен шолып бақылау арқылы әуе кемелерінің белгіленген арақашықтығын ұстануды;

2) төменгі қауіпсіз эшелоннан төмен биіктікте ұшқан кезде, сонымен қатар, нағыз қауіпсіз биіктікті ұстану және алдыңғы жақты көзбен шолып бақылай отырып жасанды кедергілерді айналып өтуді;

3) көзбен шолу бағдары көмегімен және қолдағы бар пилотаждық-навигациялық құралдарды пайдалана отырып белгіленген бағытта ұшу схемасын ұстануды көздейді.

288. КҰЕ бойынша ұшу ережелері:

1) бақыланатын С сыныбы әуе кеңістігінің шегінде және одан тысқары шеңберде, бақыланбайтын G сыныбы әуе кеңістігінде ұшқан кезде;



3) іңірде - жарық техникасы құралдарымен жабдықталған әуеайлақтарда (қону алаңында) немесе әуеден қону алаңын таңдағанда және жарық техникасы құралдарымен жабдықталмаған әуеайлақтарда, таң атқан соң 30 минуттен ерте емес және қараңғылық түскен соң 30 минуттен кеш емес уақытта ұшқан кезде қ о л д а н ы л а д ы .

289. КҰЕ бойынша түнде ұшуға тыйым салынады, бірақ көзбен шолып түнде қ о н у ғ а р ұ қ с а т б е р і л е д і .

290. КҰЕ бойынша ұшу төменгі әуе кеңістігінде орындалады. КҰЕ бойынша бақыланатын ұшу диспетчер рұқсат еткен жолдың ұзына бойына көзбен шолынатын метеорологиялық жағдайда (бұдан әрі - КМЖ) орындалуға тиіс. КҰЕ бойынша бақыланатын ұшуды орындауға ұшқышқа рұқсат беру ӘҚҚ орган тарапынан эшелондау қамтамасыз етілмеуін көздейді.

291. КҰЕ бойынша ұшу (КҰЕ бойынша арнайы ұшуды қоспағанда) көзге көрінетін және бұлттарға дейінгі аралықта 3-кестеде және осы Ереженің 5-қосымшасын көрсетілген қашықтыққа тең немесе одан асатын жағдайда бақыланбайтын G сыныбы әуе кеңістігінде, аспаптық жылдамдықты 500 км/сағ-тан асырмай шектей отырып, ұшу эшелоны 3000 метрден төмен ұшқан кезде орындалады.

3 - к е с т е

Сыныбы	Ұшулардың биіктігі	Ұшудағы көру мүмкіндігі	Бұлттарға дейінгі аралық
G	Бұл шамалардың қайсысы көп екендігіне қарай, теңіз деңгейінен 900 м биіктіктен жоғары немесе сол жердің үстінде 300 м биіктіктен жоғары ден кем емес	Теңіз деңгейінен 3000 м биіктікте - 8 км-ден кем емес немесе теңіз деңгейінен - 3000 м-ден төменгі биіктікте - 5 км-	Көлденеңінен 1500 м кем емес Тігінен 300 м
	Бұл шамалардың қайсысы көп екендігіне қарай,	5 км.	Бұлттар болмаған

теңіз деңгейінен 900 м  
биіктікте және одан  
төмен немесе сол  
жердің үстінде 300 м

және жер беті  
мен су беті  
көрінген  
жағдайда

б и і к т і к т е

КҰЕ бойынша ұшу (КҰЕ бойынша арнайы ұшуды қоспағанда) көзге көрінетін және бұлттарға дейінгі аралықта осы Ереженің 3 А-кестесінде көрсетілген қашықтыққа тең немесе одан асатын жағдайда бақыланатын G сыныбы әуе кеңістігінде, аспаптық жылдамдықты 500 км/сағ-тан асырмай шектей отырып, ұшу эшелоны 6000 метр және одан да төмен ұшқан кезде орындалады.

Н 3 А к е с т е

Жергілік. ті жер	Ұшу жылдамдығы (нақты), км/сағ	КҰЕ бойынша ұшудың ең төмен жағдайлары			
		жер бедерінің ең жоғары нүктесінің үстіндегі бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі	көру мүмкіндігі	әуе кемелерінен бұлттардың төменгі шекарасына дейінгі тік аралық, м	

Ұшу және қону аймағында

Жазық және кем төбелі жерлер	300 және одан 301-550	150 300	2000 5000	50 100
Таулы жер кем	550 және одан	300	5000	100
Әуе трассалары, ЖӘЖ және белгіленген бағытта бойынша келу аймағында				
Жазық және кем төбелі жерлер	300 және одан 301-550	150 300	2000 5000	50 100
Таулы жер	550 және одан	400	5000	100

( 2 0 0 0

м - г е

к е м

д е й і н )

ж ә н е

о д а н

да астам

Таулы жер 550 және одан 700 8000 100

( 2 0 0 0

м - г е

к е м

д е й і н )

ж ә н е

о д а н

д а

а с т а м

---

292. С сыныбы әуе кеңістігіндегі КҰЕ бойынша ұшу, егер бұлттар шамасы 2 октанттан аспайтын болса, және әуе кемесінен бұлттардың жоғарғы шекарасына дейінгі тігінен алғандағы қашықтық кемінде 300 м болса - бұлттардың үстімен ұ ш у ; н е м е с е :

егер әуе кемесінен бұлттардың төменгі шекарасына дейінгі аралық 3 А-кестесінде көрсетілгеннен кем болмаса, бұлттардың астымен бұлттарға дейінгі көлбеу қашықтық барлық жағдайларда 1500 м-ден кем болмаса; орындалуы м ү м к і н .

3) бақыланбайтын G сыныбы әуе кеңістігінде, теңіз деңгейінен 900 м биіктіктен төмен, бұлттардың сыртында ұшқанда көру мүмкіндігі кемінде 5 км болса, бұл ретте ұшу бағыты бойында және оның төңірегіндегі жер (су) беті және олардағы барлық дөңестер (жасанды кедергілер) ұшқышқа көретіндей болуға т и і с ;

4) бақыланбайтын G сыныбы әуе кеңістігінде теңіз деңгейінен 900 м-ден төмен биіктікте ұшуға көру мүмкіндігі ұшқанда 1500 м-ден кем емес, аспаптық жылдамдығы 300 метр және одан төмен әуе кемелеріне рұқсат етіледі; ұшқандағы көру мүмкіндігі 1500 м-ден кем, осы мүмкіндікті ескеріп басқа әуе кемелерімен немесе қандай да бір кедергілермен соқтығысып қалудан сақтандыратын аспаптық жылдамдық алған тікұшақтарға бұлттардан тысқары ж е р д е ұ ш у ғ а р ұ қ с а т е т і л г е н .

293. КҰЕ бойынша ұшқан кезде диспетчер аймағының шегінде орналасқан әуеайлақтан ұшып шығу және оған қону, сондай-ақ әуеайлақтық қозғалыс аймағына немесе қозғалыс сызбасына кіру, әуе қозғалысына қызмет ететін органдардың диспетчерлік рұқсаты бар жағдайлардан басқа реттерде, егер:

1) бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі 450 м-ден аз, немесе:

2) жердегі көру мүмкіндігі 5 км-ден аз болса орындалмайды.

294. Ұшып шығу немесе қону үшін қажет болған немесе ӘҚҚ тиісті өкілетті органдардың рұқсаты берілген жағдайлардан басқа реттерде ұшудың КҰЕ б о й ы н ш а ұ ш у :

1) халық көп тұратын ірі қалалардың немесе елді мекендер мен қалалардың үстімен, немесе сырттағы жиналған адамдардың үстімен - әуе кемесінен 600 м радиустағы ең биік кедергінің үстімен 300 м-ден төмен биіктікте;

2) 1) тармақшада көрсетілгеннен басқа кез-келген аудандарда - жер немесе су бетінен 150 м-ден төмен биіктікте орындалмайды.

295. Әуе кемесінің курсы бойынша алдында көрінген кедергіні, одан кемінде 500 м қашықтықта оң жағынан, әуе кемесінің ұшқышына (экипажына) өте сақтықпен айналып өтуге рұқсат етіледі.

296. Алда ұшып бара жатқан әуе кемесін кемінде 500 м қашықтықта оң жағынан басып озуға болады.

Әуеайлақ шеңбері бойынша ұшқанда бір үлгідегі әуе кемелерінің бірін бірі басып озуына рұқсат берілмейді. Шапшаңырақ ұшатын әуе кемелері баяу ұшатындарды кемінде 500 м ара қашықтықта шеңбердің сыртқы жағымен үшінші айналымға дейін басып оза алады.

297. Әуе кемесінің симметрия жазығына 70 градустан аз бұрыш құрып, оған құйрық жағынан жақындап келе жатқан әуе кемесі басып озушы деп саналады, алдыңғы кеме басып озушы кемеге қарағанда, сондай жағдайда болады, түнгі уақытта әуе кемесінің ешбір сол немесе оң аэронавигациялық оттарын ажырату мүмкін емес. Басып озылатын әуе кемесі бірінші кезектік құқықты пайдаланады, ал басып озушы әуе кемесі, жоғарылап немесе төмендеп бара жатқандығына, не көлбеу ұшып бара жатқандығына қарамастан оңға бұрылып жол береді; бұл екі әуе кемелерінің бір біріне қатысты орналасуы ғана өзгергенімен, басып озушы әуе кемесін, ол жеткілікті ара қашықтықта басып озғанша жоғарыдағы талапты орындау міндетінен босатпайды.

298. Әуе кемелері өзара қиылысатын бағытта және бір эшелонда (биіктікте) ұшқанда сол жағынан әуе кемесін байқаған пилот (ұшқыш) биіктігін азайтуға, ал оң жағынан байқаған пилот (ұшқыш) ұшу биіктігін көтеруге тиіс, сөйтіп олар әуе кемелерінің қауіпсіз айырылысып кетуі үшін әртүрлі биіктікте ұшады.

Егер биіктікті өзгерту мүмкін болмаса (бұлт болғандықтан, немесе ең аз биіктікте ұшқандықтан немесе басқадай шектеулерден) ұшқыштар бір бірінен қарама қарсы жақтарға бұрылып кету арқылы қауіпсіз өтуді қамтамасыз етуге тиіс, немесе, тікелей кездесетін бағыттарда әдейілеп емес жақындасып қалған жағдайда, әрбір ұшқыш сол бортпен өту үшін өз әуе кемесін оңға бұрады. Айырылысу процесінде ұшқыштар басқа әуе кемесін көзден таса қылмауы тиіс.

299. Бір биіктікте және айырылмаған бір бағытта, эшелоннан 900 м төмен ұшқанда әуе кемелерінің біріне бірі қарсы қозғалуына жол берілмейді.

300. Метеорологиялық жағдай КҰЕ бойынша ұшуға қойылған тиісті талаптарға сай келмейтін шамаға дейін нашарлағанда әуе кемесінің командирі ( ұ ш қ ы ш ы ) :

1) егер КҰЕ бойынша арнайы ұшу ережелерін қолдануға және ұшуды жалғастыруға мүмкіндік болмаса, ұшып шыққан әуеайлаққа қайтуға немесе ең жақын қосалқы әуеайлаққа қонуға;

2) егер ұшудағы мақсат, пилоттардың (ұшқыштардың) ұшу дайындығы, әуе кемесінің жасақталуы және ӘҚК тиісті органның рұқсаты бұған кедергі болса, АҰЕ бойынша ұшуға ауысуға міндетті;

3) тікұшақ пилоттары әуеден таңдаған алаңға қона алады. Өз әрекеті жайында тікұшақ ұшқышы ӘҚК көрсететін тиісті органға хабарлауға міндетті.

301. КҰЕ бойынша қарама-қарсы курстарда - төменгі эшелоннан төмен биіктікте ұшу айырылған бағытта жүргізіледі. Бүйірге эшелондау мүмкін болмаған жағдайда биіктік бойынша эшелондау жасалынады немесе бір жақты қозғалыс ұйымдастырылады.

302. КҰЕ бойынша ұшқанда әуе кемесінің пилоты әуеайлақты қауіпсіз қашықтықта немесе ӘҚК диспетчерлік органның белгілеген дәлізі бойынша өте сақтықпен айналып өтуге тиіс.

303. КҰЕ бойынша елді мекеннің үстінен ұшу, әуе кемесінде ақау болған жағдайда, оны осы елді мекеннен тысқары жерге немесе жақын жердегі әуеайлаққа қондыруға мүмкіндік беретін биіктікте орындалады. Метеорологиялық жағдай тиісті биіктікті сақтауға мүмкіндік бермесе егер айналып ұшудың басқадай тәртібі белгіленбеген болса, әуе кемесінің ұшқышы

елді мекенді, әдетте, оң жағынан айналып ұшады.

304. Егер КҰЕ бойынша ұшып келе жатқан әуе кемесінің ұшқышы АҰЕ бойынша ұшуға көшкісі келсе, мұндай жағдайда ол мынадай әрекеттер жасайды:

1) егер ұшу жоспары берілген болса - ұшудың ағымдағы жоспарына енгізілуге жататын қажетті өзгертулер туралы хабарлайды;

2) ұшу жоспарларын ұсынуға қатысты талаптарға сәйкес органға ұшу жоспарын ұсынады және бақыланатын әуе кеңістігінде АҰЕ ұшуға көшкенше р ұ қ с а т а л а д ы .

305. Кез келген жағдайда, КҰЕ бойынша ұшудан АҰЕ-мен ұшуға көшкен кезде ұшқыш өз әрекетін, сондай-ақ қажетті эшелонды (биіктікті) ӘҚҚ тиісті органмен келісіп алуға тиіс, ол өз кезегінде мұндай көшу үшін қажетті жағдай т у д ы р у ғ а м і н д е т т і .

306. Әуе кемесі КҰЕ бойынша ұшу үшін белгіленген минимумнан төмен жағдайға кенеттен түскенде, көзбен шолып ұшуға көшу мақсатында белгіленген қауіпсіз биіктен төмен құлдылауға рұқсат етілмейді. Бұл жағдайда, егер ол мүмкін болса, ұшқыш аспаптар бойынша ұшуға көшуі керек және ұшып шыққан аэродромына қайтуға немесе жақын арадағы әуеайлаққа қонуға тиіс. 180<sup>0</sup> бұрылғаннан кейін көзбен шолып ұшуға көшу мүмкіндігі болмаса, ұшқыш ұшудың төменгі қауіпсіз эшелонын алуға және өзінің алдағы әрекетін әуе қозғалысына қызмет көрсететін диспетчерлік органмен келісуге міндетті.

307. Ауа райының жағдайы КМЖ минимумынан төмен нашарласа және КМЖ ұшудың ағымдағы жоспары бойынша ұшудың мүмкін емес екендігі анық болса КҰЕ бойынша ұшуды орындаушы ұшқыш:

1) бағытталған жеріне немесе қосалқы әуеайлаққа дейін КМЖ ұшуды жалғастыруға мүмкіндік беретін, өзгертілген рұқсатты немесе шегінде диспетчерлік рұқсатты қажет ететін әуе кеңістігінен кетуді сұрайды;

2) егер рұқсат алу мүмкін болмаса, әуе кемесі КМЖ ұшуын жалғастырады және ӘҚҚ тиісті органға қабылданған шешім жайында хабарлайды, не бұл әуе кеңістігінен кетеді, не жақын арадағы әуеайлаққа қонады;

3) Аспаптар бойынша ұшу ережелеріне (АҰЕ) сәйкес ұшуға рұқсат сұрайды.

308. Әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсететін орган қамтамасыз ететін, КҰЕ бойынша ұшу мына жағдайларда орындалады:

- 1) олар бақыланатын С сыныбы әуе кеңістігі шегінде орындалатын болса;
- 2) олар бақыланатын әуеайлақтарда әуеайлақтық қозғалыстың құрамдас б ө л і г і б о л с а ;
- 3) олар КҰЕ ережелері бойынша арнайы ұшулар ретінде орындалса.

309. Ұшуды КҰЕ бойынша диспетчерлік ауданның шегінде немесе ауданға кірерде немесе ӘҚҚ ұшу жоспары ұсынылатын тиісті өкілетті орган белгілеген бағыт бойымен орындаған кезде ұшу ақпаратын ұсынуды қамтамасыз ететін ӘҚҚ органының тиісті радио жиілікте ұдайы тыңдайды және қажеттілігіне қарай әуе кемесінің қай жерде келе жатқандығы туралы мағлұмат береді.

310. КҰЕ бойынша ұшқанда ұшқыш:

- 1) ұшудың нағыз қауіпсіз биіктігін сақтауға;
- 2) ұшу бағытын, әуеайлақ аумағынан шығуға және қонуға беттелу сызбасын д ә л ұ с т а у ғ а ;
- 3) ұшып шыққан әуеайлаққа (қосалқы әуеайлаққа) қайту туралы немесе метеорологиялық жағдайлар белгіленгеннен төмен шамаға дейін нашарлағанда АҰЕ бойынша ұшуға көшу туралы уақтылы шешім қабылдауға;
- 4) әуе кемесінің ұшып келе жатқан орны және ұшу жағдайлары туралы ш ы н а й ы а қ п а р а т б е р у г е ;
- 5) ӘҚҚ диспетчерлік органның нұсқауларын дәл және уақтылы орындауға;
- 6) эшелондауды (ара қашықтықты) сақтауға жауапты болады.

311. ӘҚҚ органның КҰЕ бойынша ұшуға тікелей басшылық жасайтын д и с п е т ч е р і :

- 1) ұшу биіктігін (эшелонын) тағайындауға;
- 2) әуе кемелері ұшып шыққанда уақыт аралығын сақтауға;
- 3) әуе, метеорология және орнитология жағдайлары туралы ақпаратты у а қ т ы л ы ұ с ы н у ғ а ;
- 4) АҰЕ бойынша ұшуға көшкенде әуе кемелері арасындағы белгіленген ара қ а ш ы қ т ы қ т ы с а қ т а у ғ а ;
- 5) радиологиялық бақылау болған жағдайда әуе кемесінің ұшып келе жатқан нақты орны туралы дәл және дер кезінде ақпарат беруге жауапты болады.

## **24-тарау. КҰЕ бойынша арнайы ұшулар**

312. КҰЕ бойынша арнайы ұшулар КМЖ-дан нашар метеорологиялық жағдайлардай болған кезде диспетчерлік аймақта күндіз және түнде орындалуы, ондай ұшулар ресми белгіленген және оларды орындау тәртібі арнайы нұсқаулықтармен (әуеайлақтық аймақта ұшу нұсқаулықтарымен немесе аэротораптық аймақта ұшу нұсқаулықтарымен) анықталған жағдайда ӘҚҚ диспетчерлік орган рұқсат еткен ұшуларды көздейді, сонымен қатар:

- 1) әуе кемесінің табиғи көкжиек, жарық және жер бағдарлары бойынша, оның кеңістік орнын пилотаж-навигациялық аспаптар бойынша бір мезгілде бақылау а р қ ы л ы ұ ш қ ы ш т ы ғ ы н ;
- 2) АҰЕ үшін белгіленген көлденең және бүйірге қарай эшелондау аралығын және осы Ұшу ережесінде көзделген тік эшелондау аралығын сақтау арқылы ұ ш у д ы о р ы н д а у д ы ;
- 3) жасанды кедергілерді ескере отырып ұшудың берілген эшелонын (биіктігін ) с а қ т а у д ы ;
- 4) радиолокациялық құралдарды қолдану арқылы және (немесе) экипаждан алатын ақпарат негізінде, әуе кемелері арасындағы аралықты сақтау үшін ӘҚҚ диспетчерлік органды бақылауды көздейді.

313. КҰЕ бойынша түнгі арнайы ұшулар 6000 м эшелонда, әуе кеңістігінің төменгі шегіндегі эшелондарда немесе биіктіктерде, А, В, С санатындағы 4-



сыныпты ұшақтарда және тікұшақтарда, денсаулық сақтау ұйымдарына қызмет көрсетуге байланысты жедел ұшуды орындағанда, іздестіру-құтқару және авариялық-құтқару жұмыстарын жүргізгенде, Қазақстан Республикасының ҚМ, ҰҚК, ПМ-нің мүддесі үшін ұшулар орындағанда, сондай-ақ оқу және жаттығу ұшуларын орындағанда, басқа кез келген аудандарда және/немесе жағдайларда, Қазақстан Республикасының ӘҚК тиісті өкілетті органдарының рұқсатымен ұ ш қ а н д а к о л д а н ы л а д ы .

314. КҰЕ бойынша ұшуды және КҰЕ бойынша арнайы ұшуды орындайтын барлық әуе кемелерін эшелондау сол эшелондаудың ережелері мен минимумдарына сәйкес және мұны ӘҚК тиісті өкілетті орган міндеттеген жағдайда, КҰЕ бойынша арнайы ұшуды орындайтын барлық әуе кемелері арасында, эшелондаудың осы өкілетті органдар белгілеген минимумдарына с ә й к е с ж ү з е г е а с ы р ы л а д ы .

315. Жердегі көру мүмкіндігі кемінде 1500 м болса, КҰЕ бойынша арнайы ұшу орындайтын әуе кемелеріне олардың қонып-ұшуы үшін диспетчерлік аймаққа кіруіне және диспетчерлік аймақтан тікелей ұшып шығуына рұқсат етіледі. G сыныбы әуе кеңістігінің шегінде, әуе кемесінің ақаусыз қабылдау-беру құралымен жабдықталған-жабдықталмағандығына қарамастан, КҰЕ бойынша арнайы ұшулар орындалуы мүмкін.

316. Жердегі көру мүмкіндігі кемінде 1500 м болып, әуе кемесі ақаусыз қабылдау-беру құралымен жабдықталған және ұшқыш тиісті радиожилікті тыңдай алатын жағдайда диспетчерлік аймақ шегінде КҰЕ бойынша арнайы ұшуды орындауға рұқсат беріледі.

317. КҰЕ бойынша түнде арнайы ұшу жазық және төбелі жерлерде:

1) көру мүмкіндігі 4000 м; бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі 450 м;

2) көзбен шолып ұшуды орындағанда нағыз қауіпсіз биіктік 400 м-ден кем болмауға тиіс, ал әуе кемесінен бұлттардың төменгі шекарасына дейінгі тік қашықтық кемінде 50 м метеорологиялық жағдайларда орындалады.

318. Таудағы әуеайлақта жаттығу тұрғысына ұшуды қоспағанда, таулы жерлерде КҰЕ бойынша түнде арнайы ұшуға тыйым салынған.

319. АҰЕ схемасы бойынша, таулы әуеайлақтарда түнде көру мүмкіндігі 5000 м және бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі ұшу биіктігінен кемінде 200 м астам кезінде, таулы жерлердегі әуеайлақтарда жаттығу тұрғысына ұшуларды көзбен шолып орындауға рұқсат етіледі.

320. КҰЕ бойынша түнде арнайы ұшу олардың саны 2-октанттан артық болмаған кезде орындалуы мүмкін, бұл жағдайда әуе кемесінен бұлттардың жоғарғы шекарасына дейінгі тік арақашықтық кемінде 300 м болуы тиіс.

321. КҰЕ бойынша түнде арнайы ұшу бір бағытта қарсы қозғалыс болмаған кезде және ӘҚҚ орган мен ұшқыш арасында үздіксіз екі жақсы байланыс болған жағдайда ғана орындалады. Көзбен шолып түнде ұшқанда сол биіктікте алдында келе жатқан әуе кемесін басып озуға тыйым салынады.

322. КҰЕ бойынша түнгі арнайы ұшуға дайындалғанда ұшу бағыты жасанды кедергілерді қауіпті биіктіктің есебіне кіргізбеуге мүмкіндік беретін қашықтықта айналып өтуді қамтамасыз ететіндей есеппен, түнде жыға танылатын, өзіндік ерекшелігі бар бағдарлар арқылы белгіленеді.

323. Күндіз және кешқұрым КҰЕ бойынша белгіленген бағыттар бойынша КҰЕ бойынша түнде арнайы ұшуды орындағанда қарсы қозғалуға және әуе кемелерін басып озуға осы ҚР ӘК ҰНЕ көзделген тік эшелондауды қолданған жағдайда рұқсат етіледі.

324. Мұндай ұшуларды тік эшелондауды жүзуге асыру мүмкін болмаған кезде осы Ұшу ережесіне сәйкес көлденең эшелондаудың ара қашықтығымен әуе кемелерінің бір жақты қозғалысы ұйымдастырылуы тиіс.

325. КҰЕ бойынша арнайы ұшу және түнде қонуға бет алу жұмыс алаңы міндетті түрде жарықпен таңбаланған, жарық бағдарларымен жабдықталған алаңда орындалады. Бұлай жабдықталмаған алаңдарға көзбен шолып түнде қонуға тыйым салынған.

326. Метеорологиялық жағдай КҰЕ бойынша түнде арнайы ұшу үшін белгіленген шамадан нашарлап кеткен жағдайда әуе кемесінің командирі ұшып шыққан әуеайлағына қайтуға, немесе жақын жердегі қосалқы әуеайлаққа қонуға тиіс. Әуе кемесі түнде көзбен шолып ұшуға болмайтындай жағдайға тап болса, әуе кемесінің командирі АҰЕ бойынша ұшуға көшеді, ӘҚҚ органмен ұшу бағытын және ұшу эшелонын (биіктікті) келіседі.

## 25-тарау. Ұшып шығатын әуе кемелері

327. Жоспарланған ұшуға (немесе, ұшудың бір бөлігіне) қатысты, ӘҚК органға жіберілуге жататын ақпарат ұшу жоспары нысанында ұсынылады, ол:

1) диспетчерлік қызмет оны қамтамасыз етуі үшін кез келген ұшу (немесе, оның бір бөлігі);

2) консультациялық әуе кеңістігінің шегінде АҰЕ бойынша жүзеге асырылатын кез келген ұшу;

3) ұшу ақпаратына, авариялық хабар беруге, іздеу салуға және құтқаруға қатысты қызмет көрсетуді оңайлату мақсатында ӘҚК тиісті өкілетті орган талап еткен жағдайда, берілген аудан шегінде немесе берілген бағыт бойынша орындалатын кез келген ұшу;

4) тану мақсатында көршілес мемлекеттерде әуе кемесін ұстап қалуды болдырмау үшін тиісті әскери органдармен немесе ӘҚК органдармен іс-әрекеттердің үйлесімін оңайлату мақсатында ӘҚК тиісті өкілетті орган талап еткен жағдайда, берілген аудан шегінде немесе берілген бағыт бойынша орындалатын кез келген ұшу;

5) мемлекет шекараларын кесіп өтетін кез келген ұшу, ол басталғанға дейін ұсынылады.

328. ӘҚК тиісті өкілетті орган тарапынан басқадай нұсқаулар болмаған кезде диспетчерлік қызметті немесе консультациялық қызметті қажет ететін ұшу жоспары ұшуға дейін, тым болмағанда, 1 сағат ішінде беріледі, ал ұшып бара жатып берілсе, ӘҚК тиісті органның оның алуын қамтамасыз ететіндей әуе кемесінің:

1) диспетчерлік аймаққа немесе консультациялық ауданға кіретін жоспарлы пунктке;

2) әуе трассасын немесе консультациялық бағытты кесіп өтетін межеге жетуіне 20 минут ішінде беріледі.

329. Әуе кемесінің командирі (ұшқышы) ұшуға шешімді:

1) экипаждың (ұшқыш) ұшуға дайындығы;

2) әуе кемесінің ұшуға дайындығы;

3) әуеайлақ аймағындағы, ұшу бағыты бойынша, баратын және қосалқы әуеайлақтағы метеорологиялық жағдайды талдау;

4) әуеайлақтық ААҚ-нан (ААБ-нан) алынған аэронавигациялық ақпарат негізінде қабылдайды.

Егер ұшып шығатын, барып қонатын және/немесе қосалқы әуеайлақтарда, сондай-ақ бағыт бойынша (авиациялық жұмыстар ауданында) метеорологиялық жағдай ұшуға шешім қабылдағаннан әуе кемесі ұшып шыққанға дейінгі аралықта, бұл минимумдар үшін белгіленгеннен төмен шамаға дейін нашарласа, ӘҚҚ диспетчері ол жайында экипажға (ұшқышқа) хабарлауға тиіс. Әуе кемесінің командирі (ұшқышы) ұшып шығу мүмкіндігін қайта қарап, тиісті шешім қабылдауға тиіс.

330. Мемлекеттік (әскери) авиацияның әуе кемелерінің азаматтық әуеайлақтардан, сондай-ақ белгіленген бағыттар (авиациялық жұмыс аудандары) бойынша ұшуы немесе әскери әуеайлақтарға қонуы үшін азаматтық авиацияның әуе кемелерінің ұшуына тиісті әскери органдардың келісімімен ғана рұқсат беріледі.

331. Әуе кемесінің командирі (ұшқышы) аспаптар бойынша ұшу ережелерімен ұшуға, егер:

1) ұшып шығатын әуеайлақтағы сол кездегі ауа райы ұшу үшін белгіленген минимумнан төмен болмаса;

2) ұшу бағытында айналып өтуге болмайтындай қауіпті метеорологиялық құбылыстар жоқ болса;

3) барып қонатын әуеайлақта ұшып келгенге дейін нақты және жобадағы ауа райы 5-кестедегі нұсқалардың біреуінің талаптарына сай келсе;

4) 4-кестенің және осы ҚР ӘК ҰНЕ 339-340-тармақтарының талаптарына сай келетін қосалқы әуеайлақ болса;

5) ETOPS ережесі бойынша ұшуларды орындау кезінде маршрут бойында жарамды қосалқы әуе айлақтар болса метеорологиялық жағдайға талдау жасау негізінде шешім қабылдайды.

4 - к е с т е

Нұс.   қау.	Тағайындалған әуеайлақтар			
лар	Нақты ауа райы (ВНГО, ҰҚЖ-да көру мүмкіндігі,  аракатынасы  жел)	Болжау мен райы минимумнан төмен емес	Ұшып баратын әуеайлаққа дейін  ұшудың есеп бойынша  борынша  қамтамасыз ете алатын қосалқы әуеайлақтар саны	Барып қонатынын  қонатынын  қамтамасыз ете алатын қосалқы әуеайлақтар саны
1.	Белгіленген минимумнан төмен емес	Болжамды ауа райы минимумнан төмен 5 сағатқа дейін	2 сағ. дейін 2 сағаттан	1 2 немесе 1*
2.	Нақты ауа райы на емес	Болжамды ауа райы байланысты төмен емес	1 сағат және одан көп	1
3.	Нақты ауа райы на емес	Болжамды ауа райы байланысты емес	5 сағаттан астам	2 немесе 1*

\*Егер ауа райының болжамы ұшып келетін уақытқа бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі 100 метрге, көру мүмкіндігі 1000 метрге белгіленген минимумнан жоғары болады деп көзделсе, мұндай жағдайда қосымша әуеайлақ таңдалады.

4-кестедегі 1-нұсқа бойынша ұшуға шешім қабылдағанда ұшып баратын әуеайлақтағы нақты ауа райы туралы деректердің алынған мерзімі бақыланған кезден бастап 1 сағаттан аспауға тиіс.

332. Ұшу ұзақтығы 2 сағатқа дейін болса:

1) жылдамдық пен жол бағытының белгіленген шектеулерге сәйкестігі жел екпіні ескеріліп анықталады;

2) ҰҚЖ көру мүмкіндігін басшылыққа алуға рұқсат етілген, бұл ретте, егер ұшып-қону жолағындағы көру мүмкіндігі бойынша ұшуға шешім түнде қабылданса, ал ол ұшып баратын (қосалқы) әуеайлаққа кешқұрым немесе күндіз қонатын болса, тәуліктің қараңғы кезінен жарық кезіне ауысқанда ҰҚЖ көру мүмкіндігінің азаятындығын ескеру қажет.

Ұшу ұзақтығы 2 сағаттан асатын болса, көру мүмкіндігінің болжамдығы шамасын басшылыққа алу керек.

333. АҰЕ ұшуға шешім қабылдағанда, барып қонатын және қосалқы әуеайлақтарда:

1) ұшып келетін уақытқа болжамды қауіпті метеорологиялық құбылыстар (қосалқы әуеайлақтардағы, болу мүмкіндігі 40%-тен асатын қарсы жолығатын найзағайлардан басқасы);

2) ұшып келетін уақытқа болжамды жел екпіні;

3) бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі (егер олардың мөлшері 2 октантан аспаса);

4) ұшып келу уақытына болжамды көру мүмкіндігінің уақытша нашарлауы және/немесе бұлттардың төменгі шекарасының төмендеуі ескерілмейді.

Егер ұшып баратын (қосалқы) әуеайлаққа жету уақыты көру мүмкіндігінің және/немесе бұлттардың төменгі шекарасының болжамды өзгеру кезеңімен дәл келсе, АҰЕ ұшуға шешім қабылдағанда олардың ең аз шамасы ескеріледі.

334. АҰЕ бойынша ұшу үшін, егер әуеайлақта ұшып келетін уақытқа:

1) бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі 50 м-ге және көру мүмкіндігі 500 м-ге минимумнан жоғары;

2) егер әуеайлақ санатталған минимум бойынша пайдалануға рұқсат етілген, ал ұшқыш пен әуе кемесі тиісті санат бойынша ұшуға жіберілген болса, бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі кемінде 90 м және көру мүмкіндігі

3) таңдап алынған қосалқы әуеайлақ ұшып баратын әуеайлақтан 50 км-ден аспайтын жерде орналасқан жағдайда бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі 100 м-ге және көру мүмкіндігі 1000 м-ге минимумнан жоғары деп болжанса ол қосалқы әуеайлақ ретінде таңдалады.

335. Таудағы әуеайлақ, егер әуеайлақ алдын ала дайындық кезінде зерттелсе және онда төмендеу және қонуға беттелу схемасы бойынша тренажерде жаттығу жүргізілген болса, ал әуе кемесінің командирі 1-сыныпты ұшқыш болса алдын ала тексерілмей-ақ қосалқы әуеайлақ ретінде таңдап алынады.

336. Қолайсыз аэронавигациялық және (немесе) метеорологиялық жағдай, сондай-ақ жанармай құю қосалқы әуеайлақ таңдауға мүмкіндік бермесе, әуе кемесінің командиріне (ұшқышына) қосалқы әуеайлаққа немесе ұшып шығу әуеайлағына арналған шепті есептеу арқылы, ұшуға шешім қабылдау құқығы беріледі, егер :

1) кететін межеден ұшып баратын әуеайлаққа және қосалқы әуеайлаққа дейін ұшу ұзақтығы есеп бойынша 2 сағаттан аспаса;

2) ұшып баратын және қосалқы әуеайлақтарда нақты ауа райы минимумнан төмен емес (ұшу ұзақтығы есеп бойынша 2 сағаттан аспаса - нақты ауа райына байланысты емес) ;

3) ұшып баратын және қосалқы әуеайлақтарға ұшып келген уақытқа ауа райының болжамы осы Ережеде белгіленген талаптарға сай келсе, бұл ретте қосалқы әуеайлаққа немесе ұшып шыққан әуеайлаққа ұшып жету жағын ескеріп шешім қабылдауға құқық берілген, ал әуе кемесінің бортындағы жанармайдың есептік шамасы ұшып баратын әуеайлаққа ұшып келген кезде айналу биігінде кемінде 1 сағат ұшуға жететін болу керек. Кету межесін қосалқы әуеайлаққа ұшып келудің есептік уақытына алғанда, әуе кемесінің бортындағы жанармай мөлшері айналу биігінде кемінде 30 минут ұшуға жететіндей қалған жағдайда анықталады .

337. Әуе кемесінің командирі, егер:

1) ұшып баратын әуеайлақта бірін-бірі қиып өтпейтін, осы үлгідегі әуе кемелерінің қонуына жарамды ҰҚЖ, оның ішінде осы ӘК үлгідегі қонуға





бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі, егер нақты және болжамды мөлшері ұшу биіктігінің астында 2 октанттан аспаса және ұшу бұлттардың жоғарғы шекарасынан кемінде 300 м биіктікте қамтамасыз етілсе есепке алынбайды.

341. Ұшып шығатын әуе кемелеріне диспетчерлік қызмет көрсетілгенде әуе кемелерін ұшыру рәсімі ұшқыштың (экипаж) ӘҚК диспетчерлік пункттен қозғалтқышты іске қосу алдында немесе от алдырғаннан кейін алдын ала стартқа дейін ұшу шарттарын және диспетчердің рұқсатын алуды көздейді.

#### 342. Диспетчердің рұқсаты:

ӘК шақыру белгісін, пайдаланылатын ҰҚЖ, ұшып баратын әуеайлаққа дейін немесе пунктке дейін баруға рұқсатты, ұшу бағыты немесе аспаптар бойынша ұшып шығудың стандартты сызбасын, ұшып шыққаннан кейін алуға рұқсат етілген эшелонды, СКВОК (ҚШРЛ радиолокациялық тану коды) және әуе қозғалысына қызмет ететін келесі диспетчерлік пунктпен және қажеттілігіне қарай басқалармен байланыс жиілігін қамтиды.

Диспетчерлік рұқсатты әуе кемесінің экипажы толық растауға тиіс.

#### 343. Ұшу шарты мыналарды қамтиды:

1) жердегі желдің бағыты мен жылдамдығы туралы мәліметтерді (оның екпіні), көру мүмкіндігінің шамасын (ҰҚЖ көру қашықтығы), егер ол 2000 м-ден аз  
б о л с а ;

2) атмосфералық қысымның шамасын, QNH немесе QFE биіктік өлшеу  
қ ұ р ы л ғ ы с ы ү ш і н ;

3) ауа температурасын (ГТҚ үшін шық тұру нүктесі) немесе экипаждың  
с ұ р а у ы б о й ы н ш а .

#### 344. Ұшар алдында ұшқышқа (экипажға) диспетчер:

1) жердегі желдің бағыты мен жылдамдығының кез келген елеулі өзгерісін, көру мүмкіндігінің шамасын, егер 2000 м-ден кем болса, ҰҚЖ көру мүмкіндігінің  
а р а қ а ш ы қ т ы ғ ы н ;

2) ұшып шығатын және биіктік алатын аймақтағы ерекше метеорологиялық  
ж а ғ д а й л а р ы н ;

3) ұшу сызбасының (траекториясының) стандарттан өзгеше және ААТЖ кірмеген кез келген өзгерісін қосымша хабарлайды.

Қозғалтқыш іске қосылғаннан кейін РДП (Мұнараның) диспетчері алдын ала старт алуға және СДП (Мұнараның) диспетчері атқарушы стартқа нұсқау береді.

Ұшып шығатын әуе кемелерінің экипаждары үшін ААТЖ бойынша берілетін міндетті хабарлардың және ӘҚҚ әуеайлақ пунктінің диспетчерінен берілетін қосымша ақпараттардың тізбесі ИКАО-ның 11-қосымшасына сәйкес анықталады .

345. Іс жүзіндегі әуе жағдайларын ескере отырып, ӘҚҚ диспетчері ұшу үшін экипажға "слот-тайм" тағайындауы мүмкін. Ұшу уақыты не тіркелген не анықталған ара қашықтықта көрсетіледі. Ұшу үшін тағайындалған "слот-тайм" алғаннан кейін ұшқыш (экипаж) тағайындалған уақытта ұшуға дайын болуы үшін қозғалтқыштарды (қозғалтқышты) іске қосудың уақытын дербес есептейді.

346. Атқарушы стартта тоқтаусыз ұшқан кезде пилот (экипаж) ұшуға рұқсат сұрайды және оны рульдеу процесінде немесе әуе кемесінің ҰҚЖ шыққан сәтінде диспетчерден алады .

347. Егер ұшуға рұқсат алғаннан кейін ӘК экипажы 40 секунд өткеннен кейін ұшуды бастамаса, экипаж жаңадан рұқсат сұрауға немесе ұшудың жаңа уақытын хабарлауға міндетті.

## **26-тарау. Ұшу-қону операцияларының ең аз аралығы**

348. Әуе кемелерінің ұшатын үшін ұшуға және қонуға бет алған әуе кемелерінің орналасқан жерін ескере отырып, рұқсат етілген ең аз (қауіпсіз) аралық белгіленеді .

349. Әуе кемелерінің ұшуы мен қонуы арасындағы ең аз уақыттық ара қ а ш ы қ т ы қ :

1) бір ҰҚЖ-нан және остерінің аралығы 760 метрден аз болатын қатарлас ҰҚЖ - н а н ұ ш қ а н д а - 45 секунд ;

2) остерінің арасындағы қашықтығы 760 метр және одан көп болатын қатарлас ҰҚЖ-нан ұшқанда - 30 секунд ;

3) қалған жағдайлардың барлығында - 1 минуттан кем емес.

350. ҰҚЖ және остерінің арасындағы қашықтығы 760 метрден аз болатын қатарлас ҰҚЖ ұшқанда ең аз уақыттық аралық:

1) орта және ауыр әуе кемелерінің соңынан ұшатын жеңіл және аса жеңіл әуе кемелері үшін - 3 минут;

2) ауыр әуе кемелерінің соңынан ұшатын ауыр, сондай-ақ ауыр әуе кемелерінің соңынан ұшатын орта әуе кемелері үшін - 2 минут болып белгіленген.

351. Бір және остерінің арасындағы қашықтығы 760 метрден аз болатын қатарлас ҰҚЖ қонғанда ең аз уақыттық аралық:

1) орта және ауыр әуе кемелерінің соңынан ұшатын жеңіл және аса тыс жеңіл әуе кемелері үшін - 3 минут;

2) ауыр әуе кемелерінің соңынан ұшатын орта және ауыр әуе кемелері үшін - 2 минут;

3) қалған жағдайлардың барлығында - 1 минуттан кем емес.

## **27-тарау. Биіктік өлшегіштерін орнату ережесі**

352. Әуе кемелері ұшуының барометрлік биіктігін есептеу мынадай ұшу кезінде жүргізіледі:

1) әуеайлақ ауданында ұшудың әуеайлақтық шеңбері шегінде, ауысу биіктігінде және одан төменде - әуеайлақтағы атмосфералық қысымның шамасы бойынша (ҰҚЖ шегі) немесе орташа теңіз деңгейіне келтірілген әуеайлақтағы атмосфералық қысымның шамасы бойынша (ҰҚЖ шегі);

2) төменгі эшелонның биіктігіндегі бағыт бойынша - теңіз деңгейіне келтірілген бағытта (бағыт телімінде) ең аз атмосфералық қысым бойынша;

3) ауысу эшелонында және одан жоғарыда - 760 мм сынап бағанасының (1013,2 мб) стандартты атмосфералық қысымы бойынша.

**Ескерту. 352-тармаққа өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2010.02.02 № 61 Қаулысымен.**

353. Алдын ала стартта экипаж барометрлік биіктік өлшегішінің стрелкасын " нөл" деген биіктікке қоюға және қысым шкаласының көрсеткенін әуеайлақтағы

атмосфералық қысым шамасымен салыстыруға міндетті.

Экипаж орташа теңіз деңгейіне келтірілген әуеайлақтағы атмосфералық қысымның шамасын (ҰҚЖ шегін) пайдалану туралы шешім қабылдаған жағдайда экипаж мүшелері барометрлік биіктік өлшегіштің стрелкаларын әуеайлақтан ұшу биіктігіне қояды және қысым шкаласының көрсеткенін теңіздің орта деңгейіне келтірілген әуеайлақтағы атмосфералық қысым шамасымен салыстырады.

**Ескерту. 353-тармаққа өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2010.02.02 № 61 Қаулысымен.**

354. Эшелонда ұшу үшін биіктік алғанда барометрлік биіктік өлшегішінің қысым шкаласын әуеайлақтағы атмосфералық қысымға (немесе теңіздің орта деңгейіне келтірілген әуеайлақтағы атмосфералық қысымға (ҰҚЖ шегі), сәйкес келетін көрсеткіштен "760" деген көрсеткішке ауыстыру өтудің биіктігінен қиып өткен кезде жүргізіледі.

**Ескерту. 354-тармаққа өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2010.02.02 № 61 Қаулысымен.**

355. Қонуға бағыт алар алдында барометрлік биіктік өлшегіштің қысым шкаласын 760 мм сынап бағанасының (1013,2 мб) көрсеткішінен қону әуеайлағындағы (немесе теңіздің орта деңгейіне келтірілген әуеайлақтағы атмосфералық қысымға) атмосфералық қысымның шамасына сәйкес келетін көрсеткішке ауыстыру, диспетчер одан әрі төмендеуге рұқсат бергеннен кейін өту эшелонында көлбей ұшқанда мына ретпен орындалады: әуе кемесінің ұшуды пайдалану жөніндегі нұсқаулығында айтылған жағдайларды қоспағанда, әуе кемесінің командирі, екінші ұшқыш, штурман.

**Ескерту. 355-тармаққа өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2010.02.02 № 61 Қаулысымен.**

356. Төменгі эшелоннан төменгі биіктіктегі бағыт бойынша ұшқанда барометрлік биіктік өлшегіштің қысым шкаласын әуеайлақтағы атмосфералық қысымға сәйкес келетін көрсеткіштен теңіз деңгейіне келтірілген бағыт бойынша ең аз атмосфералық қысымға сәйкес келетін көрсеткішке ауыстыру ұшу және қону аймағынан (ұшудың әуеайлақтық шеңберінен) шыққан кезде жүргізіледі.

357. Төменгі эшелоннан төмен биіктікте әуеайлаққа жақындаған кезде барометрлік биіктік өлшегіштің қысым шкаласын теңіз деңгейіне келтірілген бағыт бойынша ең аз атмосфералық қысымға сәйкес келетін көрсеткіштен әуеайлақтағы қысымға (оны пайдалану туралы экипаж шешім қабылдаған жағдайда) сәйкес келетін көрсеткішке ауыстыру ұшу және қону аймағына (жергілікті әуе қатынасының әуеайлағында - ұшудың әуеайлақтық шеңберіне)

Ескерту. 357-тармаққа өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2010.02.02 № 61 Қаулысымен.

358. Тегіс немесе қыратты жерлерге орналасқан, АМСА жоқ әуеайлақтардан ұшудың алдында келтірілген қысымды экипаж барометрлік биіктік өлшегіштің қысым шкаласы бойынша анықтайды, оның стрелкасы әуеайлақтың абсолюттік биіктігіне тең биіктік шамасында белгіленуі тиіс.

359. ҰҚЖ деңгейіндегі атмосфералық қысым кезінде таулы жерлердегі әуеайлақтарда барометрлік биіктік өлшегіштің қысым шкаласында белгіленетін шекті шамадан аз атмосфералық қысымда мыналар қажет:

1) ұшу алдында әуеайлақ қысымының мәні теңіз деңгейіне келтірілген шамада белгіленуі керек. Бұл жағдайда биіктік өлшегішінің көрсеткіші "шартты нөл" деп алынады, соған қарап берілген биіктік алынады;

2) қону алдында диспетчер экипажға әуеайлақтың абсолюттік биіктігін және әуеайлақтың атмосфералық қысымының теңіз деңгейіне келтірілген мәнін хабарлайды, биіктік өлшегішінің ұшудың абсолюттік биіктігін, ал қону кезінде - әуеайлақтың теңіз деңгейінен биіктігін көрсететіндігін ескере отырып, экипаж оны биіктік өлшегішінде белгілейді және қонуға бағыт алады.

360. Ұшу кезінде қысымды тексеру және белгілеу тәртібі ӘК ҰПЕ сәйкес жүзеге асырылады.

## **28-тарау. Өту эшелонын анықтау**

361. Жақын келетін диспетчерлік пункттері немесе әуеайлақтық аймақтың диспетчерлік пункттері, қажет болған жағдайда, QNH туралы хабарлардың және теңіздің орташа деңгейіндегі болжанған қысымның негізінде тиісті уақыт аралығына өту эшелонын белгілейді, ол тиісті әуеайлаққа (аэроторапқа) жақын жерде пайдаланылады.

362. Өтудің тиісті әуеайлақ (аэроторап) үшін белгіленген абсолюттік биіктігінен жоғары пайдаланылатын ең төменгі ұшу эшелоны өту эшелоны болып табылады. Біріне-бірі жақын орналасқан екі және одан көп әуеайлақтар үшін өтудің жалпы абсолюттік биіктігі белгіленеді. ӘҚҚ тиісті органдар өтудің тиісті әуеайлақтарға жақын жерде кез келген уақытта пайдаланылатын жалпы эшелонды белгілейді.

363. Ұшуда пайдаланылатын ең төменгі эшелон - ұшудың белгіленген ең аз абсолюттік биіктігіне сәйкес келетін немесе тікелей оның үстіндегі эшелон.

Ұшуда пайдаланылатын нақты ең төменгі эшелон қолданылатын диспетчерлік ауданның бөлігі әуе қозғалысына қызмет көрсетудің мұқтаждығына сәйкес анықталады.

364. ӘҚҚ тиісті органдар кез келген уақытта ұшудың ең төменгі эшелоны үшін қажетті ақпарат иелік етеді, олар бағыттарда немесе бағыттар телімдерінде жер бетінен жеткілікті биіктік қорын қамтамасыз етеді, оларға қатысты бұл ақпарат қажет болады және ұшқыштардың сұрауы бойынша әуе кемесінің бортына беріледі.

365. ӘҚҚ тиісті өкілетті орган міндеттеген жағдайда немесе ұшқыштың сұрауы бойынша өту эшелоны қону үшін берілетін диспетчердің рұқсатына қосылады.

366. Ұшу ақпарат орталықтарында және аудандық диспетчерлік орталықтарда әуе кемесінің бортына беру үшін (сұрау бойынша) тиісті мөлшерде QNH туралы хабарлар немесе атмосфералық қысымның ұшу ақпарат аудандарына және олар қамтитын диспетчерлік аудандарға қатысты болжамдар болады.

## **29-тарау. Ұшудың қауіпсіз биіктігін анықтау және ұстау**

367. АҰЕ, КҰЕ және арнайы КҰЕ бойынша ұшудың ақиқат қауіпсіз биіктігі жердің бедеріне және ондағы жасанды кедергілердің биіктігіне, ӘК ұшу жылдамдығына, ұшуда және навигацияда жіберілетін ауытқулар ескеріле отырып қолданылатын ережеге және ұшу ауданына биіктік өлшегіші жіберетін қателіктерге, атмосфераның турбуленттігі жағдайында ұшу траекториясынан тігінен алған бағытта ауытқуы мүмкін екендігіне және орнитологиялық жағдайға б а й л а н ы с т ы б е л г і л е н е д і .

Ұшудың ақиқат қауіпсіз биіктігі 5-кестеде көрсетілген.

368. Ақиқат қауіпсіз биіктіктен төмен емес биіктіктегі ұшуды қамтамасыз ету үшін ұшудың аспаптық қауіпсіз биіктігіне есептеме жасалады.

369. АҰЕ бойынша әр ұшу алдында:

1) аэронавигациялық ақпараттар жинағы бойынша (әуеайлақтар аудандарында ұшуды жүзеге асырудың нұсқаулықтары) әуеайлақ шеңбері бойымен ұшу биіктігі (шеңбер биіктігі), әуеайлақ ауданындағы ең төменгі қауіпсіз биіктік (ЕҚБ) және жақын келетін аудандағы қауіпсіз биіктік а н ы қ т а л а д ы ;

2) төменгі қауіпсіз эшелонның биіктігі есептеледі.

5 - к е с т е

АҰЕ және КҰЕ ұшудың белгіленген ақиқат қауіпсіз биіктігі С сыныбы

---

Ұшу жылдамдығы (ақиқат), км/сағат | Ұшудың қауіпсіз биіктігі  
(ақиқат), метр
АҰЕ бойынша

Ұшу және қону аймағында	АҰЕ бойынша	КҰЕ бойынша
300 және одан аз (шеңбер бойынша)	300	100
300-ден артық (шеңбер бойынша)	300	100
Жақындап қону ауданында, әуе трассаларында, ЖӘЖ және белгіленген бағыттарда		
а) тегіс және қыратты жерлерде және су кеңістігінің үстінде		
300 және одан аз	600	100
301-ден 550-ге дейін	600	200
550 - ден артық		600
б) таулы жерлерде (2000 метр және одан аз) :		
550 және одан аз	900	300
550 - ден артық		900
в) таулы жерлерде (2000 метрден биік) :		
550 және одан аз		900
550 - ден артық		900

370. Ұшу және қону аймағындағы ұшудың қауіпсіз биіктігіне есептеме жасағанда жер бедері мен ондағы жасанды кедергілердің артықшылығын есепке алғандағы жолақ АҰЕ бойынша ұшқанда 10 км, ал КҰЕ бойыншада - бағыт осінің екі жағында 5 км болуы тиіс. Радиолокациялық бақылау бар болған жағдайда 10 км, ал радиолокациялық бақылау жоқ болған жағдайда - бағыт осінің екі жағында 25 км; КҰЕ бойынша ұшу - дәліз ені шегінде.

Әуе кемелерінің барлық түрлеріне арналған шынайы қауіпсіз биіктіктің бұл шамасы қонуға бағыт алған сұлба бойынша ұшу кезінде 4-бұрылыстан шыққанға дейін сақталады. 4-бұрылыстан шығу нүктесінен 1-бұрылысқа дейін аралықта ұшу биіктігі мен кедергілері есепке алынған жолақ ені "Азаматтық авиация әуе кемелерінің ұшуы және қонуы үшін минимумдарды анықтау әдістемесіне" сәйкес анықталады және осы әуеайлақта ұшуды жүзеге асыру жөніндегі нұсқаулықта көрсетіледі.

Егер жер бедерінің жағдайларымен немесе басқа себептермен бұл талаптарды

орындау мүмкін болмаса Қазақстан Республикасы авиация әкімшілігінің өкілетті мемлекеттік органы бекітетін, қонуға бет алудың арнайы сұлбасы қолданылады.

371. Жер бедерінің және ондағы жасанды кедергілердің көп болуын есепке алу жолағы әуе жолдары, ЖӘЖ және белгіленген бағыттар (әуеайлақ ауданынан тысқары) бойынша қауіпсіз биіктікті және төменгі қауіпсіз эшелонды есептеп, АҰЕ ұшу кезінде - бағыт осінің екі жағында 25 км, ал КҰЕ - жол енінің шегінде (жергілікті әуе жолдарында, белгіленген бағытта) болуы керек.

372. Таулы жердегі әуеайлақтарда КҰЕ бойынша ұшқанда, кейбір жағдайларда шеңбер бойынша ұшу жылдамдығы 300 км/сағат және одан артық әуе кемелері үшін жер бедерінің және ондағы жасанды кедергілердің көп болуын есепке алу жолағының ені авиация әкімшілігінің шешімімен қысқаруы мүмкін, ол жайында осы әуеайлақта ұшуды жүзеге асыру жөніндегі нұсқаулықта көрсетіледі.

373. Арнайы КҰЕ ұшу үшін ақиқат қауіпсіз биіктік осы Ереженің 6-кестесінде келтірілген.

374. Әуеайлақ шеңбері бойынша ұшу биіктігі (шеңбер биіктігі) шеңбер бойынша ұшу жылдамдығына және ақиқат қауіпсіз биіктікке байланысты анықталады және 100 метр еселенген мәнге дейін ұлғаю жағына дөңгелектенеді.

375. Әр әуеайлақ үшін аспаптар арқылы ұшудың ең төмен қауіпсіз биіктігі (бұдан әрі - ЕҚБ) белгіленеді, ол биіктік қонуға бағыт алған сұлбаның сыртына шығып кеткенде апаттық жағдайда төмендеу үшін пайдаланылады және ӘБН 50 км радиустағы жер бедерінің ең жоғарғы нүктесінен және жасанды кедергілерден 300 метр жоғары ақиқат қауіпсіз ұшудың ең аз қорын қамтамасыз етеді. Егер жасанды кедергілерді қоса алғанда, жер бедеріндегі биіктіктердің айырмасы 100 метрден аспаса, ЕҚБ әуеайлақтың барлық ауданы үшін бірдей белгіленеді. Биіктіктердің айырмасы үлкен болған жағдайда әуеайлақ секторларға бөлінеді, ал әрбір сектор үшін ең төмен қауіпсіз биіктік белгіленеді. Жер бедерінің ең жоғары нүктесінің және жасанды кедергілердің биіктігі ұшу жолағының қонуға баратын бағытындағы табалдырықтың деңгейіне қатысты анықталады және 100 метр еселенген мәнге дейін ұлғаю жағына дөңгелектенеді.

376. Жақын келетін ауданда ұшудың қауіпсіз биіктігі әуеайлақтың теңіз деңгейіне келтірілген атмосфералық қысымы бойынша анықталады.



377. Жақын келетін ауданда ұшудың қауіпсіз биіктігі, шеңбер биіктігі және ЕҚБ орташа жылдық температура мен әуеайлақтағы қысымның ең аз шамасы бойынша жүргізілген көп жылдық бақылау негізінде есептеледі және осы әуеайлақта ұшу жүргізудің нұсқаулығында және аэронавигациялық ақпарат жинағында көрсетіледі.

378. Төменгі қауіпсіз эшелонның биіктігі алынған мәнді таяу ілеспе эшелонға дейін өсіре отырып, 760 мм сынап бағанасындағы атмосфералық қысым (1032,2 мб) бойынша ұшудың қауіпсіз биіктігін есептеу арқылы анықталады.

379. АҰЕ және арнайы КҰЕ бойынша әрбір ұшу алдында:

- 1) төменгі эшелоннан төмен ұшқанда әуеайлақ ауданындағы қауіпсіз биіктік;
- 2) төменгі эшелоннан төмен бағыт бойындағы (авиациялық жұмыстар ауданындағы) ұшудың қауіпсіз биіктігі;
- 3) төменгі қауіпсіз эшелонның биіктігі есептеледі.

380. КҰЕ бойынша төменгі эшелоннан төмен ұшқанда әуеайлақ ауданындағы қауіпсіз биіктік (әуеайлақтың атмосфералық қысымы бойынша) және бағыт бойындағы қауіпсіз биіктік (келтірілген ең аз қысым бойынша) ұшу (тағайындалған) әуеайлақтағы температураның нақты шамасы бойынша есептеледі.

381. Бағыт бойында және тегіс және қыратты жердегі әуеайлақ ауданында төменгі эшелоннан төмен, КҰЕ бойынша ұшу үшін қауіпсіз биіктікті есептегенде, егер әуе кемесінің ұшу жылдамдығы 300 км/сағаттан аспайтын болса, жасанды кедергілердің биіктігі есепке алынбайды. Әуе кемесінің экипажы жасанды кедергіні Көзбен шолып кемінде 500 метр қашықтықта айналып өтуі тиіс.

Таулы жерлерде КҰЕ бойынша ұшқанда жасанды кедергілердің биіктігі ұшу жылдамдығына қарамастан қауіпсіз биіктіктің есебіне кіреді.

382. Бағыт бойынша, сондай-ақ ұшу және қону аймағында арнайы КҰЕ бойынша ұшу 6-кестенің талаптарына сай болған жағдайларда орындалады.

Ұшу биіктігінен төмендегі бұлттардың мөлшері екі октанттан аспаса - КҰЕ бойынша бұлттан жоғары ұшуға рұқсат беріледі. Бұл жағдайда бұлттардың

жоғары шекарасынан әуе кемесіне дейінгі қашықтық 300 метрден кем болмауы  
т и і с .

383. Ұшудың аспаптық қауіпсіз биіктігін есептеудің тәртібі осы Ереженің 1-  
қ о с ы м ш а с ы н д а к е л т і р і л г е н .

Ұшуды орындаған кезде экипаж Түзетулер енгізудің бірыңғай әдістемесі  
талаптарына сай биіктік өлшегішінің түзетулерін ескеруге міндетті.

б - к е с т е

Жер жағдайы	Ұшудың қауіпсіз биіктігі (ақиқат), м е т р	Бедердің ең биік нүктесі   бұлттардың төменгі шекара.   сының биіктігі, метр		Көру мүмкіндігі	
		күндіз	түнде	күндіз	түнде

Денсаулық сақтау ұйымдарына, іздестіру-құтқару жұмыстарына қызмет  
көрсетуге байланысты жедел ұшу және жаттығу мақсатындағы ұшу

Т е г і с

ж ә н е

қыратты 50 250 100 300 1000 4000

Таулы 300 - 400 - 2000

Әуе тасымалы және авиациялық жұмыстар бойынша ұшулар

Тегіс - 400 - 450 - 400

ж ә н е

қ ы р а т т ы

Ұшу және қону аймағында жер бедерін және жасанды кедергілердің көп  
болуын есептеу, жолағының ені бағыт осінің екі қапталында күндіз 5 км, түнде -  
10 к м б о л а д ы .

ЖӘЖ бойынша және белгіленген бағытпен ұшу кезінде жер бедерінің және  
жасанды кедергілердің көп болуын есептеу жолағының ені бағыт осінің екі  
қапталында күндіз - 5 км, түнде - 10 км, таулы жерлерде - ЖӘЖ (белгіленген  
бағытының) ені шегінде болады.

Тегіс және қыратты жерлерде бұлттардың төменгі шекарасының нақты және  
болжамды биіктігі 150 метрден кем және көру мүмкіндігі 3000 метр және одан  
алыс болғанда, ұшу жылдамдығы 300 км/сағат болатын әуе кемелері үшін  
жасанды кедергілердің биіктігі есепке алынбайды.

### **30-тарау. Бақыланатын әуе кеңістігінде тік, көлденең және бүйірге қарай эшелондау ережелері**

384. Тігінен эшелондаудың ара қашықтығы:

- 1) 900 эшелоннан 8100 метр эшелонға дейін - 300 метр;
- 2) 8100 эшелоннан 12100 метр эшелонға дейін - 500 метр;
- 3) 12100 метр эшелоннан жоғары, сондай-ақ дыбыстан жоғары жылдамдықта ұшатын әуе кемелері және басқа әуе кемелері арасында - 1000 метр болып белгіленеді.

385. Төменгі эшелоннан төмен ұшқанда төменгі эшелон мен ұшу биіктігі арасындағы тігінен болатын қашықтық 300 метрден кем болмауы тиіс.

Төменгі эшелоннан төмен биіктікте әуе кемелерінің КҰЕ бойынша (арнайы КҰЕ) 300 км/сағат аспайтын жылдамдықпен ұшу 150 метрден кейін, 300 км/сағ. асатын жылдамдықпен ұшу - барлық жағдайларда 300 метрден кейін эшелондалады.

386. Шеңбер бойынша ұшу биіктігі мен күту аймағының төменгі эшелоны арасындағы тігінен болатын қашықтық 300 метрден кем болмауы тиіс.

387. Әуеайлақ ауданында әуе кемелері арасындағы тігінен болатын қашықтық 300 метрден кем болмауы тиіс. Төменгі эшелоннан төмен КҰЕ бойынша ұшуды орындайтын 4-сыныпты ұшақтар мен тікұшақтар үшін 1, 2 және 3-сыныпты ұшақтардың ұшу бағыттарының қиылысатын жерінде, радиолокациялық бақылау кезінде және олардың арасындағы көлбеу қашықтық 5 км кем болмаса - тігінен болатын ара қашықтық кемінде 150 метр болуы тиіс.

388. Әуе кемелерінің КҰЕ бойынша және АҰЕ бойынша ұшуы үшін бір уақытта бірдей эшелон (биіктік) тағайындауға тыйым салынған.

389. Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде тігінен эшелондау жартылай шеңбер жүйесі бойынша жүзеге асырылады:

- 1) әуе жолдарын, ЖӘЖ және бағыттарды 0-ден  $179^0$ -қа дейінгі (қоса алғанда) ақиқат жол бұрыштарымен белгіленген бағыттарды бағыттау кезінде мынадай ұшу эшелондары белгіленеді: 900, 1500, 2100, 2700, 3300, 3900, 4500, 5100, 5700, 6300, 7500, 8100, 9100, 10100, 11100, 12100, 14100.

2) әуе трассаларын, жергілікті әуе жолдарын және белгіленген бағыттарды 180-нен 359<sup>0</sup> -қа дейінгі (қоса есептегенде) нағыз жолдық бұрыштармен бағыттағанда ұшудың мынадай эшелондары белгіленеді: 1200, 1800, 2400, 3000, 3600, 4200, 4800, 5400, 6000, 6600, 7200, 7800, 8600, 9600, 10600, 11600, 13100, 15100 м е т р .

390. Бағыттардың бұрылыс пунктінде эшелонды ауыстырғанда, ұшудың жалпы бағыты өзгергендіктен, жаңа эшелонды алу диспетчердің рұқсатымен, осы Ережеде белгіленген ара қашықтық сақтала отырып көрсетілген пунктті ұшып өтуден 20 минут бұрын орындалады.

391. Егер жолдың (бағыттың) басым учаскелерінің берілген ақиқат жол бұрыштары бір шеңбердің жартылай шегінде, ал жекелеген учаскелерде - бір шеңбердің басқа шегінде болса, онда барлық әуе жолы (бағыты) үшін ұшудың қауіпсіздік шаралары сақтала отырып бірыңғай эшелондар белгіленуі мүмкін.

392. Әуеайлақ (аэроторап) ауданында және күту аймақтарында тігінен эшелондау белгіленген ара қашықтықтарға сәйкес ұшудың берілген жол бұрыштарына тәуелсіз жүргізіледі.

### **1-параграф. КҰЕ бойынша ұшқанда көлденең эшелондаудың ең аз ара қашықтығы**

393. Бір эшелонда (биіктікте) бір бағыт бойынша ұшып келе жатқан әуе кемелерінің арасы - 2 км.

394. Басқа әуе кемесі ұшып келе жатқан ұшу эшелонын (биіктігін) қиып өткен, сондай-ақ бір эшелонда (биіктікте) ұшу бағытын қиып өткен кезде:

1) ұшу жылдамдығы 300 км/сағат және одан аз болатын әуе кемелері үшін - 2 ша қ ы р ы м ;

2) ұшу жылдамдығы 301-550 км/сағат болатын әуе кемелері үшін - 5 км.

### **2-параграф. Үздіксіз радиолокациялық бақылауға алынып, АҰЕ және КҰЕ бойынша ұшқан кезде көлденең эшелондаудың ең аз аралығы**

395. Бір эшелонда (биіктікте) бір бағыт бойынша ұшып келе жатқан әуе кемелерінің арасы :

1) әуе жолдарында, ЖӘЖ және белгіленген бағыттар бойынша - 30 км;

2) жақын келетін аймақта - 20 км;

3) жақын келетін аймақта ӘКБ АЖ пайдаланғанда - 10 км;

4) ұшу және қону аймағында - ұшу салмағы 136 тонна және одан көп болатын әуе кемелерінің соңынан ұшқан барлық әуе кемелері үшін - 10 км. Қалған барлық жағдайларда - 5 км.

396. Басқа әуе кемесі иеленген қарсы эшелонды (биіктікті) қиып өткен кезде - қиып өтетін сәтте 30 км (10 км бүйірдегі ара қашықтықты сақтай отырып).

397. Басқа әуе кемесі иеленген ілеспе эшелонды (биіктікті) қиып өткен кезде - 20 км, ал жақын келетін аймақта ӘКБ АЖ пайдалану кезінде - қиып өтетін сәтте 10 км.

398. Бір эшелондағы (биіктіктегі) қиып өтетін бағыттар бойынша ( $70^\circ$  кем емес қиылысу бұрыштары кезінде) ұшып келе жатқан әуе кемелерінің арасы - қиып өтетін сәтте 40 км.

### **3-параграф. Үздіксіз радиолокациялық бақылау болмаған кезде АҰЕ (арнайы КҰЕ бойынша) көлденеңінен эшелондаудың ең аз аралығы**

399. Қашықтыққа негізделген АӨЖ пайдаланылғанда көлденеңінен эшелондаудың минимумдары, белгіленген шамадан кем болмайтын, әуе кемелерінің басқа да ыңғайлы навигациялық құралдарын, қашықтықты (қашықтықтарды) пайдалануды үйлестіре отырып АӨЖ көмегімен анықталатын, әуе кемелерінің хабарланатын орналасқан жерлерінің ара қашықтығын сақтау арқылы қамтамасыз етіледі.

Мұндай эшелондауды пайдаланған кезде ұшқыш пен ӘҚҚ диспетчер арасында тікелей радиобайланыс орнайды. Бір ұшу жолының бойында және бір эшелонда ұшатын (крейсерлік) әуе кемелері үшін мынадай көлденеңінен эшелондау минимумы белгіленеді:

әрбір әуе кемесі ұшу жолының бойында орналасқан АӨЖ станциясын

пайдаланған және әуе кемелерінен минимумдардың сақталуын қамтамасыз ету мақсатында қысқа уақыт аралығында АӨЖ көрсетулері туралы мәліметтерді бір уақытта алу арқылы эшелондау тексерілген жағдайда - 40 км.

**4-параграф. Үздіксіз радиолокациялық бақылау болмаған кезде АҰЕ және КҰЕ көлденең эшелондаудың ең аз уақыттық аралығы**

400. Бір бағыт бойынша бір эшелонда (биіктікте) ұшып келе жатқан әуе кемелерінің арасында :

әуе жолдары, ЖӘЖ, белгіленген бағыттар бойынша және жақын келетін аймақта - 10 мин ;

ұшу және қону аймағында қонуға бағытталған сұлба бойынша маневрді орындағанда - 3 мин .

401. Басқа әуе кемесі иеленген ілеспе немесе қарсы эшелонды (биіктікті) қиып өткен кезде - қиып өткен сәтте 20 минут.

402. Бір эшелондағы (биіктіктегі) қиып өтетін бағыттар бойынша ( $70^{\circ}$  -тан кем емес қиылысу бұрыштары кезінде) ұшып келе жатқан әуе кемелерінің арасы - қиып өтетін сәтте 15 минут.

403. Әуеайлақ ауданында үздіксіз радиолокациялық бақылау жоқ болғанда, АҰЕ бойынша ұшқан жағдайда бір биіктікте бір ғана әуе кемесі болуы тиіс.

404. КҰЕ және АҰЕ бойынша ұшуды орындайтын әуе кемелерінің арасындағы көлденеңінен эшелондаудың ара қашықтығы АҰЕ бойынша ұшу үшін белгіленген ара қашықтан кем болмауы тиіс.

405. Бүйірден эшелондауды қолданғанда әуе кемелерін бүйірден эшелондауды қамтамасыз етуге тиісті болжамды бағыттар участкелерінің арасындағы қашықтық навигациялық қателіктер ескеріле отырып, тиісті бір қорғану резерві ескеріле отырып белгіленген қашықтықтан әрқашан кем болмайды. Қорғану резервін ӘҚҚ тиісті өкілетті орган анықтайды, ол бүйірден эшелондаудың минимумына оның ажырамас бөлігі ретінде кіреді.

406. Әуе кемелерін бір деңгейде бүйірден эшелондауды қамтамасыз ету үшін олар көзбен шолып қарау арқылы немесе навигациялық құралдарды пайдалану



көтерілу туралы баяндағаннан соң басқа әуе кемесіне берілуі мүмкін.

413. Басқа әуе кемесінің эшелонды немесе әуе трассасын (ЖӘЖ, белгіленген бағытты) иеленуіне немесе қиып өтуіне байланысты рұқсат берілгенде ӘҚҚ диспетчер қауіпсіз ара қашықтықпен қамтамасыз етуге міндетті.

414. Берілген эшелонда ұшу қауіпсіздігіне қатер төнсе (қауіпті метеорологиялық жағдайға кез болу, авиация техникасындағы ақау) әуе кемесінің командиріне эшелонды дербес өзгертуге құқық беріледі және ол осы жайында әуе қозғалысын тікелей басқаруды жүзеге асырушы ӘҚҚ органына ж е д е л б а я н д а й д ы .

Мұндай жағдайда командир ұшу эшелонын өзгертпей, әдетте әуе кемесін бағыт осінен 30 ° оңға бұрады, 20 км ұшып өткеннен кейін, кемені бір мезгілде қалаған эшелонына дейін биіктікке өзгерте отырып бастапқы бағытқа шығаруға міндетті. Маневрдің орындалғаны туралы командир әуе қозғалысына қызмет көрсететін диспетчерге хабарлайды. Төтенше жағдайларда төмендеу, қарсылық туындаған сәттен бастап, тез арада әуе кемесін ҰПЕ-нің шектеулері шегінде о р ы н д а л а д ы .

Жаңа эшелонға иеленгеннен кейін командир ӘҚБ органының келісімімен әуе кемесін әуе жолына немесе ЖӘЖ шығарады.

Әуе жолдарына (ЖӘЖ) кіру, олардан шығу және оларды қиып өту алдын ала келісілген эшелондарда (биіктіктерде) және участкелерде көлбей ұшу режимінде жү з е г е а с ы р ы л а д ы .

415. Әуе жолын (ЖӘЖ) қиып өтуге немесе оған шығуға арналған эшелонды ( биіктікті) әуе кемесі оның шекарасына кемінде 10 км қалғанға дейін иеленуге т и і с .

416. Әуе жолына (ЖӘЖ) кіру үшін әуе кемесінің командирі оның шекарасына жақындауға кемінде 5 минут қалғанда ұшуды жалғастыру үшін әуе қозғалысын тікелей басқаруды жүзеге асыратын диспетчерден рұқсат және н ұ с қ а у а л у ғ а м і н д е т т і .

417. Егер көтеріліп ұшу әуеайлағы әуе трассасына (ЖӘЖ) жақын орналасса оны қиып өтуге рұқсатты және нұсқауды ӘҚҚ тиісті органдар өзара келіседі және тікелей ұшу алдында әуе кемесінің командиріне беріледі. Трассаны қиып



өту ӘҚК екі органының бақылауымен, әуе кемесі командирінің диспетчерлердің бірімен міндетті түрде радиобайланыс орнатқаннан кейін жүзеге асырылады.

418. Әуе кемесі бірнеше әуе трассасын немесе ЖӘЖ бірінен соң бірін қиып өткен кезде қиып өту ауданында әуе қозғалысын тікелей басқаруды жүзеге асыратын, ӘҚК органы әуе кемесінің командиріне бірнеше әуе трассасын қиып өтуге бір ғана рұқсат береді.

### **32-тарау. Әуеайлақ ауданында, күту аймағында, белгіленген бағыт және ЖӘЖ бойынша ұшулар**

419. Әуеайлақ ауданында ұшу осы әуеайлағы үшін белгіленген дәліздер, сұлбалар және ұшуды орындау жөніндегі нұсқаулыққа сәйкес диспетчер белгілеген траекториялар бойынша орындалады.

Таулы жерлердегі әуеайлақтар ауданында ұшқанда ӘК диспетчер берген траекториямен төмендеуі тек радиолокациялық бақылау болғанда, ұшу өндірісі жөніндегі нұсқаулықпен анықталған қауіпсіз эшелонда (биіктікте), борттағы навигациялық құралдар жақсы жұмыс істеп тұрған жағдайда, экипаждың және диспетчердің ӘК орналасқан орнын жақсы білгенде ғана жүргізіледі.

420. Белгіленген сұлбадан тыс ең қысқа қашықтықпен АҰЕ бойынша қонуға бағыт алуға үздіксіз радиолокациялық бақылау болғанда немесе бұрыш-қашықтық өлшегіш жүйелері қолданылғанда рұқсат етіледі. Бұл ретте РТҚ кешенді пайдалану және қонуға кіру сұлбасын (диспетчер беретін траекторияларды) ұстану міндетті болып табылады.

421. Әуе кемелерінің қонуға кіру кезектілігін реттеу үшін арнайы алынған РНН немесе жер бетіндегі ерекше бағдарлардың үстінен күту аймағы белгіленеді.

422. Күту аймағындағы ұшу эшелондау ережесіне сәйкес эшелондарда белгіленген сұлбалар бойынша жүргізіледі.

423. Күту аймағының төменгі эшелоны шеңбер (өту биіктігі) бойынша ұшу биіктігінің үстінен кемі 300 метрден асырып белгіленеді. Күту аймағының төменгі эшелонының биіктігі әуеайлақтағы нақты температура мен қысым бойынша анықталады және жақын эшелонның шамасына дейін ұлғайту жағына д о ң г е л е к т е л е д і .

Атмосфералық қысым 4 мм сынап бағанасы (5,3 мб) шамасына және одан көп

немесе ауа температурасы  $10^0$  С және одан көп өзгерген жағдайда күту аймағының төменгі эшелонының биіктігі қайта есептеледі.

Күту аймағының төменгі эшелонының биіктігін есептеуді кезекші штурман (диспетчер) осы Ереженің 1-қосымшасына сәйкес жүргізеді.

424. Күту аймағында ұшудың ережесі және қонуға кіру үшін күту аймағынан кезектен тыс шығудың тәртібі әуеайлақ (аэроторап) ауданында ұшу өндірісі жөніндегі нұсқаулықпен белгіленеді.

425. Қатар немесе қатарға ҰҚЖ, егер:

- 1) ҰҚЖ екеуі де тек ұшуға (тәуелсіз ұшуға) пайдаланылса;
- 2) ҰҚЖ біреуі ұшу үшін, ал екіншісі ұшу үшін де, қону үшін де (жартылай аралас операциялар) пайдаланылса;
- 3) ҰҚЖ екеуі де тек қону (тәуелсіз қону) үшін пайдаланылса;
- 4) ҰҚЖ екеуі де ұшу үшін де, қону үшін де пайдаланылса (аралас операция) аспаптар арқылы тәуелсіз ұшуға және қонуға пайдаланылады.

426. Қатар ҰҚЖ - дан, егер:

- 1) ҰҚЖ остерінің ара қашықтығы 760 метр және одан көп болса;
- 2) тікелей ұшқаннан кейін жолдардың сызығы кемінде  $15^0$  ажыратылса;
- 3) әуе кемелерін ҰҚЖ табалдырығынан 2 км қашықтықта тани алатын радиолокатор болса, әуе қозғалысына қызмет көрсету ресімі жол сызығының қажетті ажыратылуын қамтамасыз етсе;
- 4) екінші айналымға өту сызбасы даулы жағдай туындатпаса (ұшқаннан кейін биіктік алудың белгіленген траекториясы мен екінші айналымға өтудің белгіленген траекториясы арасындағы бұрыш кемінде  $15^0$  болады) бір мезгілде тәуелсіз қатар ұшуға болады.

427. Қатар ҰҚЖ - на, егер:

1) ҰҚЖ осьтерінің ара қашықтығы 760 метр және одан көп болса;

2) әуе кемесі қонуға тіке бағытпен келсе;

3) әуе кемелерін ҰҚЖ табалдырығынан 2 км қашықтықта ажырата алатын радиолокатор болса, әуе қозғалысына қызмет көрсету ресімі жол сызығының қажетті ажыратылуын қамтамасыз етсе;

4) ҰҚЖ екеуінде де аспаптар арқылы қону жүйесі бойынша қонуға бет алу орындалады. АҰЖ немесе қонудың радиомаяктік жүйесі (бұдан әрі - ҚРЖ);

5) әуе кемесінің бортына ұшу-қону жолағының айыратын нөмірі хабарланса;

6) екінші айналымға өту сызбасы даулы жағдай туындатпаса және әрбір ҰҚЖ қонуға бет алуды бақылау үшін диспетчерлік қону пунктін бір-бір диспетчері бөлінсе бір уақытта тәуелсіз қонуға болады.

4 2 8 . Қ а т а р Ұ Қ Ж , е г е р :

1) ҰҚЖ осьтерінің ара қашықтығы 760 метрден кем болса;

2) әуе кемелері тіке бағытпен келіп қонса;

3) әуе кемелерін ҰҚЖ шегінен 2 км қашықтықта ажырата алатын радиолокатор болса, әуе қозғалысына қызмет көрсету ресімі жол сызығының қажетті ажыратылуын қамтамасыз етсе;

4) ҰҚЖ екеуінде де (АҰЖ немесе ҚРЖ) жүйесі бойынша орындалса;

5) әуе кемелерінің бортына ҰҚЖ екеуіне де қону орындалатыны хабарланатын болса (хабар ААТЖ жүйесі бойынша берілуі мүмкін);

6) екінші айналымға өту сызбасы даулы жағдай туындатпаса (ұшқаннан кейін биіктік алудың белгіленген траекториясы мен екінші айналымға өтудің белгіленген траекториясы арасындағы бұрыш кемінде  $15^0$  болады) тәуелді қону жүзеге асырылады.

429. Диспетчерлік нұсқаулар мен хабарлама әуе кемелері арасындағы эшелондауды сақтау мақсатында ғана беріледі, АҰЖ немесе ҚРЖ бойынша бағытты сақтау үшін жауапкершілік экипажға жүктеледі.

430. Әуе жолдары, ЖӘЖ және белгіленген бағыттар бойынша ұшу метеорологиялық жағдайлар мен әуе кемелерінің түрлеріне қарай АҰЕ, КҰЕ немесе әуе жолының белгіленген ені шектерінде (ЖӘЖ, бағыттары) берілген эшелондарда (биіктіктерде) арнайы КҰЕ бойынша орындалады.

431. Қарама-қарсы бағыттарда ЖӘЖ бойынша ұшу төменгі эшелонның төменгі биіктіктеріндегі барланған бағыттар бойынша жүргізіледі. Бүйірден эшелондауды қамтамасыз ету мүмкіндігі болмаған жағдайда биіктік бойынша эшелондау жүргізіледі немесе бір жақты қозғалыс ұйымдастырылады.

432. КҰЕ бойынша ұшқан кезде әуе кемесінің командирі барынша қырағылықты сақтай отырып диспетчердің нұсқауы бойынша әуеайлақты қауіпсіз қашықтықтан айналып өтуге немесе белгіленген алаңмен өтуге міндетті.

433. Елді мекен үстінен КҰЕ бойынша ұшу әуе кемесінде ақау болған жағдайда қонуды осы елді мекеннен тыс жерде жүргізуге мүмкіндік беретін биіктікте немесе жақын маңдағы әуеайлақта орындалуы мүмкін.

Метеорологиялық жағдайлар тиісті биіктікті сақтауға мүмкіндік бермесе әуе кемесінің командирі елді мекенді, егер оны айналып өтудің басқа ережесі белгіленбесе, тәртіп бойынша сол жағынан айналып өтуге міндетті.

### **33-тарау. Отынның аэронавигациялық қорын анықтау**

434. Әрбір әуе кемесінде отынның есепті мөлшерінен басқа, жоспар бойынша ұшу сәтінен қону сәтіне дейін ұшуды орындау үшін қажетті отынның аэронавигациялық қоры (бұдан әрі - АНҚ) болуы тиіс.

435. АНҚ баратын әуеайлақтың шешім қабылдау биіктігінен немесе есеп бойынша қосалқы әуеайлаққа дейін жету шебінен ұшуды және айналып ұшу биіктігінде кемінде 30 минут ұшуды қамтамасыз етуі тиіс.

Қосалқы әуеайлаққа өту шебі есебімен немесе қосалқы әуеайлақсыз ұшуға шешім қабылдаған жағдайда әуе кемесі бортындағы отынның мөлшері жететін әуеайлаққа ұшып келуінің есепті уақыты айналып ұшу биіктігінде кемінде 1 сағат ұшуды қамтамасыз етуі тиіс. Бұл орайда өту шебі қосалқы әуеайлаққа ұшып келудің есепті уақыты әуе кемесінің бортындағы отынның мөлшері

айналым биіктігінде кемінде 30 минут ұшуына есептелуі арқылы анықталады. Мемлекеттік авиацияның әскери ұшақтары үшін отынның аэронавигациялық қоры мемлекеттік авиациядағы ұшуды орындау ережесінің талаптарына сай е с е п т е л е д і .

436. АНҚ ҰПБ сәйкес және барлық жағдайда да мына мөлшерден:

- 1) 1, 2, 3-ші сыныптағы ұшақтар үшін - 1 сағаттан;
- 2) 4-ші сыныптағы ұшақтар үшін - 45 минуттан;
- 3) тікұшақтар үшін - 30 минуттан кем болмауы тиіс.

437. АНҚ мөлшері туралы шешімді әуе кемесінің командирі ұшу бағыты бойынша тағайындалған және қосалқы әуеайлақтағы аэронавигациялық, метеорологиялық жағдайға және тағайындалған әуеайлақ пен қосалқы әуеайлақтардағы қашықтыққа байланысты қабылдайды.

### **34-тарау. Ұшып келетін әуе кемелері**

438. Келіп қонған кезде әуе кемесінің экипажы автоматты хабар тарату жүйесінің немесе жоғары жиіліктегі қызмет көрсетудің метеорологиялық хабар беру арнасы арқылы хабар тыңдайды. Автоматты тарату жүйесі хабарламасының ақпараттар құрамы ААХҰ-ның 11-қосымшасына сәйкес анықталады.

439. Әуе кемесі келіп қонған кезде әуе қозғалысына қызмет көрсету ауданының диспетчері (қонуға кіру пунктіннің диспетчері) әуе кемесі экипажына диспетчерлік рұқсат беруге міндетті, оған мыналар:

- 1) әуе кемесінің шақыру белгісі;
- 2) тағайындалған әуеайлаққа ұшуға рұқсат алу;
- 3) жақын келетін бағыты немесе приборлар арқылы ұшып келудің стандартты с х е м а н ө м і р і ;
- 4) төмендеуге рұқсат етілетін эшелон;

5) жеке тану коды (СКВОК) жатады.

Экипаж диспетчерлік рұқсатты толық растауға міндетті. Растау алынбаған жағдайда диспетчер оны талап етуі тиіс.

440. Ақпаратты автоматты тарату жүйесі жоқ болған жағдайда ауысу эшелоны қонуға кіруге арналған диспетчерлік рұқсатқа қосылады.

441. Әуеайлақ ауданындағы ұшу сол әуеайлақ үшін белгіленген дәліздер мен сызбалар бойынша ұшу жүргізу жөніндегі нұсқаулық талаптарына сәйкес орындалады. Таулы жерлердегі әуеайлақтар аудандарында ұшу кезінде әуе қозғалысына қызмет көрсететін диспетчер белгілеген траекториялар бойынша, әуе кемесінің төмендеуі ұшуды жүргізу жөніндегі нұсқаулықта белгіленген ұшудың қауіпсіз эшелонын (биіктігін) сақтаған жағдайда, радиолокациялық бақылаудың бар болуы, борттағы навигациялық жабдықтың тұрақты жұмыс істеуі кезінде, сондай-ақ экипаждың және әуе қозғалысына қызмет көрсететін диспетчердің әуе кемесінің дәл орналасқан жерін білген кезінде ғана жүргізіледі.

442. Келіп қонатын әуе кемелерінің күту аймағында кешігуі айқын болған жағдайда ол туралы пайдаланушыларға немесе авиакомпанияның тағайындалған өкілінің назарына жеткізу үшін ақпараттық анықтама тобына жеткізіледі, сондай-ақ ұшу бағыттарын өзгерту жөнінде одан әрі іс-қимылдарды жоспарлау үшін алдағы кешігудегі кез келген өзгерістер туралы хабарланады.

443. Келіп қонатын әуе кемелерінен әуе қозғалысына қызмет көрсететін диспетчер бақылау пунктiнен кету немесе оның үстінен ұшып өту туралы, стандартты бұрылыстың орындалуы немесе қону бағытына бұрылыстың басталуы туралы хабарлар беруді немесе ұшатын әуе кемелерінің қозғалысын жылдамдату үшін әуе қозғалысына қызмет көрсететін диспетчерлік органға қажетті басқа да ақпаратты беруді талап етуі мүмкін.

444. Аспаптар арқылы ұшу ережесі бойынша ұшуды орындайтын әуе кемесіне сол аймақтағы (сектордағы) әуе қозғалысына қызмет көрсететін орган белгілеген ең қауіпсіз биіктікке сәйкес келетін биіктіктен төмен қонуға бет алудың бастапқы учаскесі шегінде ұшуға немесе осы қауіпсіз биіктіктен төмен биіктікке дейін төмендеуге, егер:

1) ұшқыш борттағы радиоқұралдармен немесе жердегі радиолокациялық құралдармен анықталатын тиісті бақылау пунктiнен ұшып өткені туралы

б а я н д а м а с а ;

н е м е с е

2) ұшқыш әуеайлақты көргенін және оны көзінен таса қалдырмайтынын  
х а б а р л а м а с а ;

н е м е с е

3) әуе кемесі қонуға көзбен шолу арқылы қонуға бағыт алуын орындамаса;  
н е м е с е

4) әуе кемесінің орналасқан жері радиолокатордың көмегімен дәл  
анықталмаса рұқсат берілмейді.

445. Әуе кемесі ұшқышының сұрауы бойынша, егер бұл әуе қозғалысына қызмет көрсететін тиісті органға жататын болса, келіп қонатын әуе кемесіне ұшқыштың эшелондауды дербес қамтамасыз ететін және көрінетін метеорологиялық жағдайларда қалатын болса, егер берілген хабар мұның мүмкін болатынын дәлелдейтін болса, төмендеуге рұқсат беруге болады.

446. Әуеайлақ ауданында ұшудың әуеайлақтық шеңбері белгіленеді. Айналып ұшудың биіктігі жергілікті жағдайларға, ұшудың қауіпсіз биіктігіне, әуе кемелерінің айналып ұшуы бойынша ұшудың түрлеріне және жылдамдығына  
б а й л а н ы с т ы

б е л г і л е н е д і .

447. Ең қысқа қашықтық бойынша аспаптар арқылы ұшу ережесі бойынша қонуға бет алуға үздіксіз радиолокациялық бақылау жағдайында немесе борттағы және жердегі бұрышөлшеу-алыстыөлшеу жүйелері қолданыла отырып рұқсат етіледі, бұл орайда радиотехникалық құралдарды кешенді пайдалану және қонуға бет алу сұлбасын (немесе берілген траекторияларды) сақтау міндетті болады.

448. Әуе кемелерінің қонуға бет алуының кезектілігін реттеу үшін арнайы бөлінген радионавигациялық нүктелерге немесе жердегі ерекше бағдарларға күту  
а й м а қ т а р ы

б е л г і л е н е д і .

449. Күту аймақтарына ену мен күту аймағында ұшу әуе қозғалысына қызмет көрсететін тиісті өкілетті органдар белгілейтін ережеге және жинақтарда жарияланған аэронавигациялық ақпараттарға сәйкес орындалады. Егер күту аймағына ену мен ұшу ережесі жарияланбаған болса немесе егер бұл ереже ұшқышқа белгісіз болса, әуе қозғалысына қызмет көрсететін тиісті диспетчерлік орган ол орындауы тиіс рәсімдер туралы оны хабардар етеді.

450. Әуе кемелері ұшуды күту режимінде орындаған кезде күту аймағындағы әуе кемелері мен бағыттағы әуе кемелері арасында тігінен эшелондаудың тиісті минимумы барлық уақыт кезеңінде, әзірге олардың соңғылары, егер бүйірден эшелондау қамтамасыз етілмейтін болса күту аймағынан ұшудың шегі 5 минут болған кезде қамтамасыз етіледі.

451. Күту аймағындағы эшелондар әрбір әуе кемесіне тиісті кезекті сақтай отырып қонуға кіру үшін рұқсат беруді жеңілдету есебімен белгіленеді. Әдетте, күту алаңына бірінші болып келген әуе кемесі күту аймағының ең төменгі эшелонында, ал одан кейін келген әуе кемелері ретімен жоғары эшелондарда орналасуы тиіс. Алайда, төменгі эшелондарда отынды аса көп шығындайтын ауыр әуе кемелеріне ұшуды күту аймағында, қонуға бет алудың кезегімен көзделетін эшелондарда емес, жоғары эшелонда орындауға рұқсат берген жөн, бұған шамалау арқылы қауіпсіз төмендеуді қамтамасыз ете отырып мүмкін болатын кезде барлық жағдайда да олардың кезегін сақтай отырып, осы әуе кемелеріне басқа әуе кемелері кейіннен эшелондардың қиылысуы арқылы төмендеуге рұқсат беру керек.

452. Егер ұшқыш ол әуе қозғалысына қызмет көрсетудің диспетчерлігі белгіленген күту немесе радиобайланысын жүргізу тәртібін (ережесін) сақтай алмайтынын хабарлап, мұның өзі әуе қозғалысының шартына мүмкіндік берген жағдайларда әуе қозғалысына қызмет көрсететін диспетчері ұшқыш сұраған ұшуды орындаудың балама тәртібін қабылдауы керек.

453. Күту аймағының төменгі эшелоны шеңбер бойынша ұшу биіктігінен (ауысу биіктігінен) кемінде 300 метр жоғарырақ белгіленеді. Күту аймағының төменгі эшелонының биіктігі әуеайлақтағы нақты температура мен қысым бойынша анықталады және таяу эшелонның шамасына дейін арттыру жағынан д о ң г е л е к т е н е д і .

Атмосфералық қысым 4 мм сынап бағанасына (5,3 мбар) және одан да артық немесе ауа температурасы  $10^0$  және одан да жоғары өзгерген жағдайда күту аймағының төменгі эшелонының биіктігі қайта есептеледі.

454. Күту аймағындағы ұшу ережесі және қонуға бет алу үшін күту аймағынан кезектен тыс шығудың тәртібі Әуеайлақ (аэроторап) ауданында ұшуды жүргізу жөніндегі нұсқаулықта көрсетіледі.



455. Қатарлас немесе қатарлас дерлік ұшу-қону жолағы аспаптар арқылы бір мезгілде орындау :

- 1) қонуға тәуелсіз қатарлас бет алу; немесе
- 2) қонуға тәуелді қатарлас бет алу; немесе
- 3) бөлек қатарлас операциялар үшін пайдаланылады.

456. Қатарлас ұшу-қону жолағына қонуға тәуелсіз параллель бағыт алу, егер:

1) ұшу-қону жолағы остік желілерінің арасындағы қашықтық 760 метр және одан да артық болған ;

2) әуе кемелері қонуға бағыт алуды тура жүргізген;

3) қонуға кірудің дәлдігін азимут бойынша 0,3 градусқа және ақпаратты жаңарту шапшаңдығын 4-5 секундқа қамтамасыз ететін тиісті радиолокатор болған ;

4) ұшу-қону жолағының екеуіне де қонуға кіру қонудың радиомаяк жүйесі аспаптары бойынша орындалған ;

5) әуе кемелерінің бортына ұшу-қону жолағының тану нөмірі мен бағыттық радиомаяк жұмыс істейтін жиілік хабарланған (хабар ATIS жүйесі арқылы берілуі мүмкін) ;

6) диспетчерлердің индикаторында аралық қорғау аймағы (NTZ) көрінген;

7) бір ұшу-қону жолағына қонуға бет алған екінші айналымға өту жолының желісі, әрі кеткенде, қонуға бет алған екінші айналымға өту жолының желісі іргелес ұшу-қону жолағына  $30^{\circ}$  бұрышқа ауытқыған;

8) екінші айналымға өту сұлбасы даулы жағдайлардың туындауын болдырмайды және әрбір ұшу-қону жолағы қонуға бет алуды бақылау үшін радиолокациялық бақылаудың бір диспетчері басқаруды қамтамасыз еткен;

9) қону бағытына айналу нүктелерінің алшақтауы (төртінші айналымды орындау) кемінде 5 км айырмашылығы болған жағдайларда орындалуы мүмкін.

457. Бағыттық радиомаркердің (бұдан әрі - БРМ) сәулесін ұстауға оңтайланған кезде көрсетілген шамалардан соңғысы әуе кемесінің БРМ сәулесін  $30^{\circ}$  аспайтын бұрышпен ұстап қалуды, және БРМ сәулесін ұстағанға дейінгі түзу сызықты және көлденең бағытта ұшу учаскесінің ұзақтығы кемінде 2 км болуын қамтамасыз етуі тиіс. Бұл шама әуе кемесіне көлденең ұшу кезінде БРМ бағытын тұрақтандыру мүмкіндігін, әрі кеткенде, глиссада сәулесін ұстағанға дейін 4 км ішінде қамтамасыз етуі тиіс.

458. Радиолокациялық бақылау кезінде ең аз тігінен эшелондау 300 метр немесе ең аз бойлық ара қашықтығы 6 км болуы әуе кемелері мынадай жағдайларда болғанға дейін:

1) БРМ-ға жақындау бағытында;

2) қалыпты ұшу аймағында (NOZ) болғанға дейін қамтамасыз етілуге тиіс; және де бір БРМ-ның бағытын ұстаған әуе кемелерінің арасында ең аз бойлық ара қашықтығы 6 км және оған қоса радиолокациялық бақылау кезінде ілеспе ағысты есепке ала отырып қажет болатын қосымша бойлық эшелондау қамтамасыз етілуі тиіс.

459. Қонуға тәуелді қатарлас бет алу мынадай шарттарды сақтаған кезде:

1) ҰҚЖ-ның осьтік желілердің арасындағы қашықтық кемінде 760 км болуы тиіс;

2) әуе кемелері қонуға бет алуды тура орындаған;

3) қонуға кірудің дәлдігін азимут бойынша  $0,3^{\circ}$  және ақпаратты жаңарту жылдам 4-5 секундқа қамтамасыз ететін тиісті радиолокатор бар болған;

4) ҰҚЖ-ның екеуіне де қонуға бет алу ILS; немесе MLS бойынша орындалған ;

5) әуе кемелерінің бортына қонуға кіру екі ҰҚЖ-да орындалатыны туралы хабарланған (бұл ақпарат АТІS жүйесі бойынша берілуі мүмкін);

6) бір ҰҚЖ-ға қонуға кіру кезінде екінші айналымға өту жолының желісі, әрі кеткенде, қонуға кіру кезінде екінші айналымға өту жолының желісімен іргелес ҰҚЖ-ға  $30^{\circ}$  -тан кем емес бұрышқа ауытқыған;

7) қонуға жақын келетін диспетчерлік қызмет әуеайлақтың диспетчерлік пунктіне қатысты байланысқа басымдықпен шығу құқығы болған (егер екі пункттің де функциялары біріктірілмесе) жағдайларда қатарлас ҰҚЖ-да о р ы н д а л а д ы .

460. БРМ-ның қатарлас бағыттарына бұрылу процесінде радиолокациялық бақылау кезінде ең аз тігінен эшелондаудың 300 метр немесе ең аз бойлық ара қашықтығы 6 км болуы қамтамасыз етіледі.

461. БРМ-ның бағытын ұстаған әуе кемелері арасында қамтамасыз етілетін радиолокациялық бақылау кезінде ең аз бойлық интервалы:

1) БРМ-ның белгілі бір бағытты ұстаған әуе кемелерінің арасы 6 км (бұған қоса іздегі турбуленттік есебі үшін қажетті қосымша бойлық эшелондау);

2) көршілес бағыттық радиомаркердің белгілі бір бағытты ұстаған әуе кемелерінің арасы 4 км болады.

462. Бөлек қатарлас операциялар қатарлас ҰҚЖ-да мынадай шарттарды сақтаған кезде орындалуы мүмкін:

1) ҰҚЖ-ның осьтік желілерінің арасындағы қашықтық кемінде 760 метр б о л у ы т и і с ;

2) ұшатын әуе кемесі жолының номиналды желісі ұшқаннан кейін-ақ көршілес ҰҚЖ-ға қонуға кірген кезде екінші айналымға өту жолының желісінен  $30^{\circ}$  б ұ р ы ш қ а а у ы т қ и д ы .

463. Бөлек қатарлас операцияларды жүзеге асырған кезде, егер радиолокатор мен қондырудың жердегі құралдары қонуға кірудің нақты түрі үшін белгіленген

нормаларға сай келсе, қонуға бет алудың мынадай түрлері:

- 1) ILS бойынша қонуға дәл бет алуы;
- 2) қонуға көзбен шолып бет алуы орындалады.

### **35-тарау. Қонуға бет алудың кезектілігі**

464. Қонуға бет алудың кезектілігі ең аз орташа кідіріспен әуе кемелерінің көп санының келуін жеңілдету есебімен белгіленеді. Бірінші кезектілік құқығы е р е к ш е ж а ғ д а й л а р д а :

1) техникалық себептермен әуе кемесінің ұшуына қауіп төнуі салдарынан қонуға мәжбүр болғанын хабарлаған ұшқыштың әуе кемесіне;

2) санитариялық авиацияның әуе кемелеріне немесе бортында жедел медициналық көмекті қажет ететін науқас немесе ауыр жарақат алған адам бар ә у е к е м е л е р і н е ;

3) заңсыз араласу актілерін қоса алғанда, апат жағдайына ұшырауы белгілі болған немесе ол сондай жағдайға тап болған деп болжам жасалатын әуе к е м е л е р і н е б е р і л е д і .

Бірінші кезектілік құқығына ие болатын әуе кемесі өзінің бағыты мен жылдамдығын сақтайды, алайда бұл Ереже әуе кемесінің командирі, соқтығысудың алдын алудың борттағы жүйесі беретін соқтығысу қаупінің алдын алу жөніндегі ұсыныстарға сәйкес соқтығысудың алдын алуы жөніндегі маневрлерді қоса алғанда, соқтығысудың алдын алу жөнінде неғұрлым тиімді іс-қимылдар қабылдау үшін жауапкершіліктен босатылмайды.

465. Егер қонуға бет алудың кезектілік ретін сақтауға тиіс әуе кемесінің ұшқышы өзінің метеорологиялық жағдайлардың жақсаруын күту немесе басқа себептер бойынша ұшуды күту режимінде (аймағында) орындау ниетін хабарлайтын болса, ӘҚК пунктінің диспетчері күту аймағында ұшуды қ а м т а м а с ы з е т у г е м і н д е т т і .

466. Егер ұшқыш қонуға бет алу сұлбасымен таныс емес екенін әуе кемесінің ұшқышы хабарлап, немесе ӘҚК пунктінің диспетчеріне бұл жағдай анық болса, қонуға бет алудың бастапқы учаскесіндегі биіктік, стандартты бұрылыс басталатын пункт (тиісті бақылау пунктінің км-мен) сондай-ақ, стандартты

бұрылыс аяқталатын биіктік немесе қонуға кіретін соңғы учаскедегі жолдың желісі көрсетіледі, бұған егер ұшқышқа қонуға тік бағытта бет алу үшін рұқсат берілуі жатпайтын болса, онда аталғандардың тек соңғысы ғана көрсетіледі.

Қажет болған жағдайларда ғана ӘҚК пунктiнiң диспетчерi екiншi айналымға өтудiң тәртібiн көрсетедi.

467. Жер бетiмен көзбен шолу байланысы (бағдарлармен) қонуға бет алу аяқталғанға дейiн орнатылған жағдайларда егер ұшқыш көзбен шолу арқылы қонуға бет алуға рұқсат сұрамаса және алмаса, сонда да бүкiл сұлба сақталуы тиiс. Қозғалысты жеделдету үшiн қонуға бет алудың нақты сұлбасы көрсетiледi. Егер қонуға бет алудың нақты сұлбасы көрсетiлмесе, бұл ұшқыштың қалауы бойынша қонуға бет алудың кез келген рұқсатын пайдалануға болатынын бiлдiредi.

### **36-тарау. Қонуға көзбен шолып бет алудың ережесi**

468. Қонуға көзбен шолып бет алудың ережесi:

1) көзбен шолып маневр жасаудың белгiленген аймақ шегiндегi әуеайлақ ауданында көзбен шолып қону алдындағы жағдайға тiкелей шығу үшiн маневр ж а с а у д ы ;

2) қону бағытына бұрылыс (бұрылу) басталған сәтке дейiн белгiленген төмендеудiң ең төменгi биiктiгiн сақтауды;

3) ҰҚЖ-мен және ұшу жолағының шегiндегi бағдарлармен тұрақты көзбен шолу байланысын орнату мен сақтауды;

4) ҰҚЖ-мен және (немесе) оның бағдарларымен көзбен шолу байланысы болмаған жағдайда, АҰЕ бойынша екiншi айналымға өтудi және АҰЕ бойынша қонуға бет алудың белгiленген сұлбасына шыға отырып, қонуға көзбен шолып бет алудың кез келген нүктесiнен екiншi айналымға кетудi көздейдi.

469. Қонуға көзбен шолып бет алудың (бұдан әрi - ҚКБ) ережесi егер осы әуеайлақтың ұшуды жүргiзу жөнiндегi нұсқаулығында көзделген болса, барлық сыныптағы әуе кемелерiнiң күндiз және кешқұрым ұшуы үшiн, сондай-ақ түнде ҚКБ-ны қоса алғанда, КҰЕ бойынша арнайы ұшуды орындайтын "жеңiл" санатына жататын әуе кемелерi үшiн қолданылады.

470. ҚКБ барлық сыныптағы әуе кемелерінің күндізгі және кешқұрым сәттерінде ұшуына қолданылады.

471. Қонуға көзбен шолып бет алу:

1) қонудың радиотехникалық құралдармен жабдықталмаған әуеайлақтарда, сондай-ақ осы құралдар істен шыққан жағдайларда;

2) әуеайлақтардың өткізу қабілетін арттыру отын мен әуеайлақтың радиотехникалық құралдармен жабдыкталуына қарамастан ұшу уақытын үнемдеу мақсатында;

3) ұшуда ерекше жағдайлар туындаған кезде жедел түрде қонуды қамтамасыз ету мақсатында;

4) қонуға көзбен шолып бет алуды орындау бойынша ұшқыштар құрамын жаттықтыру мақсатында орындалады.

472. Кешқұрым сәттерде қонуға көзбен шолып бет алуды жарық техникалық құралдармен жабдықталған әуеайлақтарда (қону алаңдарында) орындауға рұқсат етіледі.

473. Қонуға көзбен шолып бет алудың қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін көзбен шолып маневр жасау аймағы белгіленеді, оның шектерінде төмендеудің ең төменгі биіктіктігі мен ҚКБ-ның ең аз мөлшерінің есебі жағдайында кедергілерді ескеру керек. Көзбен шолып маневр жасау аймағы осы иіндерге жанасу арқылы қосылған әуеайлақтың әрбір ҰҚЖ-ның шегі орталығынан жүргізілген иіндермен шектеледі. Осы иіндердің ең аз радиустарының сандық мәні әуе кемелері санаттарына қарай 7-кестеде берілген. Кестедегі жеке бағанада қонуға көзбен шолу арқылы бет алудың рұқсат етілетін ең жоғары жылдамдығы бойынша шектеулер бөліп көрсетілген.

474. Кедергілерді есепке алу тәртібі және төмендеудің ең төменгі биіктіктері мен ҚКБ-ға арналған минимумдар есебі "Қонуға көзбен шолып бет алу үшін әуеайлақтардың минимумдарын анықтаудың әдістемесіне" сәйкес белгіленеді.

7 - к е с т е

---

ӘК санаты		ҰҚЖ шегінен		ҚКБ кезіндегі ең
		бастағандағы ең аз		жоғары жылдамдық

	радиусы (R), км	(аспаптық) км/сағат
A	3 , 1 2	1 8 5
B	4 , 9 0	2 5 0
C	7 , 8 5	3 3 5
D	9 , 7 9	3 8 0
E	1 2 , 8 2	4 4 5

475. ҚКБ ережесі бойынша ұшуға белгіленген бағдарлама бойынша даярлықтан өткен әуе кемелерінің командирлері (бұдан әрі - ӘКК) жіберіледі.

476. ҚКБ ережесі бойынша ұшу кезінде ӘКК:

- 1) қонуға көзбен шолып бет алудың басталатын нүктесіне дейін аспаптар арқылы қонуға төмендеу мен бет алудың сұлбасын ұстағаны;
- 2) көзбен шолып маневр жасау аймағының шегінде көзбен шолу арқылы айналым маневрін және ҰҚЖ-мен және (немесе) оның бағдарларымен көзбен шолу байланысы кезінде қонуды орындағаны;
- 3) қону бағытына бұрылуды бастағанға дейін көзбен шолу арқылы маневр жасау кезінде белгіленген ең төменгі төмендеу биіктігін сақтағаны;
- 4) ҰҚЖ-мен және (немесе) оның бағдарларымен көзбен шолу байланысы жоғалған кезде немесе көзбен шолу арқылы маневр жасау аймағының шегінен шығып кеткен кезде екінші айналымға дер кезінде кеткені;
- 5) өздерінің алдында көзбен шолып қонуды жүргізген ӘК-мен қауіпсіз ара қашықтық ұстағаны үшін жауапты болады.

477. ҚКБ ережесі бойынша әуе кемесінің ұшуын орындауға басшылық жасайтын ӘКК диспетчері:

- 1) әуедегі жағдай мен метеожағдайларды талдаудың негізінде ҚКБ-ны орындау мүмкіндігін анықтауға;
- 2) радиолокациялық бақылаудың болуы кезінде ҚКБ-ның бастапқы нүктесіне дейін аспаптар бойынша төмендеуге және қонуға бет алудың сұлбасын экипаждың ұстауын бақылауға;
- 3) РЛБ болмаған кезде диспетчер әуе кемесі экипажының баяндауы бойынша бақылауды жүзеге асыру үшін;
- 4) көзбен шолып маневр жасаудың белгіленген аймағынан шығуды бақылауға және ҚКБ-ны орындауға рұқсат бергені үшін жауапты болады.

ҚКБ-ға рұқсат, ол көзбен шолып маневр жасау аймағының шегінде ҚКБ-ны орындау кезінде ұшуды, АҰЕ бойынша қонуға бет алуды орындайтын ұшақтар мен ҚКБ-ны орындайтын ұшақ арасында қауіпсіз ара қашықтықтар сақталады

д е г е н д і

б і л д і р е д і .

5) Радиолокациялық бақылау бар кезінде аспаптар бойынша экипаждың екінші айналымға өту сұлбасын ұстауын бақылауға;

6) әуе, метеорологиялық және орнитологиялық жағдай туралы экипаждың дер кезінде ақпарат беруіне жауапты болады.

### **37-тарау. Ерекше жағдайлардағы ұшу**

478. Ерекше жағдайлардағы ұшуға:

1) мұзды аймақтардағы, найзағайлы әрекетті және күшті нөсерлі жауын-шашын, күшті шайқалу, атмосфераның жоғары электрлік белсенділігі, желдің ұйытқуы, шаң бораны кезіндегі ұшу;

2) таулы және бағдарлану қиын жерлердегі, шөлейттердегі және су бетіндегі ұшу ;

3) Солтүстік және Оңтүстік жарты шарларының полярлық аудандарында ұшу ;

4) қиын орнитологиялық жағдайдағы ұшу;

5) ауқымды орман өрттерін сөндіру аймақтарындағы ұшу жатады.

479. Ұшу кезінде қауіпті метеорологиялық құбылыстар аймағына жақын келу белгілері пайда болған немесе ӘҚҚ-ның диспетчерлік органдарынан тиісті ақпараттар алған кезде әуе кемесінің командирі (ұшқышы) бұл туралы ӘҚҚ-ның тиісті органына ұшудың бағытын немесе эшелонын (биіктігін) өзгерту себептері туралы тез арада хабар бере отырып, қауіпті аймақты айналып өту үшін қажетті шараларды қабылдауға міндетті, берілген эшелондағы ұшу қауіпсіздігіне төнген қауіптің пайда болуын қоспағанда, бұл жағдайда әуе кемесінің командиріне ( ұшқышына) ӘҚҚ-ның диспетчерлік органына дереу хабарлай отырып, эшелонды өз бетімен өзгертуге рұқсат беріледі.

Бұл жағдайда ұшқыш, ұшу эшелонын өзгертпей, әдетте, әуе кемесін бағыт осінен оңға қарай  $30^0$  бұрылып, 20 км ұшқан соң биіктікті тандап алынған эшелонға дейін өзгерте отырып, бастапқы бағытқа шығаруға міндетті. Төтенше жағдайларда төмендеу бұрылыстың басталу сәтінен бастап кідіріссіз орындалады .

Жаңа эшелонға шыға отырып, командир ӘҚҚ-ның диспетчерлік органының келісімі бойынша әуе кемесін әуе жолына шығарады.

480. Полярлық аудандарда, Арктика мен Антарктидада, бағдарлануы қиын жерлерде, шөлейттерде және су бетінде ұшуды орындаған кезде әуе кемелері б о р т ы н д а :



- 1) авариялық радиостанция;
- 2) тағам өнімдерінің, ауыз судың және дәрі-дәрмектердің қоры;
- 3) жеке және топтық жүзу құралдары (су үстінде ұшу кезінде);
- 4) белгі беру құралдары (электрлік, пиротехникалық);
- 5) қару-жарак пен құтқару жабдықтары болуға тиіс.

481. Мұздану қаупі пайда болған кезде ұшудың барлық кезеңдерінде, егер әуе кемесін ҰПБ оны пайдаланудың басқа тәртібін көздемеген болса, әуе кемесінің мұздануға қарсы қолданылатын жүйесі мұздануы мүмкін аймаққа кіргенге дейін қ о с ы л у ғ а т и і с .

482. Мұздануға қарсы арнайы қолданылатын жабдығы жоқ және осы жағдайларда пайдалануға жіберілмейтін әуе кемелерінде мұздану жағдайында ұ ш у ғ а т ы й ы м с а л ы н а д ы .

483. Найзағай әрекетінің және мүмкін болатын күшті жауын-шашынды аймақтарын кесіп өтіп ұшуға шешім қабылдаған кезде әуе кемесінің командирі ( ұ ш қ ы ш ы ) :

- 1) найзағайдың сипатын (ішкі салмақтық, қарсы алдынан);
- 2) найзағайлы (нөсерлі) ошақтардың орналасуын және орын ауыстыруын, оларды айналып өту мүмкін болатын бағыттарын және/немесе ұшу эшелонын ( б и і к т і г і н ) өзгертуді;
- 3) қосымша отын құю қажеттігін ескеруге міндетті.

Таулы жерлерде өтетін ұшу бағыты бойынша қарсы беттегі найзағайлардың болуы мен оларды болжау кезінде КҰЕ бойынша төменгі эшелоннан төмен болса , ұшуға шешім қабылдауға тыйым салынады.

484. Найзағай ошақтарын байқаудың борттық РЛЖ-сыз найзағай әрекетінің аймағында АҰЕ бойынша ұшуға тыйым салынады.

485. Ұшу әуеайлағы ауданында ірі түйдек және түйдек-жаңбырлы бұлттану болған кезде экипаж (ұшқыш) борттық РЛЖ-ның көмегімен ұшу және әуеайлақ ауданынан шығу аймағын тексеріп қарауға, ұшу мүмкіндігін бағалауға, ірі түйдек, түйдек-жаңбырлы бұлттануды, күшті нөсерлі жауын-шашынды аймақты айналып өту тәртібін анықтауға және сонымен бірге (қажет болғанда) әуеайлақтың ӘҚҚ пунктiнiң диспетчерiнен тиiстi ұсынымдар сұрауға мiндеттi.

486. Найзағай әрекеті (күшті нөсерлі жауын-шашынды) аймағына әуе кемесі жақындаған кезде әуе кемесінің командирі (ұшқышы) ӘҚҚ-ның диспетчерлік

органымен өзінің іс-қимылын келісе отырып, ұшуды одан әрі жалғастыру мүмкіндігін бағалау, аймақты айналып өту немесе қайтып оралу үшін шешім қабылдауға міндетті.

487. ӘҚК органының диспетчері радиолокаторлардың деректерін, метеорологиялық ақпаратты және әуе кемесіне түскен хабарды пайдалана отырып, экипажды бұлттанудың, найзағай ошақтары орналасуының сипаты туралы хабардар етуге міндетті.

488. Әуе кемелерінің экипаждарына ірі-түйдек, түйдек-жаңбырлы бұлтқа және күшті нөсерлі жауын-шашынды аймаққа әдейі енуге тыйым салынады.

489. Ұшу кезінде найзағайлы ошақтарға жалғасатын ірі-түйдек, түйдек-жаңбырлы бұлттарды көзбен шолып байқаған кезде, оларды кемінде 10 км қашықтықта айналып өтуге рұқсат етіледі. Берілген биіктікте аталған бұлттарды айналып өту мүмкін болмаған жағдайда бұлттың астымен немесе оның үстімен көзбен шолып ұшуға рұқсат етіледі.

Бұлттың астымен ұшуға тек күндіз, нөсерлі жаңбыр аймағынан тысқары, егер :

1) әуе кемесінің ұшу биіктігі жер бедері мен жасанды кедергілер үстіндегі нағыз қауіпсіз биіктіктен кем емес, бірақ барлық жағдайларда да, жазық пен қыратты жерлерде кемінде 200 метр және таулы жерлерде кемінде 600 метр болғанда ;

2) әуе кемесінен бұлттың төменгі шегіне дейінгі тік қашықтық кемінде 200 метр болғанда рұқсат етіледі.

Ірі-түйдек, түйдек-жаңбырлы бұлттың жоғары шегі үстімен кемінде 500 метр жоғары ұшуға рұқсат етіледі.

490. Ұшу кезінде күшті-түйдек, құйынды-жаңбырлы бұлттарды байқаған кезде борттық РЛЖ-мен осы бұлттарды жарықтың жақын шегінен кемінде 15 км қашықтықта айналып өтуге рұқсат етіледі. Жекелеген найзағай ошақтары бар қарсы беттегі бұлтты кесіп өтуді борттық РЛЖ экранындағы жарық шегі арасындағы кемінде 50 км жерде жүргізуі мүмкін.

491. Нөсерлі жауын-шашын жағдайларында ұшу мен қонуға бет алу кезінде экипаж көру мүмкіндігінің нашарлауын, сондай-ақ әуе кемесінің қонуға бет алу кезінде және су басқан ҰҚЖ-ға қону сәтінде аэродинамикалық сипаттамаларын ескеруге міндетті.

492. Мүмкін болатын шайқалма аймағына ену алдында және/немесе оған тап болған кезде экипаж мүшелері мен жолаушылар орындықтарға белбеулермен таңылуы тиіс.

493. Әуе кемесі күшті шайқалмаға тап болған кезде командир (ұшқыш) ӘҚҚ-ның тиісті диспетчерлік органына бұл туралы алдын ала хабарлай және рұқсат ала отырып, биіктікті (ұшу эшелонын) өзгертуді қоса алғанда, осы қауіпті аймақтан дереу шығу үшін шаралар қабылдауға міндетті.

494. Кемінде 900 метр биіктіктердегі таулы жерде КҰЕ бойынша ұшуы және әуе кемесінің күшті шайқалма аймағына тап болуы кезінде командир (ұшқыш), егер тағайындалған әуежай бағыты бойынша одан әрі ұшуға мүмкіндік болмаған жағдайда, осы аймақтан әуе кемесі биіктігін жоғарылату арқылы шығаруға (диспетчердің рұқсатымен) көтеріліп ұшқан әуеайлаққа қайтып оралуы немесе қосалқы әуеайлаққа бағыт алуы тиіс.

495. Бұлтпен байланысты емес және көзбен шолып байқалған тік бағыттағы құйынды (дүлей дауылды) экипаж (ұшқыш) қауіпсіз қашықтықтан айналып өтуге міндетті.

Түйдек-жаңбырлы бұлтпен байланысты, көзбен шолып байқалған тік бағыттағы құйынды (дүлей дауылды) экипаж олардың көрінетін бүйірлік шекарасынан кемінде 30 км қашықтықтан айналып өтуге міндетті.

496. Атмосфераның жоғары электрлік белсенділігі аймағында ұшу кезінде әуе кемесінің күшті электрлену белгілері:

- 1) дауыс естігіштегі шу мен ызың;
- 2) радиокompас көрсеткішінің ретсіз шайқалуы;
- 3) тәуліктің қараңғы мезгілінде кабина әйнектерінде ұшқын мен тұйықтама ұштарының жарқыл беруі болып табылады. Электрленудің пайда болуы  $+5$ -тен  $-10^0$  С-қа дейінгі аралықтағы бұлт қабатында неғұрлым басым болады.

Әуе кемесінің командирі (ұшқышы) күшті электрлену белгілері пайда болған кезде бұл туралы ӘҚҚ-ның диспетчерлік органына баяндайды және диспетчердің қауіпті аймақтан шығу жөніндегі ұсынымдарын орындайды. Бұл орайда жоғары жиіліктегі қызмет көрсету радиостанцияларының біреуі өшіріледі, сонымен бірге түнде экипаж кабинасының жарығы қосылады.

497. Берілген эшелонда ұшудың қауіпсіздігіне қатер төнген кезде командирге (ұшқышқа) ұшу эшелонын өздігінен өзгерту құқығы беріледі. Жоғары

электрлену аймағында ұшу биіктігін өзгертуді ҰПБ ұсынымдарына сәйкес ұшуды жоғары тік және жылдамдықты бірте-бірте көбейте отырып орындалуы тиіс. Бұл қабатынан шыққаннан кейін (басқа қабатқа енгенге дейін) ұзақтығы 5-10 секундта ұша отырып, көлденең алаң жасаған жөн.

498. Әуе кемесі атмосфералық электрлік разрядқа тап болған жағдайда  
э к и п а ж ( ұ ш қ ы ш ) :

1) ӘҚҚ тиісті пунктiнiң диспетчерiне зақымдану фактiсi, осы уақыттағы метеорологиялық ахуалдар, ұшу орны және биiктiгi туралы баяндауы;

2) қозғалтқыштардың жұмыс параметрлерiн қадағалауы;

3) электр жабдығының, пилотажды-навигациялық жабдықтарының және радиобайланыс құралдарының жұмысын тексеруi;

4) ақауларды табу мақсатында ұшуда немесе қонғаннан кейiн жерде әуе кемесiнiң кабинасы мен салонын қарап шығуы;

5) жабдықтардың iстен шығуы мен бұзылуы байқалған жағдайда әуе кемесiн ҰПБ-ның және ӘҚҚ диспетчерлiк органының нұсқауларына сәйкес iс-қимыл ж а с а у ы т и i с .

499. Желдiң нақты (желдiң баяудан қалыптыға дейiн) соғуы жағдайларында ұшу немесе қонуға бет алу кезiнде экипаж (ұшқыш):

1) ҰПБ-ға сәйкес осы әуе кемесiнiң есептi жылдамдығын арттыруы;

2) үдемелi және тiк бағыттағы жылдамдықтың өзгеруiне барынша бақылауды жүзеге асыруы және ұшудың есептi шамалары мен берiлген траекториясы ауытқи бастаса дереу қалпына келтiруi;

3) қонуға бет алған кезде, егер төмендеудiң берiлген глиссадасын ұстап тұру үшiн қозғалтқыштардың жұмыс режимiн ұстау режимiне дейiн арттыру қажет болса және/немесе ұшып өткеннен кейiн алысқа хабар жеткiзетiн маркерлi радиостанция бойынша тiк бағыттағы төмендеу жылдамдығы 3 метр/секундқа және есептi жылдамдықтан да артатын болса, ұшу режимiн пайдалана отырып тез арада екiншi айналымға өту қажет.

500. Күштi желдiң белең алуы iс жүзiнде байқалған жағдайда (немесе ӘҚҚ-ның әуеайлақтық пунктi диспетчерiнiң хабарлауы бойынша) ұшуға немесе қонуға бет алуға тыйым салынады.

501. Ұшу бағытында күштi шаң-тозаң боранға тап болған жағдайда экипаж (ұшқыш) оны көзбен шолып қауiпсiз қашықтықта айналып өтуге немесе шаң-тозаң массаның көрiнетiн жоғары шегi үстiнен кемiнде 300 метр биiктiкте ұ ш ы п ө т у г е м i н д е т т i .

Шаң-тозаң боранын айналып өту мақсатында әуе кемесінің ұшу биіктігі мен бағытын өзгерту үшін экипажға ӘҚК-ның диспетчерлік органының келісімі бойынша ғана рұқсат етіледі. Берілген эшелонда ұшудың қауіпсіздігіне қатер төнген жағдайда ұшқышқа, әуе қозғалысына қызмет көрсететін диспетчерлік органға бұл туралы тез арада хабарлай отырып, ұшу эшелонын өздігінен өзгертуге құқық беріледі.

502. Шаң-тозаң бораны мен күшті шайқалу жағдайларында әуе кемесінің қонуға бет алуы және қонуы, әдетте бір мезгілде орындалмайды. Мұндай жағдайларда қонуға бет алуды және қонуды одан әрі жалғастыру туралы шешімді әуе кемесінің командирі (ұшқышы) қабылдайды.

503. Таулы жерлерде ұшуға дайындық кезінде экипаж (ұшқыш) қосымша:

1) бағыт осінің екі жағынан кемінде 50 км бағыт белдеуіндегі жер бедерін зерттеуге, командалық биіктіктерді шектеу пеленгілерін картаға түсіруге және қауіпті метеорологиялық құбылыстар ұшырасқан жағдайда айналма бағыттарды белгілеуге;

2) ұшу картасында командалық биіктіктер бойынша жергілікті жердің профилін сызып көрсетуге және олардың абсолюттік биіктігін көрсетуге;

3) метеорологтың (аэрологтың) консультациясын пайдалана отырып, болжамданатын метеорологиялық жағдайларды және ауаның күшті ену және шығу ағындарының болу мүмкіндіктерін, сондай-ақ ұшу және қону аймағындағы орфографикалық шайқалуды талдауға;

4) таулы жерлерде орналасқан әуеайлақтардың биіктігін, ондағы ұшу және қону ерекшелігін, таулы жерлердегі әуеайлақтарда ұшу-қону кезінде барометрлік биіктікті өлшеуішті пайдалану ережесін, сондай-ақ әуе кемесінің ұшу (қону) кезіндегі ең көп салмағының есебін зерделеуге міндетті.

504. Баратын бағыты бойынша таулы жерлерде ұшу эшелонын (биіктігін) таңдап алуға белгіленген шегіне дейін қауіпсіз эшелонды (биіктікті) таңдап алуды қамтамасыз еткен жағдайда ғана рұқсат етіледі. Басқа жағдайларда ұшудың берілген (қауіпсіз) эшелонына дейін биіктікті таңдап алу белгіленген сұлба бойынша, әдетте ұшудың әуеайлақтық айналымы шегінде жүргізіледі.

505. Көзбен шолып ұшу ережесі бойынша ұшу кезінде тау жоталарынан өткен кезде әуе кемесінің командирі (ұшқышы) алдыңғы жақтан және артқы жақтан соғатын ауа тасқындарының болуын ескеруге міндетті. Егер тау жоталарына жақын келген кезде қарсы беттен ауа тасқыны байқалатын және көлденең ұшуды ұстап қалу үшін қозғалтқыштардың (қозғалтқыштың) жұмыс

режимін ұстап тұруға дейін арттыру қажет болса, тау жотасынан жер бедерінен 900 метрден кемірек биіктікте өтуге міндетті болады.

506. Таулы әуеайлақтарда АҰЕ бойынша ұшу кезінде төменгі қауіпсіз эшелоннан төмендеу және белгіленген схема бойынша қонуға бет алуды орындауға рұқсат меже ұшуларын жүргізу жөніндегі нұсқаулықта белгіленген радиолокациялық бақылау, навигациялық жабдықтың тұрақты жұмысы кезінде ұшып өткеннен, экипаж бен диспетчердің әуе кемесінің орналасқан жерін білгеннен кейін беріледі.

Радиолокациялық бақылаудың болмауы, бірақ навигациялық жабдықтың тұрақты жұмыс жасауы кезінде ӘК экипажы қатаң түрде АҰЕ-де жарияланған қонуға төмендеу сызбаларын ескере отырып ұшуға төмендеуді жүзеге асыра алады.

РЛБ болуы және навигациялық жабдықтың тұрақты емес жұмыс жасауы кезінде ӘК экипажы осы ережеге және әуеайлақтың векторлық картасына сәйкес ӘКҚҰ қызметінің диспетчері арқылы басқарылатын радиолокациялық айналысты пайдалана отырып, ұшуға төмендеуді жүзеге асыра алады.

Радиолокациялық бақылаудың болмауы және навигациялық жабдықтың тұрақсыз жұмыс істеуі кезінде төменгі қауіпсіз эшелоннан төмендеуге рұқсат етілмейді. Бұл жағдайда әуе кемесі қосалқы әуеайлаққа бағыт алуы тиіс.

**Ескерту. 506-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Үкіметінің 2010.02.02 № 61 Қаулысымен.**

507. Әуеайлақ аймағында немесе ұшу бағытында әуе кемесінің экипажы (ұшқышы) көзбен шолу арқылы байқаған немесе ӘҚК-ның тиісті пункті радиолокатордың көмегімен байқаған құстардың (құстар тобының) пайда болуынан туындайтын қиын орнитологиялық ахуал мен осының салдарынан әуе кемесінің құстармен соқтығысуы болатын нақты қауіпті жағдайларында, әуе кемесінің экипажына (ұшқышына) ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін әуе қозғалысына қызмет көрсететін диспетчерлік пунктпен келісілген қажетті іс-қимылды (бағытты немесе эшелонды ұшу биіктігін өзгертуді) қолдануға құқық беріледі.

ӘҚК пункті диспетчерінің мұндай жағдайларда әуе кемелерін ұшыруға және қондыруға бұдан бұрын берілген рұқсаттарын жоюға және ұшу қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін қажетті іс-қимылды қолдануға құқығы бар.

508. Ұшуға шешім қабылдар алдында әуе кемесінің командирі (ұшқышы) ӘҚК-ның әуеайлақтық пункт диспетчерінен және ақпаратты (метеорологиялық хабарды) ААТЖ арнасы бойынша алынған әуеайлақ ауданындағы (ұшу және қону аймағындағы) орнитологиялық жағдай туралы ақпаратты ескеруге міндетті.

Диспетчерден осындай ақпаратты алған кезде атқарушылық старт алдында әуе кемесінің командирі (ұшқышы) жағдайды бағалауы және ұшудың орындалуы туралы шешімді қабылдауы тиіс. Мұндай жағдайларда ұшу шамдарды жағу арқылы жүргізіледі.

509. Бағыт бойынша ұшу кезінде құстар байқалған жағдайда ұшқыш оларды айналып өтуге немесе олардың үстінен ұшып өтуі тиіс.

Қону әуеайлағына таяп келген кезде ӘҚҚ органынан күрделі орнитологиялық жағдай туралы ақпарат алғаннан кейін немесе құстарды көріп байқаған кезде экипаж (ұшқыш) :

- 1) қырағылықты арттыруы;
- 2) сыртқы шамдарды және кабина әйнектерін жылытқышты қосуы;
- 3) қозғалтқыштардың (қозғалтқыштың) жұмыс параметрлеріне бақылауды күшейтуі;
- 4) қажет болған кезде, құстармен іс жүзінде соқтығысу қаупі төнген жағдайда қонуға қайта бет алу үшін екінші айналымға өтуі керек.

510. Бағдарлау қиын жерлерде және шөл далада ұшуға әзірлік барысында әуе кемесінің экипажы (ұшқышы) қосымша мыналарға:

- 1) бағыт бойынша бар сипатты бағдарларды (керуен жолдарын, өзендерді, көлдердің арналарын, құдықтарды), сондай-ақ жалпы бағдар үшін пайдаланылуы мүмкін алыс бағдарларды картада белгілеуге;
- 2) осы бағыт бойынша ұшудан тәжірибесі бар басқа экипаждардан (ұшқыштардан) бағдар жасауға қатысты қажетті хабарлар алуға;
- 3) тамақ өнімдерінің, ауыз судың, дәрі-дәрмектер қорының, авариялық радиостанцияларының және сигнал беру құралдарының болуын тексеруге міндетті.

511. Су үстімен ұшуды орындауға:

- 1) екі қозғалтқышы және неғұрлым жарактандырылған жүзу құралдары бар әуе кемелеріне және суға қону үшін бейімделген барлық әуе кемелерінде ұшуға;
- 2) бір қозғалтқышы бар, жағалау шегінен онша алыс ұшпайтын және істен шыққан қозғалтқышпен төмендейтін құрғақтағы әуе кемелерінде ұшуға рұқсат беріледі.

512. Судың бетімен ұшу кезінде, жағалаудан және жағалауға дейінгі қашықтығы істен шыққан қозғалтқыштармен (қозғалтқышпен) ұшуды жоспарлау қашықтығынан артатын кезде, сондай-ақ ұшуға және қонуға бет алу траекториясы мәжбүрлі суға қону мүмкіндігін көздейтін кезде, экипаждың

барлық мүшелері мен жолаушылары құтқару кеудешелерімен қамтамасыз етілуі  
т и і с .

Жағалаудан ұшу ұзақтығы 30 минуттен аспайтын барлық жағдайларда әуе кемелерінде (түрлеріне қарамастан) жеке құтқару құралдарынан басқа, әуе кемесін ҰПБ-ға сәйкес тіршілікті қамтамасыз ету құралдары бар борттағы адамдардың санына есептелген топтық жүзу құралдары (үрленген құтқару салдары мен олардың апаттық қосалқы бөлшектері) болуы тиіс.

513. Су үстімен ұшуға әзірлік кезінде экипаж (ұшқыш) қосымша мыналарға:

1) жағалаумен шектесу шегін, мәжбүрлі қону жағдайында мұз бен судың бет қабатын егжей-тегжейлі зерттеуге;

2) жеке және топтық құтқару құралдарының, тағам өнімдерінің, ауыз судың, апаттық радиостанциясының және сигнал беру құралдарының бар болуы мен дұрыс орналасуын тексеруге;

3) суға мәжбүрлі қонудың және жүзу құралдарын пайдаланудың ережелерін оқып - үйренуге;

4) жолаушыларға жеке және топтық құралдарды пайдалану мен апат жағдайында қону кезінде оларды пайдалану ережесі туралы нұсқау беруге міндетті .

514. Құрлық пен аралдардың жағалаумен шектесу шегіне жақын маңда КҰЕ бойынша ұшу бағыт осінің екі жағынан әрқайсысы 5 км жолақта жер бедерінен ең жоғары рельефі есепке алына отырып, қауіпсіз биіктерде орындалады.

### **38-тарау. Шекаралық белдеудің әуе кеңістігінде ұшу**

515. Шекаралық белдеуге мемлекет аумағына орналасқан құрлықтағы мемлекеттік шекарасына және ені 25 км сыртқы теңіздердің жағалаумен шектесу шегіне жақын жатқан, ал теңіз жағалауындағы аудандарда - қосымша аумақтық су үстіндегі ені 12 теңіз милль (22,2 км) әуе кеңістігі жатады.

516. Радиобайланыс құралдарымен және/немесе радиолокациялық таным аппаратурасымен жабдықталмаған әуе кемелерінің ұшулары шекаралық белдеудің әуе кеңістігінде ұшуына тыйым салынады.

517. Шекаралық белдеудегі ұшуға экипаждар (пилоттар, ұшқыштар) олардың сол ауданда ұшудың ерекшеліктерін оқып-үйренгеннен кейін, осы ерекшеліктер бойынша білімдерін және орындалған тасымалды тексергеннен кейін ғана жіберіледі. Мемлекеттік авиация экипаждарын осындай ұшуға жіберуді



Қазақстан Республикасы Қорғаныс министрлігінің уәкілетті органы жүргізеді.

518. Әуе кемелерінің экипажы шекаралық жолақта ұшуға әзірлік процесінде:

1) белгілі бір аудандағы мемлекеттік шекара мен шекаралық белдеудің дәл белгілерін;

2) жер бедерін, өзіндік сипатты радиолокациялық және көзбен шолу бағдарларын;

3) байланыс және радионавигациялық құралдарының орналасуы мен жұмыс тәртібін, шектеу пеленгілерінің мәні мен олардың координаттарын;

4) ӘҚК-ның және ӘҚК-ның органдарымен байланыс жүргізу тәртібін;

5) ұшу бағыты бойынша метеорологиялық жағдайды;

6) бағдарлауды қалпына келтіру ережесі мен тәртібін;

7) ұшуда ерекше жағдайлар мен ерекше оқиғалардың пайда болуы кезінде іс-қимыл жасаудың тәртібін оқып-үйренуге және мұқият білуге міндетті.

519. Шекаралық белдеуде орналасқан әуеайлақтар, әуе жолдары мен белгіленген бағыттар бақылау, әуе кемелері қозғалысын басқару және шекаралық жолақта экипаждардың ұшу ережесін сақтауы үшін қажетті навигация, радиолокация және байланыс құралдарымен жабдықталуға тиіс.

Шекаралық белдеуде ұшуды орындау кезінде әуе кемелерінің белгіленген бағыттардан ауытқуына тыйым салынады.

520. Шекаралық белдеудің әуе кеңістігінде бағдарлауды жоғалтқан кезде экипаж мемлекеттік шекарадан Қазақстан Республикасы аумағының түкпіріне ұшу бағыты бойынша кідіріссіз бағыт ұстауға міндетті, бұдан әрі осы ҚР ӘК ҰНЕ-нің 537-тармағына сәйкес іс-қимыл жасайды. Әуе кеңістігінде бағдарлауды қалпына келтіру үшін шекаралық белдеуде маневр жасауға тыйым салынады.

521. Егер әуе кемесі екі жақты радиобайланысынан айырылса санкцияланған транзиттік ұшуды (мемлекет аумағында қонбастан ұшу) орындайды немесе Қазақстан Республикасының аумағында қону арқылы ұшу жағдайында оған белгіленген әуеайлаққа дейін ұшу немесе қону үшін, берілген флайг-жоспарға сәйкес, оны таныған жағдайда, мейлінше қолайлы режим беріледі.

### **39-тарау. Ұшудағы ерекше жағдайлар**

522. Ұшудағы ерекше жағдайларға:

1) әуе кемесінің қауіпті метеорологиялық құбылыстарға тап болуы;

2) қозғалтқыштың (қозғалтқыштардың) істен шығуы;

- 3) ұшудың жоспарын немесе профилін өзгерту қажеттілігіне, оның ішінде мәжбүрлі қонуға әкеліп соқтыратын әуе кемесі жүйесінің істен шығуы;
- 4) әуе кемесіндегі өрт;
- 5) тұрақтылықтан, басқарудан айырылу беріктіктің бұзылуы;
- 6) радиобайланыстың үзілуі (радиобайланыстың борттағы немесе жердегі жүйелерінің істен шығуы);
- 7) бағдарлаудан айырылу;
- 8) экипажға немесе жолаушыларға шабуыл жасалу;
- 9) экипаж мүшелерінің немесе жолаушылардың жарақаттануы немесе олардың денсаулығының кенеттен нашарлауы;
- 10) әуеайлақтан тысқары мәжбүрлі қону;
- 11) қону әуеайлағында ӘҚБ-ның радионавигациялық құралдарының немесе радиотехникалық жабдықтың істен шығуы;
- 12) авариялық жағдайларда парашюттарды қолдану жатады.

523. Ұшуда ерекше жағдайлардың пайда болуы туралы әуе кемесінің командирі (ұшқышы) ӘҚҚ диспетчерлік органына тез арада хабарлайды. Байланыс жасау қиындаған жағдайда негізгі арна бойынша 121,5 МГц апат жиілігіне көшіріледі.

Тану аппаратурасының апат сигналын беруі:

- 1) қозғалтқыштың (қозғалтқыштардың) істен шығуы;
- 2) әуе кемесіндегі өрт;
- 3) әуе кемесінің тұрақтылықтан, басқарудан айырылуы, беріктігінің бұзылуы;
- 4) радиобайланыстың істен шығуы;
- 5) бағдарлаудан айырылу;
- 6) экипажға (жолаушыларға) шабуыл жасалу;
- 7) әуеайлақтан тысқары мәжбүрлі қону;
- 8) апатты жағдайларда парашюттарды қолдану;
- 9) шұғыл төмендеу жағдайларында қосылады.

524. Ұшуда ерекше жағдайлар пайда болған кезінде әуе кемесін жүргізу мен басқару осы әуе кемесін ҰПБ талаптарына сәйкес болуы тиіс.

Ерекше жағдайларда әуе кемесін ҰПБ талаптарына сәйкес операцияларды орындаған кезде экипаж мүшелері өздерінің барлық іс-қимылдары туралы әуе кемесінің командиріне баяндауға міндетті.

525. Одан әрі ұшу экипаждың және жолаушылардың қауіпсіздігін қамтамасыз етпеген жағдайларда, әуе кемесі командирінің әуеайлақтан тыс мәжбүрлі қонуды орындауға немесе егер, экипаж және жолаушылар парашюттармен қамтамасыз

етілген болса, әуе кемесін тастап шығуға шешім қабылдауға құқығы бар.

526. Ұшу үнін қауіпті метеорологиялық құбылыстарға:

1) ұшу және қону әуеайлағында - найзағай, бұршақ, күшті шайқалма, желдің күшті соғуы, тайғанақ, қалың мұз басу, құйын, дауыл, күшті құм бораны, күшті нөсерлер жауын-шашын, жанартау күлі;

2) ұшу бағыты бойынша - бұршақ, найзағай, қалың мұз басу, әуе кемесінің күшті шайқалмасы, күшті электрленуі жатады.

527. Ұшу бағыты бойынша қауіпті метеорологиялық құбылыстарға кезіккен жағдайда әуе кемесінің командирі оларды айналып өту үшін шаралар қолданады. Оларды айналып өту мүмкін болмаған жағдайда ұшу бағытын немесе биіктігін өзгерту арқылы экипаж (ұшқыш) ұшу әуеайлағына қайтып оралады немесе жақын маңдағы қосалқы әуеайлаққа қонады. Тікұшақтың командиріне (ұшқышына) бұл жағдайда әуеден таңдап алынған алаңға қонуға рұқсат етіледі.

528. Әуе кемесіндегі қозғалтқыштың істен шығуы кезінде бір қозғалтқышпен 100 метрге дейінгі биіктікте (оның ішінде - ұшар кезінде) әуе кемесінің командирі (ұшқышы) өзінің алдындағы кедергілермен соқтығысудан аулақ бола отырып, мәжбүрлі қонуды жүргізеді.

Егер қозғалтқыштың істен шығуы 100 метрден астам биіктікте болса, әуе кемесінің командиріне (ұшқышына) әуе кемесінің мүмкіндігінше аз зақымдануын қамтамасыз етіп, мәжбүрлі қону үшін жарамды аланды таңдап алуына рұқсат етіледі.

529. Бірнеше қозғалтқышы бар әуе кемесінде қозғалтқышы (қозғалтқыштар) істен шыққан кезде командирдің (ұшқыштың):

1) көтеріліп ұшқан әуеайлаққа қонуына;

2) ұшу жағдайларын жақсарту үшін отынның бір бөлігін төгуге немесе жүкті лақтыруға;

3) жұмыс істейтін қозғалтқыштың кез келген режимін пайдалануға;

4) бағытты ұшуда жақын маңдағы әуеайлаққа дейін (оның ведомстволық бағыныстылығына қарамастан) одан әрі ұшуға және онда қонуға құқығы бар.

Үш және одан көп қозғалтқышы бар әуе кемелерінде істен шығу белгілері (өрттен басқа) бойынша ұшуда экипаж бір қозғалтқышты қосқан жағдайда әуе кемесінің командиріне (ұшқышына) баратын әуеайлағына дейін одан әрі ұшуға құқық береді.

Егер жұмыс істейтін қозғалтқыштармен одан әрі ұшу мүмкіндігі және ұшудың қауіпсіздігіне нақты қауіп төнетін болса, әуе кемесінің командирі (

ұ ш қ ы ш ы ) :

- 5) ҰПБ талаптарына сәйкес қажетті іс-қимылдарды орындауға;
- 6) тану аппаратурасының авариялық сигналын қосуға;
- 7) егер, нақтылы орын алған жағдайда жақын маңдағы әуеайлаққа дейін ұшуға қарағанда кез келген әуеайлаққа, оның ішінде көтеріліп ұшқан әуеайлаққа немесе әуеайлақтан тыс жерге қонудың қауіпсіздік қатері аз болса, мұндай қону ж а с а у ғ а м і н д е т т і .

530. Ұшудың жоспарын немесе профилін өзгерту қажеттілігіне, соның ішінде мәжбүрлі қонуға әкеліп соқтыратын әуе кемесі жүйелерінің істен шығуы. Әуе кемесі ұшуда сыр берген жағдайда экипаж әуе кемесін ҰПБ талаптарына сәйкес і с - қ и м ы л ж а с а й д ы .

Электрмен қоректендірудің резервтік көздері жоқ болған немесе оларды пайдаланудың мүмкіндігі болмаған жағдайда әуе кемесінің командирі (ұшқышы) :

- 1) КҰЕ бойынша ұшу кезінде жақын маңдағы әуеайлаққа немесе әуеайлақтан т ы с ж е р г е қ о н а д ы ;
- 2) АҰЕ бойынша ұшқан кезде көзбен шолу арқылы ұшуға көшу жөнінде ш а р а л а р қ о л д а н а д ы ;
- 3) бұлттан жоғары ұшқан кезде, көзбен шолу арқылы ұшуға көшудің қауіпсіздігіне сенімді болмаған, бірақ ұшуды одан әрі жалғастырудың техникалық мүмкіндігі болған жағдайда көзбен шолу арқылы ұшуға көшуге немесе өзінің ұшу эшелонында (биіктігінде) тікбұрышты бағыт сұлбасы бойынша күту режимінде ұшуды орындау мүмкін болатын ауданға бағыт алу к е р е к .

531. ӘҚҚ пунктiнiң диспетчерi, әуе кемесiмен байланыстың тоқталғанын анықтап, оның орналасқан жерiн радилокациялық құралдардың көмегiмен а н ы қ т а ғ а н н а н к е й i н :

- 1) апатқа ұшыраған әуе кемесінің басқа әуе кемелерімен жақындауын болдырмайтындай дәрежеде қозғалысты бақылауды және басқаруды қамтамасыз е т у г е ;
- 2) қонуға бағыт алуына көмек көрсету үшін осы ауданда болатын басқа әуе кемесімен радиобайланысын үзген әуе кемесінің жол көрсету мүмкіндігін п а й д а л а н у ғ а м і н д е т т і .

532. Шұғыл төмендеуді орындауды қажет ететін кабина толық герметизацияланбаған жағдайда, экипаж (ұшқыш):

- 1) оттегі қимектерін қолданады;

2) әуе кемесін ҰПЕ талаптарына сәйкес әрекет жасай отырып эшелоннан төмен 4200 метр биіктікке дейін шұғыл төмендеуге кіріседі, бірақ ол барлық жағдайда да ұшу ауданындағы төменгі қауіпсіз эшелонның биіктігінен төмен болмауы тиіс;

3) тану аппаратурасының апат сигналын қосады;

4) жолаушылардың денсаулық жағдайын тексереді және қажет болғанда көмек көрсетеді;

5) баратын әуеайлаққа немесе жақын маңдағы қону үшін жарамды әуеайлаққа ұшу туралы шешім қабылдайды.

533. Әуе кемесінде өрт шыққан кезде экипаж (ұшқыш):

1) шұғыл төмендеуге кіріседі және сонымен бірге өртті сөндіру үшін қол жеткізімді барлық шараларды қолданады;

2) авариялық сигналын қосады (қажетіне қарай);

3) қалыптасқан жағдайға орай ұшуды жақын маңдағы әуеайлаққа дейін жалғастырады, не әуе кемесін ҰПЕ талаптарына сәйкес іс-қимыл жасай отырып әуеайлақтан тыс жерге қонады.

534. Ұшудың алғашқы кезеңінде (ұшқаннан кейін биіктікті ала бастағанда) әуе кемесінде өрт шыққан және оны сөндіру мүмкін болмаған жағдайда әуе кемесі командирінің (ұшқышының):

1) көтеріліп ұшқан әуеайлаққа, соның ішінде минимумнан төмен ауа райы жағдайында қону үшін қысқа бағыт бойынша қонуға кіруді орындауға;

2) әуеайлақ ауданында ұшуды жүргізу жөніндегі нұсқаулықта көзделген алаңға қонуға;

3) әуеден таңдап алынған алаңға қонуға құқығы болады.

535. Әуе кемесі тұрақтылығын, басқарылуын, беріктігін жоғалтқан жағдайда әуе кемесінің командирі (ұшқышы) авариялық сигналын қосады және әуе кемесінің осы түріне арналған әуе кемесін ҰПЕ талаптарына сәйкес іс-қимыл жасайды.

536. Бағдарлауды жоғалтқан кезде экипаж:

1) авариялық сигналын қосуға;

2) радио арқылы "Полюс" сигналын беруге;

3) ӘҚҚ диспетчерге отын қалдығы және ұшу жағдайлары туралы баяндауға;

4) ӘҚҚ диспетчерінің рұқсатымен әуе кемесін радиолокациялық құралдармен анықтау үшін ұшудың ең қолайлы эшелонын (биіктігін) иеленуге;

5) ӘҚҚ диспетчерлік пунктiнiң нұсқауларын пайдалана отырып бағдарлауды

қалпына келтірудің осы жағдайға ең тиімді тәсілін қолдануға;

б) бағдарлауды қалпына келтіру мүмкін болмаған жағдайда, отынның толық жұмсалыуына жол берместен, дер кезінде қараңғылық түскенге дейін кез келген әуеайлаққа немесе әуеден таңдап алынған алаңға қонуға міндетті.

537. Бағдарлаудың жоқ болуы себебінен экипаж баратын әуеайлақтан басқа әуеайлаққа мәжбүрлі қону жасаса, бағдарлауды толық жоғалтқан болып с а н а л а д ы .

538. Егер әуе кемесін экипаж (ұшқыш) өздігінен немесе ӘҚК диспетчері жердегі РТҚ көмегімен белгіленген бағытқа шығарып, кейіннен жететін әуеайлаққа қондыратын болса, онда бағдарлауды уақытша жоғалтқан болып с а н а л а д ы .

539. Экипажға (жолаушыларға) шабуыл жасау немесе шабуыл жасау қаупі төнген жағдайда, әуе кемесінің командирі және экипаж мүшелері, мүмкіндігінше, авариялық сигналын беруге, шабуыл жасалғаны туралы, өзінің шақыру белгісін, орналасқан жерін (координаттарын), биіктігін, ұшу бағытын хабарлауға және арнайы нұсқауға сәйкес іс-қимыл жасауға міндетті.

540. Экипаж мүшелерінің немесе жолаушының (жолаушылардың) денсаулық жағдайлары кенеттен нашарлаған немесе олар жарақаттанған жағдайларда, әуе кемесінің командирі оған (оларға) қолда бар медициналық көмекті көрсетуді ұйымдастыруға және орын алған жағдайға байланысты, ұшуды одан әрі жалғастыру немесе тоқтату туралы шешім қабылдауға міндетті.

Әуе кемесі командирінің денсаулық жағдайы кенеттен нашарлап (немесе жарақаттанып) ұшуды одан әрі жалғастыра алмаса, тапсырманы орындауды тоқтатады және әуеайлаққа қонғанға дейін оның міндетін екінші ұшқыш у а қ ы т ш а о р ы н д а й д ы .

541. ӘҚК-ның диспетчерлік органы экипаж мүшесінің немесе жолаушының денсаулық жағдайы кенеттен нашарлауына (жарақаттануына) байланысты ұшудың уақытша тоқтатылғаны туралы баяндауды алғаннан кейін, әуе кемесінің жақын маңдағы әуеайлаққа шығуын және оның кезектен тыс қонуын қамтамасыз е т у г е м і н д е т т і .

542. Одан әрі ұшу жолаушылар мен экипаждың қауіпсіздігін қамтамасыз етпейтін жағдайда, әуе кемесі командирінің ӘҚК органына болжамды қону орны мен уақыты туралы (мүмкіндігіне қарай) алдын ала хабарлай отырып,

әуеайлақтан тыс жерге мәжбүрлі қонуды орындау туралы шешім қабылдауға  
қ ұ қ ы ғ ы б а р .

Мәжбүрлі қону жерінен ұшу мәжбүрлі қону оқиғасын зерттеген Комиссия  
төрағасының рұқсатымен жүргізіледі.

543. Жақын маңдағы әуеайлақпен байланыс жоқ болған жағдайда және/  
немесе кейінге қалдыруға болмайтын жағдайларда әуе кемесі командирінің (   
ұшқышының) жерді жеке өзі алдын-ала қарап шығып, оның қауіпсіз ұшу үшін  
жарамдылығын анықтағаннан кейін ұшуға өздігінен шешім қабылдауға құқығы  
б а р .

Қажет болған жағдайда ұшу секторындағы кедергілерді жою, жүкті тастау  
немесе отынның бір бөлігін төгу үшін шаралар қолданылады.

544. ӘҚҚ диспетчерлік органынан ӘҚҚ ауданында радиолокациялық  
құралдардың істен шыққаны туралы хабарды алған кезде, осы ауданда ұшуды  
орындайтын әуе кемесінің командирі (ұшқышы) ұшудың берілген эшелонын,  
жылдамдығын және бағытын ұстай отырып, бағыттағы бақылау нүктелерінен  
ұшып өткен кезде өзінің орналасқан жері туралы міндетті түрде хабарлап, көзбен  
шолу арқылы, сондай-ақ радиолокациялық құралдардың көмегімен әуедегі  
жағдайды мейлінше сақтықпен сақтай отырып ұшуды жалғастырады.

545. Қонуды қамтамасыз етудің радиотехникалық құралдары және/немесе  
қону әуеайлағындағы байланыс құралдары істен шыққан және метеорологиялық  
жағдайларға байланысты сол әуеайлақта көзбен шолу арқылы қонуға бет алу мен  
қону мүмкін болмаған кезде әуе кемесінің командирі (ұшқышы) екінші  
айналымға өтеді және/немесе қосалқы әуеайлаққа бағыт алады.

Қосалқы әуеайлаққа өту мүмкін болмаған жағдайда (отынның жетіспеуі,  
авиация техникасының бұзылуы және Т.б.) әуе кемесінің командиріне (   
ұшқышына) қону әуеайлағындағы минимумнан төмен ауа райы жағдайында  
қ о н у ы н а қ ұ қ ы қ б е р і л е д і .

546. Парашютшілерді түсіру немесе жүктерді парашютпен лақтыру  
мақсатындағы ұшуларды орындау кезінде, сондай-ақ, егер бұл оқу ұшуына  
арналған тиісті нұсқаулықта көзделсе, ұшуға қатысатын барлық экипаж  
мүшелерінің және басқа адамдардың сақтандыру құралдары орнатылған жеке  
п а р а ш ю т т а р ы б а р б о л у ы т и і с .

Парашюттардың аспалы жүйелері барлық ұшу уақытында киіліп тұруы тиіс.

Ұшуда киілген парашютпен жұмыс істеу мүмкін болмаған жағдайда ғана парашютты шешуге рұқсат етіледі.

547. Авариялық жағдайда әуе кемесін тастап парашютпен экипаждың (ұшқыштың) кетуі алдында экипаж (ұшқыш) мүмкіндігінше, бұл туралы ӘҚК органының диспетчеріне өзінің орналасқан жерін көрсете отырып хабарлайды, авариялық сигналын береді (оны қосады), сондай-ақ, (мүмкін болған кезде) автоұшқышты қосуға, жазық глиссада бойынша төмендеу арқылы халық аз орналасқан ауданға бағытты белгілеуге, тану аппаратурасының шартты белгі құрылымын жоюы тиіс, одан кейін әуе кемесін тастап шығады.

Борттағы экипаж мүшелері және басқа адамдар әуе кемесі командирінің нұсқауы бойынша парашюттермен әуе кемесін тастап шығады. Командир әуе кемесін ең соңынан тастап шығады.

Әуе қозғалысына қызмет көрсететін тиісті органнан алынған тиісті ақпаратта, ұсынымда және/немесе рұқсатта көрсетілгеніндей, бұл тиісті заңды органның нұсқауына сәйкес жасалатын жағдайларды қоспағанда, апаттық түсуден басқа парашютпен түсу жүргізілмейді.

#### **40-тарау. Ұшудағы күтпеген жағдайлар**

548. Авариялық жағдайда қалғаны белгілі немесе тап болды деп болжанатын әуе кемесіне, заңсыз араласуды қоса алғанда, ӘҚК органдары тарапынан барынша назар аударылып, жәрдем көрсетіледі және нақты жайларды негізге ала отырып, басқа әуе кемелеріне қарағанда басымдық беріледі.

549. ӘҚК органдары қажет болғанда апатты жағдайда қалған әуе кемесімен радиобайланыс орнату және оған қолдау көрсету үшін резервтік құралдарды қоса алғанда, қолда бар байланыс құралдарын пайдаланады.

550. Әуе кемесінің авариялық жағдайда қалғаны туралы хабарлау үшін (егер ол ҚШРЛ қабылдау-жауап беру құрылғысымен жабдықталған болса) "А" режиміндегі арнайы кодтар қолданылады, олар:

- 1) "7700" коды - бұл әуе кемесінің елеулі және тікелей қауіпке ұшырағанын көрсетеді және экипажға (ұшқышқа) шұғыл көмек қажет болады;
- 2) "7600" коды - радиобайланыстың үзілгенін көрсетеді;
- 3) "7500" коды - әуе кемесі заңсыз араласу объектісі болғанын көрсетеді.

551. Апатты жағдай туындаған кезде, егер ӘҚК қызметі тарапынан бұған дейін басқа кодты пайдалану туралы нұсқау берілмесе, әуе кемесінің ұшқышы



кабылдау-жауап беру құрылғысына "А" режимінің "7700" кодын орнатады. Бұл жағдайда ұшқыш ӘҚҚ қызметі тарапынан басқа нұсқаулар алғанға дейін белгілі бір шартты пайдаланады.

563-тармақтың ережелеріне қарамастан "А" режимінің "7700" кодын ұшқыш мұның өзі іс-қимылды ең жақсы деп табуына негіз болған кезде таңдап алуы мүмкін.

552. Егер ұшып жүрген әуе кемесі заңсыз араласу объектісіне айналатын болса, егер күтпеген жағдайлар "7700" кодын пайдалануға мүмкіндік бермейтін болса, әуе кемесінің командирі қабылдау-жауап беру құрылғысына "А" режимінің "7500" кодын орнату үшін мүмкін болған жағдайдың бәрін жасайды.

553. Егер ұшқыш "А" режимінің "7700" кодын таңдап алып, кейіннен ӘҚҚ қызметі күтпеген жағдайлар қарай оған сол шартты белгі екенін растауына нұсқау береді, онда ол не кодты растайды, не жауап бермейді.

Ұшқыштан жауаптың болмауы ӘҚҚ қызметі үшін "7500" кодын пайдалану кездейсоқ дұрыс болмаған код еместігінің дәлелі болады.

554. ӘҚҚ органдарының ӘҚҚ диспетчерлері мен ұшқыштарының азаматтық әуе кемелерін басып алу кезіндегі іс-қимыл, сондай-ақ жедел қимыл және апат сигналын қолдануы осы Ереженің 2 және 3-қосымшаларында көрсетілген.

#### **41-тарау. Екі жақты "әуе-жер" байланысының істен шығуы**

555. Борттағы немесе жердегі "әуе-жер" байланысы жүйелерінің істен шығуынан туындайтын радиобайланысының үзілуі кезінде әуе кемесінің экипажы мен ӘҚҚ органдарының диспетчерлері арнаулы нұсқауларға және/немесе жұмыстың технологияларына сәйкес іс-қимыл жасайды.

Егер бес минут ішінде радиобайланыстың қолда бар арналарын пайдалану кезінде олардың әрқайсысы бойынша бірнеше рет шақыруына экипаж немесе диспетчер жауап бермейтін болса, радиобайланыс үзілген деп есептеледі.

556. Радиобайланыс үзілген кезде әуе кемесінің командирі (ұшқышы) "апат" белгісін қосады, сондай-ақ қолда бар құралдарды пайдалана отырып, "А" режимінде "7600" жауап беру құрылғысы кодын орнатады, ӘҚҚ органымен тікелей немесе басқа әуе кемелері арқылы, не ӘҚҚ органдарының пункттері арқылы байланысты қалпына келтіруге шаралар қолданады. Мұндай жағдайларда, қажет болған реттерде, қабылданған шешім, ұшудың орналасқан жері, биіктігі туралы (оны диспетчердің қабылдауын күтпестен) ақпарат беру,

сондай-ақ байланыс арналары бойынша және ӘҚК диспетчерлік пункттерінің нұсқаулары мен ақпаратының МАЖР жиілігінде тыңдау үшін 121,5 МГц апатты жиілігі пайдаланылуы мүмкін.

557. Егер радиобайланысты қалпына келтіру мүмкін болмаса, әуе кемесінің командирі (ұшқышы), әдетте, тапсырманы орындауды тоқтатады және көтеріліп ұшқан әуеайлаққа немесе қосалқы әуеайлаққа қонады. Бұл жағдайда әуе кемесі командирінің (ұшқышының) минимумнан төмен ауа райы жағдайында әуеайлаққа қонуға құқығы бар.

558. Ұшып шыққан әуеайлақта қонуға мүмкіндік болмаған жағдайда (метеорологиялық жағдайларға байланысты немесе егер әуе кемесінің салмағы қону салмағынан артық болса және отынды төгіп тастауға жағдай болмаса), онда екінші айналымға өткеннен кейін әуе кемесінің командирі (ұшқышы) флайт-жоспарға сәйкес эшелонда немесе ӘҚК диспетчері берген эшелонда баратын әуеайлаққа бағыт алады.

Егер ұшқан әуеайлаққа немесе кері қайту бағытында орналасқан қосалқы әуеайлаққа қайтып оралу туралы шешім қабылдайтын болса, ұшқыш ұшуды жақын маңдағы (берілген), бірақ ұшудың қауіпсіз биіктігінен төмен емес жолдағы эшелонда не байланыссыз ұшуға арналып бөлінген 4200, 4500 немесе 7200, 7500 метр эшелондарда орындауы тиіс.

559. Жер үстіндегі байланыс құралдары істен шыққан кезде ӘҚК пунктіннің диспетчері жұмыстың технологиясына сәйкес резервтік құралдар мен арналарды пайдалана отырып байланысты қалпына келтіруге шаралар қолданады немесе басқаруды ӘҚК-ның басқа пунктіне береді.

560. ӘҚК-ның диспетчерлік пункті диспетчерлік ауданда немесе диспетчерлік аймақта ұшуды орындайтын әуе кемесінің экипажымен екі жақты радиобайланысты орната алмайтын жағдайда болса, одан әрі іс-қимыл жасалады.

560.1. Екі жақты байланыстың істен шыққаны туралы мәлім болған бойда, экипаждың диспетчерлік органның хабарын радиолокатордың экранынан байқауға болатын белгілі бір маневрды орындауы туралы сұрау салу арқылы қабылдай алуы немесе егер бұл мүмкін болса, аталған белгі беруді қабылдауды дәлелдеуге беруі үшін іс-қимыл жасалады.

560.2. Егер әуе кемесінің экипажы өзінің хабарларды қабылдай алатынын және оларды қабылдауын растай алатынын көрсетпейтін болса, байланысы бұзылған әуе кемесі мен басқа да әуе кемелері арасындағы эшелондау бұл әуе кемесінің көзбен шолуға болатын метеожағдайларда (КҰЕ бойынша) ұшу кезінде мынадай мүмкін болатын іс-қимылдар жасауының негізінде қамтамасыз етіледі:

1) ұшуды көзбен шолу арқылы метеорологиялық жағдайларда одан әрі жалғастырады;

2) қонуды жақын маңдағы қолайлы әуеайлақта орындайды;

3) ӘҚБ-ның тиісті пунктіне ақпараттарды неғұрлым тез беретін құралдардың көмегімен өзінің келетіні туралы хабарлайды.

560.3. Күрделі метеорологиялық жағдайларда немесе олар 560.2-тармаққа сәйкес ұшуды аяқтауға мүмкіндік бермейтін жағдайларда байланыстың істен шығуы орын алған кезде әуе кемесінің экипажы:

1) әуе кемесінің экипажы хабарларды міндетті түрде беру пунктіндегі өзінің орналасқан жерін хабарлай алмағаннан кейін 20 минут бойы ұшудың жылдамдығын және эшелонын немесе ең аз абсолютты биіктігін (егер ол көп болса) сақтай тұрады, содан соң ұшудың ұсынылған жоспарына сәйкес эшелон мен жылдамдықты түзейді;

2) ұшудың ағымдағы жоспарына сәйкес бағыт бойынша ұшуды баратын әуеайлаққа қызмет көрсететін тиісті белгіленген навигациялық құралға дейін жалғастырады, сонымен бірге қажет болған жағдайда мына төмендегі 3-тармақшаның ережелерін сақтау қажет болғанда, төмендеу басталғанға дейін осы құрал арқылы күту режимінде ұшуды орындайды;

3) 2-тармақшада айтылған навигациялық құралдан, қонуға алдағы бағыт алудың соңғы рет алынған және расталған дәл уақытында немесе мүмкіндігінше осы уақытқа жақын төмендеуді бастайды; немесе, егер қонуға бет алудың есепті уақыты алынбаған және расталмаған болса, әуе кемесі төмендеуді келіп жететін есепті уақытта немесе мүмкіндігінше ұшудың ағымдағы жоспарында көрсетілген осы уақытқа жақын бастайды;

4) қонуға қалыпты бет алуды осы навигациялық құралға арналып белгіленген тәртіпке сәйкес аспаптар арқылы орындайды;

5) қонуды, мүмкіндігінше, 3-тармақшада айтылған немесе қонуға бағыт алудың есепті уақытымен соңғы рет расталған ұшып келетін есепті уақыттан кейін 30 минуттың шегінде жасайды; бұл орайда олардан ең кеш уақыты таңдап алынады.

560.2-тармағында көрсетілген жағдайлар мен оның ережелері барлық бақыланатын ұшуға, сонымен бірге 560.3-тармағының ережелері тек АҰЕ бойынша ұшуға ғана қолданылады.

Әуе қозғаласына диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз ету кезінде осы әуе кеңістігіндегі басқа ұшуға қатысты байланысы үзілген әуе кемесі 560.3-тармағында айтылған ережелерді сақтайтын болады деп болжанады.

560.4. ӘҚҚ диспетчері байланыстың істен шығуы жөнінде жауап беру кодын ала отырып, ұшқышқа "танудың қабылдау-жауап беру" құрылысын пайдалану немесе кодты өзгерту жөнінде нұсқау беру арқылы байланыстың үзілу деңгейін анықтауға тиіс. Егер борттағы радиоқабылдағыш дұрыс болғаны анықталса, әуе кемесінің ұшуын одан әрі басқару берілген рұқсаттарды қабылдауды растау үшін шартты белгісін өзгертуді немесе "Тану" хабарын пайдалана отырып жүзеге асырылады. S режимінің қабылдау-жауап беру құрылғыларымен жабдықталған әуе кемелері үшін S режимі қолданылатын аймақтарда басқа рәсімдер қ о л д а н ы л у ы м ү м к і н .

560.5. Тиісті әуе кемелері үшін екі жақты байланыстың істен шығуы туралы белгілі болған кезде, әуе кемелері тындайтын қолда бар жиіліктерде (қолда бар радионавигациялық құралдарының немесе қонуға бет алу құралдарының сөйлесу байланысының жиілігін қоса алғанда) диспетчерлік орган қолданатын іс-қимылдарды немесе кез келген апатты жағдайда өзін ақтайтын нұсқауларды көрсете отырып, тиісінше ақпаратты беретін "блиндпен" хабарлау жүзеге а с ы р ы л а д ы .

560.6. Бағыттағы ауа райы жағдайлары туралы 561.4-тармағында көрсетілген мәліметтерді қоса алғанда, бұлттан өту ауданындағы және қонуға қолайлы әуеайлақтар ауданындағы тиісті хабарлама байланысы бұзылған әуе кемесінің орналасқан жеріне жақын келген басқа әуе кемелеріне беріледі. Бұдан басқа, жауапты ауданда радиобайланысы жоқ әуе кемесінің ұшуын орындайтын ӘҚҚ диспетчері радиобайланысының істен шығуы туралы хабарды ұшу бағыты бойынша ӘҚҚ-ның басқа пункттеріне ақпарат жібереді.

561. Егер метеорологиялық жағдайларға байланысты (немесе басқа да себептермен) тағайындалған әуеайлаққа қону мүмкін болмаса, екінші айналымға өткеннен кейін әуе кемесінің командирі (ұшқышы) төменгі қауіпсіз эшелонды ( шығу сұлбасы бойынша) немесе ұшудың арнайы белгіленген 4200, 4500 немесе 7200, 7500 метр эшелондарын ала отырып қосалқы әуеайлаққа бағыт алуы тиіс.

Қосалқы әуеайлақтағы қонуға кіру үшін төмендеуді қонуға кезектен тыс кірудің сұлбасы бойынша ұшып өткеннен кейін МАЖР арқылы бастау керек. Егер байланысы үзілген әуе кемесінің келіп жетуі кезінде қонатын әуеайлақта минимумнан төмен ауа райы жағдайы болса, әуе кемесінің командиріне (

ұшқышына) қонуды нақты метеожағдайларда жүргізу құқығы беріледі.

562. Егер ұшып келуге есептелген уақыттан кейін 30 минут өткен соң әуе кемесі қонбайтын және радиолокатор экранында байқалмайтын болса, ал әуе кемесінің экипажы (ұшқышы) байланыс арнасы арқылы шақыруларға жауап бермейтін болса, ӘҚҚ диспетчері әуеайлақ ауданындағы әдеттегі әуе қозғалысын қалпына келтіріп, одан әрі жұмыс технологиясына сәйкес іс-қимыл жасайды.

Қайталау радиолокациясының борттағы және жердегі құралдары бар болған жағдайда, байланыссыз ұшатын әуе кемесі ұшуының нақты эшелонын дәл анықтағаннан кейін бүкіл әуе кеңістігін босатпастан ұшудың ара қашықтықтарын қауіпсіз қамтамасыз ете отырып әуе кемелерінің қозғалысына жол беріледі.

563. КҰЕ бойынша ұшу кезінде байланыстың үзілуі жағдайында әуе кемесінің командирі (ұшқышы) берілген биіктікте (эшелонда) КҰЕ бойынша баратын әуеайлаққа бағыт алады; КҰЕ бойынша тағайындалған әуеайлаққа ұшуды одан әрі жалғастыру мүмкін болмаса, КҰЕ бойынша қонуға метеожағдайлары мүмкіндік беретін қосалқы әуеайлаққа бағыт ұстайды.

564. Радиобайланыс үзілген кезде әуе кемелері қозғалысын басқарған кезде қауіпсіздікті қамтамасыз ету үшін, сондай-ақ, әуе кемесі экипажынан (ұшқышынан) "Апатқа ұшырадым" деп берілген сигналды алған жағдайда ӘҚҚ диспетчерлік органы өзі жауапты аймақтың шегінде радиобайланысын өшіру режимін енгізуге құқығы бар.

Бұл жағдайда диспетчердің командасы бойынша әуе кемелерінің экипаждары :

- 1) ұшуда ерекше жағдайдың туындауынан басқа реттерде, радио бойынша барлық хабарлар беруді тоқтатуға және тек хабар қабылдауға жұмыс істеуге;
- 2) қабылдау туралы растау берместен диспетчердің нұсқауларын орындауға;
- 3) байланысқа тек диспетчердің сұрауы бойынша ғана шығуға;
- 4) диспетчердің соңғы нұсқауына сәйкес биіктікті иелене отырып, тігінен жасалатын маневрді аяқтауға міндетті болады.

#### **42-тарау. Апатқа ұшыраған әуе кемесі экипажының іс-қимылдары**

565. Егер ұшу кезінде әуе кемесіне қауіп төнетін болса немесе кеме апатқа тап болатын болса, әуе кемесінің командирі адамдардың өмірі мен денсаулығын,

сондай-ақ кемеңі және ондағы мүлікті сақтау жөнінде шаралар қолдануға  
м і н д е т т і .

566. Ұшуға қауіп төндіретін барлық апатты жағдайларда әуе кемесінің экипажы "тану аппаратурасының" ажыратқышын қосу арқылы апатқа ұшырау белгісін беруге міндетті.

567. Апатқа тап болғанда белгі беру - "SOS" (апатқа ұшырадым) деген халықаралық бірыңғай белгіленген белгі беру, "Апатқа ұшырадым" деген ашық мәтінмен ("МЭЙДЭЙ" халықаралық ұшу кезінде) радиотелеграф, радиотелефон арқылы беріледі.

568. Апатқа тап болғанда белгі беру осы кезде пайдаланылатын ӘҚҚ диспетчерімен байланыс арнасының жұмыс істеу жиілігінде, сондай-ақ радиотелефон режиміндегі 121,5 МГц халықаралық апат жиіліктерінде, немесе: теңіз қызметтерінен сұрау салған кезде радиотелефон режиміндегі 2182 МГц немесе 4125 МГц жиіліктерінде беріледі.

569. Әуеайлақтан тыс мәжбүрлі қонуға шешім қабылдай отырып, әуе кемесінің командирі бұл жөнінде экипаждың барлық мүшелерін ескертеді және одан әрі іс-қимылдың тәртібі туралы нұсқау береді. Мәжбүрлі қону кезінде экипаж жерге қонуға (суға қонуға) дейін жердегі (корабльдердегі) радиостанциялармен радио арқылы ұдайы сөйлеседі, ал үзіліс кездерінде хабарлағыштарды қосулар күйінде (түймелерін басқан күйде) ұстайды. Егер бұлар бар болса, пеленгілеу белгі берулерінің автоматты хабар беру құралдары үнемі қосылған жағдайда болады.

570. Апатқа ұшыраған адамдар өздерін құтқару үшін қажетті барлық шаралардың қолданылатынын білуге тиіс, ал әуе кемесінің экипажы өздерінің іс-қимылымен өздерін тауып алуды жеңілдетуге жәрдемдеседі.

571. Әуеайлақтан тыс қонуға мәжбүр болған әуе кемесінің экипажы:

- 1) жолаушыларды әуе кемесінен тез арада көшіруге және оларды кемінде 100 м қауіпсіз қашықтыққа алып кетуге;
- 2) зардап шеккендерге медициналық көмек көрсетуді ұйымдастыруға;
- 3) өзінің орналасқан жерін белгілеуге немесе нақтылауға;
- 4) жақын маңдағы әуеайлақпен, жер үстіндегі немесе ұшақтағы радиостанциялармен байланыс орнату жөнінде шаралар қабылдауға;
- 5) жақын маңдағы әуеайлаққа немесе жергілікті билік органдарына мәжбүрлі

қону уақыты, орны, экипаждың, жолаушылардың, әуе кемесінің жай-күйі және қажетті көмек туралы хабарлауға;

б) өрт шыққан жағдайда оны өрт сөндірудің борттағы және қолда бар құралдармен жоюға әрекет жасауға міндетті.

572. Әуе кемесінің қонуға мәжбүр болған жеріндегі барлық жұмыстарға экипаж командирі басшылық жасайды.

573. Қонуға мәжбүр болған жерде қалу немесе ол ауданнан кету жөніндегі шешімді әуе кемесінің командирі қабылдайды.

574. Қонуға мәжбүр болған жерде қалуға мына реттерде:

1) апаттық белгі немесе оқиға болған жер туралы хабар экипаждың әуеден не жерге қонғаннан кейін (белгі беруді қабылдау туралы растауды алған-алмағанына қарамастан) берілген;

2) орналасқан жердің дәл анықталмауы, жер жағдайының таныс болмауы және жол қатынасының қиындығы (таулы, орманды, қалың қарлы, батпақты және басқа да жерлер), ең жақын маңдағы елді мекеннің бағыты және оның қашықтығы белгісіз болған;

3) жолаушылар мен экипаж мүшелерінің бір бөлігінің жарақат алуынан қозғала алмауы, ал оларды тасымалдау үшін сау адамдардың жетіспеуі;

4) жер бедерінің ашық болуы және әуеден зардап шеккендердің оңай байқалуы жағдайларында ұсыныс жасалады.

575. Қонуға мәжбүр болған жерден кетуге мынадай жағдайларда:

1) орналасқан жердің белгілі болуы және ең жақын маңдағы елді мекенге еркін жету мүмкіндігі;

2) адамдардың өз аяғымен жүруі және жарақаттанған адамдарды тасымалдауға қабілетті болуы;

3) өсімдіктердің сирек болуынан әуе кемесі мен ондағы адамдардың байқалу мүмкіндігі, ал белгі беру құралдарының болмауы;

4) жолаушылар мен экипаждың денсаулығына табиғи апаттың (өрт, су тасқыны) салдарынан тікелей қауіптің төнуі жағдайларында ұсыныс жасалады.

576. Суға мәжбүрлі қону жағдайында тек ол аялдағаннан кейін ғана, әуе кемесі командирінің бұйрығы бойынша әуе кемесін тастап кетуге болады, бұл о р а й д а :

1) экипаж мүшелері мен жолаушылар арнайы кеудешелерді киюі және әуе кемесінен шыққан кезде газ толтыру жүйесін қосуы;

- 2) суға топтық құтқарудың жүзу құралдарын тастау;
- 3) әуе кемесінен барлық адамдарды салдарға отырғызу, жарақаттанғандар мен балаларды бірінші кезекте көшіру;
- 4) азық-түліктің, су мен құрал-жарақтардың қорын жүзу құралдарына тиеу;
- 5) әуе кемесі суға батып кетпей тұрып одан қауіпсіз қашықтыққа (кемінде 100 метр) жүзіп кету;
- 6) жекелеген салдарда болған экипаж мүшелері бір-біріне жақын жүзіп келуі және салдарды (екі-үш салдан біріктіріп) ұзындығы 8-10 метр арқанмен байлау керек.

577. Экипаж мүшелері талмаусырау, соғылу, қан кету, сыну, тынысы тарылу, буын таюы, күйу, үсу, дененің күйуі, улану кезінде медициналық көмек көрсетуге әзір болуы тиіс. Егер әуе кемесі жолаушыларының арасында медицина қызметкерлері болса, онда оларды зардап шеккендерге медициналық көмек көрсетуге тарту қажет.

578. Апатқа ұшыраған әуе кемесіне көмек көрсету үшін бағыт алған апат-құтқару көлік құралдары жер үстіндегі қозғалыстың барлық түрлерінің алдында бірінші кезекте өту құқығымен пайдаланады.

Бұл орайда маневр жасау алаңында болатын көлік құралдары мына ережелерді сақтауы тиіс:

- 1) көлік құралдары мен әуе кемесін тіркеген көлік құралдары қонуға кірген, көтеріліп ұшатын және рулдеудегі әуе кемелеріне жол береді;
- 2) көлік құралдары әуе кемелерін тіркеген басқа көлік құралдарына жол береді;
- 3) көлік құралдары жергілікті жерлерде қолданылып жүрген нұсқамаларға немесе нұсқаулықтарға сәйкес басқа көлік құралдарына жол береді;
- 4) 1, 2 және 3-тармақшалардың ережесіне қарамастан көлік құралдары және әуе кемелерін сүйрейтін көлік құралдары әуеайлақтың диспетчер пунктінің бұйрығын орындайды.

#### **43-тарау. Экипаждарды қалыптастыру**

579. Экипажды қалыптастыру кезінде оның мүшелерін жинақтаудың бекітілген және бос толтырма (олардың кәсіби даярлығына және ӘЖ-нің осы түріндегі жұмыс тәжірибесіне байланысты) әдістері қолданылады.

Экипажды қалыптастырудың бос толтырма әдісі, егер әуе кемесінің командирі, штурман, бортинженер (бортмеханик), бортрадист (бортоператор, арнайы жұмыс орындаған кезде) мамандығы бойынша нұсқаушы деген рұқсаты



болса немесе ӘК-нің осы үлгісінде 500 сағаттан кем емес дербес ұшса қ о л д а н ы л а д ы .

580. Экипажды қалыптастыруды экипаж мүшелерін сапалы таңдау жүктелген ұшу бөлімшесінің басшысы жүзеге асырады.

Экипаж құрамына ӘК-нің осы үлгісінде 200 сағаттан кем емес дербес ұшқан біреуден артық емес экипаж мүшесін (бортрадисттен басқа) енгізуге рұқсат е т і л е д і .

Бұл талапты сақтамауға ұшу бөлімшесінде ӘК-нің жаңа үлгілерін игерудегі алғашқы жылында ғана рұқсат етіледі.

581. ӘК-нің жаңадан енгізілген командирі бекітіп берілген экипажбен 100 сағаттан кем емес ұшуы тиіс.

582. Бекітілген экипаждың бір адамын еріксіз ауыстыру кезінде барлық экипажбен қосымша алдын-ала даярлық жүргізіледі, ал екі және одан көп экипаж мүшелерін ауыстырған кезде, экипажбен даярлық жұмыстарын қоспағанда әуе кемесінде сынақ ұшуы немесе ӘК-нің осы үлгісіндегі тренажерда тікбұрышты бағыт бойынша 2-3 ұшу жүргізіледі.

583. Экипажға рұқсат етілмеген жағдайларда ұшу тапсырмасын орындау қажеттілігі кезінде ұшу күні экипаж құрамына тексерушіні (нұсқаушыны) қосуға рұқсат етеді. Экипаж ӘКК ӘК-нің осы үлгісінде 500 сағаттан кем емес дербес ұшуы бар экипажды ұшатын күні экипаж мүшелерін ауыстыруға рұқсат е т і л м е й д і .

584. Бекітілмеген құрамда ұшуға жіберілген экипаж мүшелерін ауыстыру қосымша алдын-ала өтетін және тренажерда дайындықсыз, осы экипаждың құрылуына жауапты ұшу бөлімшесі бастығының қалауымен жүргізілуі мүмкін.

585. Ұшқыштар құрамының тұлғасы экипаж мүшесі ретінде әуе кемелерінің үлгілері бойынша ұшқыштар құрамын даярлау бағдарламасына (бұдан әрі - ҰКДБ) сәйкес жаттығудан және тексеруден өткеннен кейін дербес ұшуға ж і б е р і л е д і .

586. Ұшу және ұшу-техникалық оқу орындарының курсанттары, студенттері және тыңдаушылары, сондай-ақ осы үлгідегі әуе кемесінде ұшуға куәлігі немесе рұқсаты жоқ ұшқыш құрамының адамдары оқу-ұшу даярлық курстарының бағдарламасына (бұдан әрі - ОҰДК) сәйкес экипаж құрамына енгізіледі.

#### 44-тарау. Ұшқыштар құрамы (экипаж)

587. Экипаждың ұшқыштар құрамы мынадай шарттарды сақтаған кезде:

1) қажетті біліктілік бағалары бар ұшқыш мамандығының күші бар куәлігі  
б а р б о л ғ а н д а ;

2) тренажерлық даярлықтан өтудің белгіленген мерзімінде өткенде;

3) ұшу тапсырмасын орындау үшін қажетті ұшып көтерілу, ұшу және жұмыс  
у а қ ы т ы н ы ң р е з е р в і б а р б о л ғ а н д а ;

ұшу жұмыстарында рұқсат етілген мерзімнен көп үзіліс жоқ болғанда, ұшу  
және ұшақ жүргізу техникаларының қолданыстағы тексеруі бар болғанда ұшу  
тапсырмасын орындауға рұқсат беріледі.

588. Бұған дейін ұшуды орындаған әуе трассалары және әуеайлақтары  
бойынша ӘКК-нің және (немесе) штурмандардың дербес ұшуына:

1) тегіс және қыратты жерлерде бір реттен кем емес;

2) таулы жерлерде, Заполярья аудандарында және таулы жерлердегі  
әуеайлақтарда - екі реттен кем емес ұшқаннан кейін рұқсат етіледі.

Егер әуе кемесінің командирі немесе штурман сапқа ену кезеңінде стажер  
ретінде әуеайлақтарда ұшуды орындаса, онда бұл әуеайлақтарда ұшуға міндетті  
е м е с .

ӘКК-нің және штурмандардың осындай сыныптағы әуе кемесінде ұшса  
немесе стажер ретінде ұшса тегіс және қыратты жерлердегі әуеайлақтарда және  
трассалар бойынша ұшу қажеттілігі туралы шешімді экипаждың даярлық  
деңгейіне байланысты ұшу бөлімшесінің командирі қабылдайды.

589. ӘКК-нің және I сыныпты штурмандардың аэродромдарда және  
трассалар бойынша дербес ұшуына рұқсат тасымалсыз жүргізіледі (ұшу міндетті  
болып табылатын арнаулы тізбеде көрсетілген, оның ішінде таулы жерлердегі  
әуеайлақтарды е с е п т е м е г е н д е ).

590. ӘК-нің бірнеше үлгісінде ұшуды орындаған басшы ұшқыш және  
ұшқыштар құрамы тұлғаларын ұшуға рұқсат етуді тексеру әрбір әуе кемесінің  
үлгісі бойынша жеке жүргізеді; штурман әуе кемесінің жоғары үлгісінде  
тексерілгеннен кейін е с е п к е а л ы н а д ы .

591. Авиация мамандарын нұсқаушылық жұмысқа рұқсат беру Қазақстан  
Республикасының жоғары авиация оқу орындарында олар арнаулы курстардан  
өткеннен кейін арнаулы бағдарлама бойынша жүзеге асырылады. Нұсқаушылық

жұмысқа берілген рұқсат ұшу куәлігінде арнаулы белгімен ресімделеді.

592. Ұшу жұмысында үзілісі бар әуе көлігін пайдаланушы ұшқыш құрамының мамандарына рұқсат беру осы Ереженің және уәкілетті орган бекіткен, Қазақстан Республикасының Азаматтық авиациясында ұшу жұмыстарын ұйымдастыру жөніндегі нұсқаулықтың талаптарына сәйкес жүзеге асырылады.

593. Басшы-ұшқыш, нұсқаушы және тексеру құрамының тұлғалары:

- 1) ұшқыштар - 3 үлгіден көп емес;
- 2) штурмандар - 4 үлгіден көп емес;
- 3) бортинженерлер (бортмеханиктер) - 3 үлгіден көп емес;
- 4) басқа мамандар - 3 үлгіден көп емес, бұл орайда, I сыныпты әуе кемелерінде - 2 үлгіден көп емес ӘК-де ұшуға рұқсат етіледі.

594. I сыныпты ұшқыштар әуе кемесінің сыныбына тәуелсіз ұшақтардың 2 үлгісінде немесе тікұшақтардың 2 үлгісінде ұшуды орындай алады. Пайдаланылатын ұшақтардың үлгілері бір сыныптан артық ерекшеленбеуі керек. Дисплеймен және стрелкалы аспаппен жабдықталған ӘК-де қатар ұшуға тыйым салынады.

595. I сыныпты штурмандар мен бортинженерлер (бортмеханиктер, I және II сыныпты бортрадистер ӘК-нің сыныбына тәуелсіз ӘК-нің екі үлгісінде де ұшуды орындай алады, бұл орайда, ӘК-нің барлық түрлері бір сыныптан артық ерекшеленбеуі тиіс.

596. Бортоператорлар әр ӘК-нің үлгісінде 300 сағаттан кем емес ұшуы бар болған жағдайда, ӘК-нің сыныбына тәуелсіз ӘК-нің екі үлгісінде де ұшуды орындай алады.

#### **45-тарау. Ұшқыштар құрамын тексерулер**

597. Ұшқыштар құрамын тексерулер:

- 1) ӘК-нің жаңа игерілген үлгісінде ұшуға рұқсат беру;
- 2) сапқа енгізілгеннен кейін дербес ұшуға рұқсат беру;
- 3) тиісті метеорологиялық жағдайда және тәулік уақытында ұшуға рұқсат беру ;
- 4) ұшуға және қонуға бет алу үшін метеорологиялық минимумды растау;
- 5) ӘК-де орнатылған жабдықтар мен жүйелерді пайдалана отырып ұшуға

р ұ қ с а т

б е р у ;

б) мамандығы бойынша біліктілігін анықтау, көтеру немесе растау  
мақсатында жүргізіледі.

Сондай-ақ, ұшу жұмыстарындағы үзілістен кейін, шассидің басқа түрімен әуе кемесіне ауысқан кезде, экипаж құрамы өзгерген жағдайда, азаматтық авиация ұйымдары (қызметтері) командирлерінің (бастықтарының) көрсетуімен анықталатын жағдайларда тексеру жүргізіледі.

598. Ұшқыш құрамының біліктілігін растауға арналған тексеру:

- 1) I және II сынып мамандарына - жылына бір реттен жиі емес;
- 2) III сынып мамандарына - алты айда бір реттен жиі емес;
- 3) осы үлгідегі ӘК-де жұмыс істеген алғашқы жылы ӘК-нің командиріне және экипаж мүшелеріне - сыныбына тәуелсіз үш айда бір реттен жиі емес жүргізіледі.

599. Тексеруші (ұшқыш) ӘК-нің бортында басшы болып табылады, өндірістік ұшуларды орындау кезінде тексерудің мақсатына байланысты (ҰКДБ көзделген, тексеруші ұшқыш орындығына отырмайтын жағдайларды қоспағанда) сол немесе оң жақтағы ұшқыш орындығына отырады.

Экипаж құрамында тексерушісі бар ұшуды жоспарлаудың, тексерушіні экипаж құрамына енгізудің, тексерушіге қойылатын талаптың, оның міндеттерінің тәртібі және жауапкершілігі Қазақстан Республикасының Азаматтық авиациясындағы ұшу жұмыстарын ұйымдастыру жөніндегі нұсқаулықпен анықталған.

600. Мамандығы бойынша экипаж құрамына енгізілген тексеруші (ұшқыштан басқасы) ӘК-нің командиріне бағынады және тексеру мақсатына байланысты өз қалауы бойынша кабинадан орын таңдап отырады.

601. Экипаж құрамында тексеруші (нұсқаушы) бар ұшулар үшін бөлімшелерінің (қызметтерінің) жылдық және айлық жоспарларына сәйкес және жоғары тұрған басшылардың тапсырмалары бойынша жоспарланады және жүзеге асырылады.

602. Басшы-ұшқыш, нұсқаушы және тексеру құрамының тексеруші ретінде экипаж құрамына енгізілуі үшін:

- 1) ұшу бөлімшесінің тиісті басшысы (командирі) қол қойған ұшуға деген тапсырмасы;
- 2) азаматтық авиация маманының күші бар куәлігі;

- 3) осал үлгідегі әуе кемесіндегі нұсқаушылық жұмысқа рұқсаты;
- 4) осы үлгідегі әуе кемесіндегі жұмыстың осы жұмысты орындауға рұқсаты;
- 5) азаматтық авиация маманының сыныбы тексерілушінің сыныбынан (мамандығы бойынша) төмен болмауы;
- 6) өзінің жеке минимумы тексеретін әуе кемесі командирінің минимумнан төмен немесе бірдей;
- 7) ұшу алдындағы демалысы Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясы қызметкерлерінің жұмыс уақыты және демалыс уақыты туралы бекітілген талаптарына сәйкес болуы тиіс.

603. Басшы ұшқыш нұсқаушы және нұсқаушылар құрамындағы адамдарға ұшатын күні ұшуға, тағы да бір экипаждан басқа экипажға ұшу тапсырысын орындаған кезде ауысуға, жоғарыдағы басшылардың рұқсатынсыз тыйым салынады.

604. Өндірістік немесе әдістемелік ұшуды орындайтын экипаж құрамына сапқа кіру бағдарламасы бойынша ұшуларды орындайтын бір ғана тексерушіні немесе нұсқаушыны жіберуге рұқсат етіледі. Ұшуға рұқсаты бар азаматтық және мемлекеттік авиация саласындағы уәкілетті органның лауазымды тұлғалары тексеру жүргізу кезінде экипаж кабинасында бос орын болған кезде басқа тексерушінің болуына қарамастан экипаж құрамына енгізіледі.

Экипаждағы ұшқыштар құрамы тұлғаларының ішінен тексерушілердің жалпы саны екеуден артық болмауы тиіс.

Азаматтық және мемлекеттік авиация саласындағы уәкілетті органның ұшуға рұқсаты бар лауазымды тұлғалары мамандығын көрсете отырып, тексеру жүргізу кезінде әуе кемесі экипажының кабинасында болу құқығымен ұшу тапсырмасының «Тексерушілер» деген бағанына, ал мұндай рұқсаты жоқтар әуе кемесін пайдаланушылармен келісім бойынша бос орындар болған кезде жолаушылар салонында болу құқығымен «Қызметтік жолаушылар» деген бағанына жазу арқылы ұшу тапсырмасына белгіленген тәртіппен енгізілуі мүмкін.

**Ескерту. 604-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Үкіметінің 2010.02.02 № 61 Қаулысымен.**

605. Ұшуға даярлық процесінде тексеруші тексерудің мақсатын және ұшу бағытын нақтылайды, сондай-ақ экипаждың ұшу алдындағы даярлығына өзі қатысады ұшу кезінде оның тапсырманы орындауға деген даярлығын анықтайды.

606. Тексеруші жұмыс орнын иеленіп отырған экипаж мүшесінің функциясын толық көлемде орындайды.

607. Тексерушіге өндірістік ұшуды орындау кезінде авариялық жағдай немесе жүйелердің, жабдықтардың және аспаптардың жұмыс істемейтіндігіне еліктеме жасауға рұқсат етілмейді.

608. Тексеруші мынадай жағдайларда:  
1) қабылдаған шешімінің негізділігіне;  
2) әуе кемесін ҰПБ талаптарын (өз мамандықтары бойынша) барлық экипаж мүшелерінің тиянақты орындауына;  
3) қойылатын бағалардың және ұсынылатын қорытындылардың объективтілігіне;  
4) тексеруден өткен маманның кәсіби даярлығы және дағдысы басшылыққа алынатын құжаттардың талаптарына сәйкестігін анықтаудағы дұрыстығына жауап береді.

609. Ұшу аяқталғаннан және ӘК командирінің талдауынан кейін тексеруші экипаж мүшелері жіберген ауытқуларды, қателерді және олардың себептерін талдайды, экипаж жұмысына баға береді және ұшуларды талдағаннан кейін "Жаттығуға арналған тапсырма" журналына, тексеріс өткен экипаж мүшелерінің ұшу кітапшасына тиісті жазба жазады.

Тексеруші ұшуды орындағаннан кейін үш күндік мерзімде (немесе іссапар тапсырысы аяқталғаннан кейін) тапсырма берген лауазымды тұлғаға тексерудің қорытындылары туралы хабарлауға міндетті.

610. Ұшқыштар құрамының осы Ережені және ұшу жұмыстарын реттейтін басқа құжаттарды орындауын бақылау үшін экипаж кабинасында болу құқығымен ұшқыш мамандығы бар, бірақ әуе кемесінің осы үлгісінде ұшуды орындауға жіберілмеген, олардың тиісті тапсырмасы және жеке тұлғасын куәландыратын тиісті құжаттары бар лауазымды тұлғаларды, сондай-ақ басшы-ұшқыш және Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясын пайдаланушылардың құзырында болатын барлық экипаждар үшін авиация әкімшілігінің мемлекеттік уәкілетті органының инспекторлық құрамының тұлғалары ұшуға берілетін тапсырмаға (тапсырманың нөмір өзгерген артқы жағына жазылады) енгізіледі.

611. Ұшуларды талқылау ұшу қауіпсіздігінің, кәсіби даярлықтың, авиациялық бөлімшелер мен экипаж қызметінің тиімділігі мен сапасы деңгейін арттырудың

негізгі нысандарының бірі болып табылады.

612. Ұшуларды талқылау мынадай мақсаттарда:

- 1) қауіпсіздік, тұрақтылық және экономикалық тиімділік деңгейін бағалау;
- 2) экипаж құрамы мүшелерінің ұшуға даярлық дәрежелерін талқылау және бағалау ;
- 3) әрбір экипаждың және жалпы ұшқыш бөлімшесінің жұмыстарын бағалау;
- 4) ұшуды қамтамасыз ететін жұмыс сапасын және қызметтердің өзара әрекет етуін бағалау ;
- 5) ұшқыш, диспетчер және инженер-техника құрамының кәсіптік дайындығын жетілдіру ;
- 6) авиациялық оқиғалардың және қақтығыстардың алдын-алу жөнінде іс-шараларды әзірлеу жүргізіледі.

613. Ұшуларды талқылау мына мерзімдерде:

- 1) экипажда ұшқаннан кейін - ұшуға арналған тапсырманы орындағаннан кейін ;
  - 2) әуекомпаниясының нұсқаушылық басшы-ұшқыш және нұсқаушы құрамында - айына 1 реттен жиі емес;
  - 3) экипажбен, қозғалыс қызметінің, инженерлік-техникалық және басқа қызметтердің қызметкерлерімен - тоқсанында 1 рет жүргізіледі.
- Бұдан басқа, авиакомпания басшыларының шешімімен жоспардан тыс кез келген жоспардан тыс талқылау жүргізілуі мүмкін.

614. Талқылауды ұйымдастыруды даярлауды және өткізуді ұшу бөлімшелерінің (қызметтерінің) басшылары жүзеге асырады.

Талқылаудың мазмұны және талқылау өткізген командирдің нұсқаулары оларға қатысты барлық ұйымның, бөлімшенің ұшу және командалық-басшы құрамның назарына жеткізілуі тиіс.

615. Экипаждағы (экипажбен бірге) ұшуды талдауды ӘКК (тексеруші) жүргізеді .

Экипаж жұмысына берген бағасы мен қорытындыларын ӘКК ұшудың тапсырмасына жазады және тікелей командирге немесе (ол болмаған кезде) кезекші командирге баяндайды.

**46-тарау. Ұшуларды орындау**

616. ӘК-нің кемесінің әрбір ұшуы белгіленген тәртіпте бекітілген ұшу жоспарына сәйкес орындалады. Ұшу тапсырмасы әуе кемесі командирінің ұшуды орындау құқығын беретін құжат болып табылады.

617. ФЖП тапсырғаннан кейін және ӘҚҚ тиісті органынан ұшуға рұқсаты болғанда ғана АҰЕ үшін әуе кемесінің сыныпталған әуе кеңістігіндегі ұшуы орындалады.

618. Елді мекендердің үстінен әуе кемесінің ұшуы әуе кемесінің істен шыққан жағдайда елді мекендерден тыс жерде қонуға мүмкіндік беретін биіктікте орындалады.

619. Мемлекеттік табиғат қорықтарынан 2000 метрден төмен ақиқат биіктіктегі аумақта (су немесе жер кеңістігінде), осындай қорықтар қарамағына жататын тиісті мемлекеттік органдардың келісімінсіз ұшуға рұқсат етілмейді.

620. Дыбыстан жылдам ұшатын әуе кемелерінде ұшу 11100 метрден төмен емес эшелондарда ұшуға рұқсат етіледі. 11100 метрден төмен эшелондағы ұшу тек қана арнайы аймақтарда орындалады.

Дыбыстық кедергі әуе кемесімен мемлекеттік табиғат қорықтары аумақтарының өтуіне рұқсат етілмейді.

621. Әуе кемесі екендігін білдіру үшін, сондай-ақ құстармен соқтығысудың алдын алу үшін ұшу кезінде күндіз және түнде шамдары іске қосылуы мүмкін. Қозғалтқыш іске қосылған кезден бастап тоқтағанға дейін күндіз және түнде жарқырайтын маяктар іске қосылуы тиіс.

622. Ұшуды орындау процесі әр ұшудың кезең-кезеңмен бөліну арқылы мынадай кезеңдерді қарастырады: дайындық, тіркеп сүйреу, іске қосу, рульдеу, көтеріліп ұшу, биіктікті алу, бағыт бойынша ұшу, әуеайлаққа жақындау және қону қонғаннан кейінгі рульдеу немесе тіркеуге алу.

623. Жүргізу кезеңінде, биіктікті алғанда, төмендегенде, қонуға бет алғанда және қонғанда экипаж мүшелеріне ұшуды орындаумен байланысты емес жұмысты және келіссөздерді жүргізуге тыйым салынады.

624. ӘК-ні тіркеп сүйреу АТТПЖН белгіленген ережелерге сәйкес, ИАҚ жауапты тұлғаларының міндетті екі жақты радиобайланысымен жүзеге асырылады. Тіркеп сүйреуді аэронавигациялық оттарын жағып жүргізеді.



Әуе кемесі басқа әуе кемесін немесе басқа бір затты тіркеп сүйремейді, әуе жолына қызмет көрсетудің тиісті мүшесінен алынған тиісті ақпаратында және/немесе рұқсатында көрсетілгендей, тиісті өкілетті органмен белгіленген талаптарына сәйкес орындалатын тіркеп сүйреуді қоспағанда, тіркеп сүйрей а л а д ы .

625. Қиын метеорологиялық жағдайларда, көрінуі 400 метрден кем немесе әуе кемесінің жүруіне және арнайы көлікпен маневр жасау алаңында бөлу сызығы көрінбейтін жағдайда, (қар астында қалған немесе басқа себептен) әуе кемесінің рульденуі еріп жүретін жарық сигнал құралдарымен жабдықталған және әуе кемесінің экипажымен байланыс жасайтын радиостанциясының автомашинасымен ("FOLLOW ME") жүзеге асырылады.

Әуе кемесінің "ауыр" және "орташа" санаттары түнде рульдеу кезінде, метеорологиялық жағдайларға қарамай, еріп жүретін автомашинамен жүргізіледі ; басқа әуе кемелері - экипаждың сұрауы бойынша жүргізіледі.

Маневр алаңында рульдеуді орындайтын әуе кемесі, егерде әуежайдың диспетчерлік пункттен басқа нұсқау болмаса, рульдеу кезінде стоп сызығында тоқтайды және шамдар жанғаннан кейін қозғалысты бастайды.

626. Экипажға рульдеуге рұқсат етілмейді, егер:

1) тежегіш жарамсыздығының белгілері немесе тежегіш жүйесінің қысымы белгіленген мөлшерінен төмен болса;

2) диспетчерден рульдеуге немесе/және әуе кемесін басты рульдеуге шығаруын ИАҚ жауапты тұлғасынан рұқсат алмағанда;

3) әуе кемесінің тұрақтарының немесе рульдеу жолында қанағаттанарлықсыз жай-күйі кедергілері бар болғанда рульдеудің қауіпсіздігін қамтамасыз етпейді.

627. Ұшуды орындауға деген Старт (Мұнара) диспетчерінің рұқсаты бір мезгілде диспетчерлік рұқсаттарда көрсетілген шеңбер немесе эшелон биіктігін а л у р ұ қ с а т ы б о л ы п т а б ы л а д ы .

6 2 8 . Э к и п а ж ғ а , е г е р :

1) көтеріліп ұшу бағытында ұшу қауіпсіздігіне қатер төндіретін қауіпті метеорологиялық жағдай немесе құстардың шоғырлануы орын алса;

2) қатты жаңбырлы жауын-шашында метеорологиялық көрініс 600 метр болатын жағдайда (жарығы жоғары шамдардың көрінуі есептелмейді);

3) көтеріліп ұшу үшін нақты көру мүмкіндігі әуе кемесінің осы үлгісі үшін ( әуе кемесінің осы үлгісі үшін) әуежай минимумынан белгіленгеннен төмен болса ;

4) ҰҚЖ қабаты ұшу алаңын пайдаланудың белгіленген талаптарына сай  
б о л м а с а ;

5) ӘК-нің үстіңгі қабаты мұз, қырау немесе ылғалды қар басқан және әуе кемесіне  
өңдеу жүргізілмесе;

6) әуе кемесінің ұшу массасы және тепе-теңдігі көтеріліп ұшудың нақты жағдайларында  
рұқсат етілетін шегінен асып кетсе;

7) басқа әуе кемесі екінші айналымға өтсе;

8) ұшу жолағының алдында кедергі бар болса көтеріліп ұшуға рұқсат  
е т і л м е й д і .

629. Әуе кемесінің көтеріліп ұшуы әдетте, ҰҚЖ-ның басынан басталады.  
Мынадай жағдайларда, егер:

1) бұл осы әуежайда ұшуды жүргізу жөніндегі нұсқаулығымен көзделсе;

2) екпін басталысының орнынан әуе кемесінің айырылуына дейін ұшу сипаттамасы керекті әуе кемесінің көтеріліп ұшу массасының ара қашықтығына сәйкес болса ұшу-қону жолағының басынан бастамауға рұқсат етіледі.

630. Ілеспе жел кезінде әуе кемесіне ұшуға, егер бұл осы әуеайлақтағы ұшуды жүргізу жөніндегі нұсқаулықта және әуе кемесінің осы үлгісінің ҰПБ-да көзделсе  
рұқсат етілуі мүмкін.

631. Егер әуе кемесі көтеріліп ұшу кезінде берілген бағыттан ауытқыса және жермен жүруі қауіпсіздікті қамтамасыз етпесе, ұшу тоқтатылуы тиіс. ӘК жылдамдығына аз есептелген жылдамдықпен көтерілуге рұқсат етілмейді.

632. Әуе кемесі жылдамдық алған сәттен және 200 метр биікті алғанға дейін ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында талап ететін жағдайларды қоспағанда экипажға және старт (Мұнара) диспетчеріне радиобайланыс жасауға  
б о л м а й д ы .

633. Бағыт бойынша ұшқан кезде метеорологиялық қауіпті аймақты айналу мүмкіндігі жоқ болған жағдайда, әуе кемесінің командирі әуе кемесін қауіпті аймақтан жедел шығарып, ұшып шыққан пунктке қайтып оралуы тиіс немесе жақын орналасқан жарамды әуежайға қайтуы туралы қабылдаған шешімді ӘКҚ диспетчерлік органына хабарлай отырып, қонуды жүргізеді.

634. Жету әуеайлағына дейін ұшуды жалғастыруға мүмкіндік бермейтін себептер бойынша ұшып шығу әуеайлағына уақтылы қайтару немесе қосалқы әуеайлаққа қону әуе кемесі командирінің (ұшқышының) дұрыс шешімі ретінде

635. Баратын әуежайға метеожағдайларға немесе басқа себептермен қона алмайтын болса, әуе кемесінің командиріне, ШҚБ-дан белгілі әуежайдағы АНҚ басқа қор әуежайына дейін жететін, ауа райы минимумынан төмен болмайтын жағдайда басқа әуежайға ұшуына рұқсат беріледі.

636. Егер әуе кемесінің бортында отын мөлшері, аэронавигациялық және метеорологиялық жағдайы баратын әуеайлықтың ШҚБ-дан қосалқы әуеайлаққа өтуді қамтамасыз етпейтін болса, әуе кемесінің командиріне:

- 1) отын құю үшін аралық жақын әуеайлаққа қонуды жүргізуі;
- 2) қосалқы әуеайлаққа өту шегіне дейін ұшу құқығы беріледі.

637. Өту көкжиегінен баратын әуеайлаққа дейін ұшуды жалғастыруға деген шешім қабылдануы мүмкін, егер:

- 1) баратын әуеайлақтағы нақты ауа райы минимумнан төмен болмаса;
- 2) ұшып келген уақытқа дейін ауа райы болжамымен қосалқы әуеайлақтағыдай метеорологиялық жағдайдың болуы (төменгі шегінің бұлт биіктігі 50 метрге дейін, көру мүмкіндігі 500 метр минимумнан жоғары немесе төменгі шегінің бұлттан биіктігі 90 метр және көру мүмкіндігі 1000 метрден төмен емес, егер, қосымша әуеайлақ санатталған минимуммен пайдалануға жіберілсе);

- 3) баратын әуеайлақтың әуе кемесін қабылдау үшін техникалық жарамдылығы туралы растауды алса.

638. Өту көкжиегінен ұшып өткенге дейін экипаж ӘҚҚ-ның диспетчеріне, баратын әуеайлаққа дейін ұшу жалғасса немесе қосалқы әуеайлаққа өтуіне қабылдаған шешім туралы хабарлайды.

639. Өту эшелонынан әуе кемесінің төмендеуіне және қонуға бет алу, егер қону әуеайлағында:

- 1) жердегі желдің жылдамдығын және оның бағыты мен екпіндерін есепке алып, сондай-ақ ҰҚЖ үстіңгі бетінің жағдайы және тіркесу коэффициентінің мәні белгіленген шектеулерден аспайтын жағдайда;

- 2) ҰҚЖ-да көру мүмкіндігі (көру мүмкіндігі) әуе кемесінің осы үлгісінің қонуына арналған әуеайлақтың минимумынан төмен болмаса;

- 3) бұлттарының төменгі шекарасының биіктігі (тігінен көру мүмкіндігі) шешім қабылдау биіктігінен  $3/4$  кем болмаса;

- 4) ұшу-қону жолағының жай-күйі белгіленген талаптарға жауап беретін болса

640. I санаттық минимум бойынша әуе кемесінің төмендеуі өту эшелонынан және қонуға бет алу бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі (тігінен көру мүмкіндігі) шешім қабылдау биіктігінен 3/4 кем болмаған кезде, ал II және III санаттағы минимум бойынша - бұлттардың төменгі шекарасының биіктігіне тәуелсіз, осы ҚР ӘК ҰНЕ 42-тармағының талаптарына сай болғанда рұқсат е т і л е д і .

641. Экипаж АЖБР-ден ұшып шыққанға дейін қонуға және ҰҚЖ табалдырығына дейін 1000 метрден кем емес қашықтауға дайындығы туралы қону диспетчеріне хабарлауы, қонуға рұқсат алу немесе екінші айналымға кетуі туралы х а б а р л а у ы т и і с .

642. ГЕН-нен қонуға дейін әуе кемесінің ұшу кезінде берілген траекторияны ұстау бойынша қызмет көрсету ӘҚҚ диспетчерінің нұсқауы мен ақпараты экипаж тарапының растауынсыз қабылдануы мүмкін.

Төмендеуге және қонуға рұқсат беру (рұқсат бермеу) туралы хабарды әуе кемесінің экипажы растауға міндетті.

643. Қону алдындағы ұшу кезінде ӘК командирі әуе кемесінің төмендеуін тоқтатуға және екінші айналымға кетуге тиіс егер:

1) қонуды орындау қауіпсіздігіне қатер төндіретін қауіпті метеорологиялық жағдай немесе құстардың топталуы байқалса;

2) қатты жауын-шашын жағдайында метеорологиялық көру мүмкіндігі 1000 метрден төмен болса (ЖҚО бойынша көру мүмкіндігінің мәні есепке алынбайды);

3) төмендеу глиссадасын ұстап тұру үшін қозғалтқыштардың (қозғалтқыштың) жұмыс режимін атаулыға дейін арттыру қажет болса;

4) осы ҚР ӘК ҰНЕ 42-тармағында көрсетілген шекті мәннен төмен қонудың іс жүзіндегі жағдайлары туралы хабарды экипаж алғанда;

5) жақындау оттарымен сенімді көзбен көру байланысын немесе басқа да қону бағыты бойынша бағдарларымен жерге қауіпті сигнализациясының қ о с ы л у ы ;

6) АЖБР ұшып кеткеннен кейін бағыт бойынша немесе глиссададан ауытқыса және асыратын болса немесе вертикальдық жылдамдықты рұқсат етілетіндей мөлшерден асыратын болса;

7) ШҚБ-ға дейін жақындау оттарымен (ұшу-қону жолағының оттарымен) немесе жер бетіндегі бағдарлармен қажетті көзбен шолу байланысы белгіленбесе

;

8) ШҚБ-ға қол жеткізу кезінде кеңістіктегі әуе кемесінің орналасуы немесе ұшу-қону жолағына қарағанда оның қозғалу параметрлері қону қауіпсіздігін қамтамасыз етпегенде ;

9) ҰПБ-ға сәйкес рұқсат етілетін ең төменгі кету биіктігіне дейін ШҚБ-дан төмендеу кезінде жақындау оттарымен немесе жер бетіндегі бағдарлармен көзбен шолу байланысын жоғалтқанда ;

10) әуе кеңесінде немесе ұшу жолағында ұшу қауіпсіздігіне және қонуға қауіп туғызатын кедергілер пайда болғанда ;

11) қонуға деген есептеме оның орындалу қауіпсіздігін қамтамасыз етпегенде ;

12) ШҚБ-ны алғанға дейін қону (Мұнара) диспетчерінен қонуға рұқсат алмағанда тоқтатады .

Екінші айналымға өту әуе кемесі командирінің сауатты шешімі ретінде бағалануы тиіс. Ешбір лауазымды тұлға екінші айналымға кетуі туралы әуе кемесі командирінің шешіміне талас тудыруға, сондай-ақ оған әкімшілік іс-қимыл шараларын қолдануға құқығы жоқ.

644. Экипаж әуе кемесінің қонуын ҰПБ және Экипаж мүшелерінің өзара әрекет етуі және жұмыс технологиялары жөніндегі нұсқаулықтың талаптарына сәйкес әуе кемесінің есептік қону массасының белгіленген нормативтерінің шегінде қону аймағында жүргізуі тиіс.

Қажетті қону арақашықтығы метеорологиялық жағдайға және ҰҚЖ-ның жай-күйіне байланысты әуе кемесінің есептік қону массасын ала отырып, есептеледі .

Есеп ҰҚЖ-ның жұмыс ұзақтығының шегінде әуе кемесінің тоқтауын көздейді .

645. Әуе кемесінің түнгі уақытта қонуы, ереже бойынша, қону фараларының жағылуымен орындалады. Жарықты экран беретін тұманды және басқа да метеокұбылыстар кезінде қону, фараны жағу биіктігін және оларды қолдану тәртібін әуе кемесінің командирі анықтайды.

646. Илеспе жел кезінде әуе кемесінің қонуына, егер де бұл осы әуеайлақта ұшуды жүргізу жөніндегі нұсқаулықта және ӘК-тің осы үлгісі ҰПБ-да көзделсе рұқсат етіледі .

647. Экипаж әуе кемесін тұраққа рульдеуді әуеайлақта рульдеу белгіленген схемасына сәйкес, (Мұнараны) рульдеу немесе сүйемелдеу автомашинасы

диспетчерінің нұсқауы бойынша жүзеге асырылады.

648. 4-сыныпты әуе кемелері және/немесе тікұшақ ұшуға немесе қону орнына қайтуына топ құрамында ұшуды мына жағдайда орындай алады, егер топқа кіретін басқа кемелердің командирлерімен алдын-ала келісім болса, бақылау әуе кеңесінде топ ұшу, тек әуе жол қызметінің тиісті өкілетті мүшесінің көрсеткен талаптарымен орындалады. Көрсеткен талаптарға мыналар кіреді:

1) бір әуе кемесі навигация және орналасқан жері туралы ақпаратты ұсыну көзқарасы тұрғысында топ ұшуды орындағанда;

2) топтағы әуе кемелерінің арасындағы эшелондауды қамтамасыз етуді әуе кемесінің жетекші командирі және топтағы басқа әуе кемелерінің командирлері жауап береді және оны қамтамасыз ету кезінде өту кезеңдері әуе кемелеріне топта өз орнын алу үшін, сондай-ақ қосылу және айырылу кезінде маневр жасалғанда есепке алынады;

3) әрбір әуе кемесі жетекші әуе кемесінен бүйірлік және көлденең жазықтықтарда 1 км аспайтын және тік жазықтықта 30 метр қашықтықта болады.

649. Әуе кемесі әуежайдан немесе қону алаңынан ұшуы кезінде ӘҚК органының диспетчерімен жердегі байланыс құралы жоқ әуежай тұрған ауданнан (отырғызу алаңы), әуе кемесінің командирі (ұшқышы), борттық радиобайланыс құралын қолданып, ӘҚК органынан тікелей немесе басқа ӘҚК мүшелерінен, мемлекеттік авиация ұшу командалық пункт басқармасы немесе ұшуда болатын әуе кемелері арқылы талап етіп ұшуға, диспетчер рұқсатын алады.

Жердегі әуе кемесінің бортынан радиобайланысын орнатуға мүмкіндік болмағанда, диспетчер рұқсатын әуе кемесі ұшқаннан кейін алуы мүмкін. Мұндай жағдайда, әуе кемесінің командирі (ұшқышы) жақын ӘҚК диспетчерлік немесе ұшуларды басқару командалық пункт ұшатын орнын және уақытын хабарлауға міндетті. Жерде байланыс құралы болмаған кезде әуеайлақтан (отырғызу алаңынан) ұшуды орындауға рұқсат алудың өзгеше тәртібі ӘҚК тиісті аймағының (аудандарында) әуеайлақтарда (аэроторапта) ұшуды жүргізу жөніндегі нұсқаулықпен анықталады.

650. Әуе кемелері белгіленген шектеулер шарттарына сәйкес немесе аумағының үстінде осындай аймақтар белгіленген мемлекеттің рұқсатымен орындалатын ұшуларды қоспағанда, олар туралы ақпарат тиісті түрде жарияланған тыйым салынған аймақта немесе ұшуларды шектеу аймағында ұшуларды орындамайды.

651. Әуе қатынасы туралы халықаралық шарттардың негізінде орындалатын Қазақстан Республикасы әуе кемелерінің және шетел мемлекеттері әуе кемелерінің халықаралық тұрақты ұшулары бекітілген ұшу кестесі бойынша жүргізіледі.

652. Азаматтық әуе кемелерінің халықаралық ұшулары белгіленген халықаралық әуе трассалары бойынша орындалады. Халықаралық ұшуды орындайтын әрбір әуе кемесі бортында Қазақстан Республикасының заңдарымен белгіленген тиісті кеме құжаттары болуы тиіс.

653. Қазақстан Республикасы әуе кемелерінің және шетелдік мемлекеттердің әуе кемелерінің ұшуын, сондай-ақ Қазақстан Республикасының аумағында олардың қонуы шекара әскерлерінің бақылау-өткізу бекеті және кедендік тексеру бекеті бар халықаралық ұшулар үшін ашық әуежайларда жүргізіледі.

654. Мемлекеттік және (немесе) орыс тілдерін меңгермеген және Қазақстан Республикасының әуежайында (әуеайлағында) қонуды жоспарлаған халықаралық мәртебесі жоқ шетелдік әуе кемесінің экипажы қауіпсіздік үшін әуе кемесінің бортында Қазақстан Республикасы ұшқышының немесе штурманының қолданыстағы куәлігі бар тұлғамен қамтамасыз етіледі. Әуе кемелерін жүргізуге рұқсат етілген ұшқыштар құрамы тұлғаларының тізбесін Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясының мүдделі ұйымдарының ұсынымы бойынша азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган анықтайды.

**Ескерту. 654-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Үкіметінің 2010.02.02 № 61 Қаулысымен.**

655. Әуе кемелерінің экипаж мүшелері халықаралық ұшулардың алдында және аяқтағаннан кейін кедендік тексеруден, төлқұжаттық бақылаудан және тиісті мемлекеттік органдармен белгіленген басқа да рәсімдерден өтуі тиіс.

656. Әрбір халықаралық ұшу ӘҚК органынан белгіленген тәртіппен алынған ұшуға рұқсаты (clearance) болуы кезінде және ұсынылған ұшу жоспарына (flight plan) сәйкес жүргізілуі тиіс.

657. Қазақстан Республикасы әуе кемелерінің экипаждары халықаралық ұшуларды орындау кезінде:

Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану туралы ережесін, осы Ережені және Халықаралық әуе трассалары бойынша аэронавигациялық ақпараттар жинақтарын және халықаралық стандарттар мен ИКАО ұсынымдарына сәйкес халықаралық азаматтық авиация туралы конвенцияны (1944 жылғы Чикаго конвенциясын) басшылыққа алады;

Егер Қазақстан Республикасы әуе заңдарының және осы Ереженің қағидаттары ИКАО стандарттарынан айрықшаланатын болса, онда бұл айырмашылықтар Қазақстан Республикасының Аэронавигациялық ақпараттар жинағында (ҚР ААЖ) жарияланады және N 9730 құжатпен белгіленген тәртіпте И К А О - ғ а х а б а р л а н а д ы .

658. Техникалық қызмет көрсетуді - ұшақтың бортинженері (бортмеханигі) ж ү з е г е а с ы р а д ы .

Халықаралық ұшуды орындау кезінде өндірістік қажеттілік болған жағдайда ұшуға арналған тапсырмаларда осы пайдаланушының инженерлік-техникалық персоналының тұлғалары (ұшқыштар кабинасында болу құқығынсыз) енгізілуі м ү м к і н .

Бұдан басқа, ұшуға арналған тапсырмаға ұшуды қамтамасыз ету жөніндегі қызметкерді (флайт-менеджерді) енгізуге рұқсат етіледі.

Жоғарыда аталған мамандар экипаждың мүшелері болып табылмайды, бірақ белгіленген тәртіппен сақтандырылуы, азаматтық авиация ұйымының нысандық киімін киюі және өзімен бірге қажетті құжаттары болуы тиіс.

Басқа ешқандай мамандар ұшуға арналған тапсырмаға енгізілмейді. ӘК бортындағы адамдардың ең көп саны таңу белдіктерімен қамтамасыз етілген орындықтардың санынан аспауы тиіс.

659. Авиакомпанияның өкіліне көліктің әуе кемесіне жақын келуін, жүк тиеу-түсіру жұмыстарын ұйымдастыру және ЖЖМ-ны уақтылы құю, борт тамағын жеткізу және тиеуді қамтамасыз ету міндеті жүктеледі.

660. Экипаж жасайтын ұшу жоспарын (флайт-жоспарды) әуе кемесінің командирі немесе авиакомпанияның өкілі әрбір мемлекет анықтаған уақыттан кешіктірмей ұшу әуежайының диспетчеріне ұсынады.

661. Халықаралық ұшуларды орындауға сертификатталған оқу орталықтарында арнайы дайындықтан өткен және халықаралық ұшуларға рұқсат бар экипаждар жіберіледі. Әуе кемесінің экипажы ол үшін жаңа халықаралық әуе трассасы бойынша дербес ұшуға осы Ереженің 598-тармағының талаптарына сәйкес жіберіледі. Осы трасса бойынша және әуеайлақтарға бірінші рет халықаралық ұшуды орындайтын командирлер, штурмандар мен бортрадистер үшін сыныбына қарамастан тасымалдау міндетті.

662. Халықаралық ұшуларды орындауға жіберілген экипаж мүшелері:  
1) Халықаларық азаматтық авиация ұйымы туралы конвенцияны (1944



жылғы Чикаго конвенциясы) және оған тиісті Қосымшаларды, сондай-ақ әуе кеңістігінде ұшу орындалатын шетелдік мемлекеттердің Ұшу ережесін;

2) аэронавигациялық ақпараттар жинақтарын шетел басылымдарының радионавигациялық карталары мен анықтамалық материалын пайдалану тәртібін ;

3) шетел мемлекеттерінің әуе кеңістігінде әуе қозғалысына қызмет көрсетуді (ӘҚҚ) ұйымдастыруды ;

4) кедендік және төлқұжаттық бақылау рәсімдерін;

5) ұшуды ұйымдастыруды және ресімдерін;

6) ұшу жоспарын ұсынуды толтыру және ұшу алдындағы аэронавигациялық ақпаратты алу ережесін ;

7) іздестіру-құтқаруды қамтамасыз ету тәртібін;

8) ұшуды метеорологиялық қамтамасыз ету тәртібін;

9) төмендеу қонуға бет алу кезінде және қонуды орындағаннан кейін маневрлердің құрылу схемасын;

10) азаматтық әуе кемелерін шетел мемлекеттерінің әуе күштеріне қарсы қорғаныс истребительдерімен ұсталған кезде халықаралық сигналдар мен рәсімдерді ;

11) ағылшын тілінде радиотелефон байланысын жүргізу ережесін (ӘК командирі, екінші ұшқыш, штурман, бортрадист);

12) әуе кемесіне техникалық қызмет көрсетуді қамтамасыз ету үшін қажетті деңгейде ағылшын тілін (бортинженер, бортмеханик және бортоператор) білуге міндетті .

663. Халықаралық ұшуларды орындау кезінде әуе кемесінің командирі жағдайға қарай бағыт бойынша ұшуды тоқтату және ұшып шыққан пунктке оралу немесе қосалқы әуеайлаққа қону туралы шешім қабылдауға құқығы бар.

Әуе кемесінің командирі қабылдаған шешім туралы жедел түрде ӘҚҚ-ның тиісті органына хабарлауға міндетті.

664. Халықаралық ұшуды орындайтын әуе кемесінің командирі:

1) экипаж мүшелерінің шетел мемлекетінің аумағында заңдары және тәртіп сақтау ережелерін орындауына ;

2) әуе кеңістігінде ұшу орындалатын мемлекеттің ұшу ережелерінің орындалуына ;

3) келетін мемлекет белгіленген иммиграциялық, кедендік және карантиндік ережелердің орындалуына ;

4) кеме, жүк, кедендік, карантиндік және иммиграциялық құжаттардың болуына және дұрыс ресімделуіне ;

5) экипаж мүшелерінің ұшу алдындағы демалысын ұйымдастыруға ;

б) ауруына немесе басқа себептер бойынша өз міндеттерін орындауға дәрменсіз болған экипаждың кез келген мүшесінің шетелдік әуежайдан ұшып шығуына қамтамасыз етуге жауап береді.

665. Чартер (фрахтау) шарты бойынша халқаралық ұшуды орындау кезінде әуе кемесінің командирі чартер шарты бойынша ұшу тапсырмаларын білуі және қ а т а н о р ы н д а у ы т и і с .

666. Шу бойынша шектеулер енгізілген әуежайларда әуе кемесінің командирі ҰПБ жол берілетін шамада шу шектеулері бойынша талаптарды сақтау жөніндегі қажетті шараларды қабылдауға міндетті.

667. Әуе кемесінің командирі ұшудың осы жағдайында шуды азайту жөніндегі рәсімдер ұшу қауіпсіздігіне теріс әсерін тигізетін болса, шуды азайту жөніндегі рәсімдерді сақтамауға құқылы.

668. Әуе кемесінің командирі шетелдік әуежайдан ұшуға шешім қабылдаған кезде ондағы іс жүзіндегі және болжамдалатын ауа райы туралы мағлұматтар болмаған кезде, азаматтық авиациядағы Ұшу ережелерінің талаптарына сай келетін қосалқы әуеайлақ болса, баратын әуеайлаққа ұшуға құқығы бар.

669. Әуе кемесінің экипажына көзбен шолып қонуға бет алуға белгіленген минимумнан төмен емес ауа райы кезінде көзбен шолып қонуға рұқсат етіледі.

670. Ұшу бағытын зерделеу кезінде экипаж аэронавигациялық жағдаймен, ұшып баратын және қосалқы әуеайлақтармен, сондай-ақ мәжбүрлі (авариялық) қонатын жағдайларда жол бойында орналасқан әуеайлақтармен танысуы тиіс.

671. Қонуға бет алу үшін тек VOR (NDB) маягі көзделген таулы әуеайлаққа ұшуға дайындық кезінде экипажға әуе кемесін ұшу-қону жолағының қақпасына шығарудың тиімді дәлдігін қамтамасыз ету үшін басқа да бақылау және бағдарлау құралдарын қосымша анықтау қажет.

672. Әуе жақындаулары шектеулі және қонуға кіру немесе биікке көтерілу сызбасы стандартты емес таулы әуеайлаққа ұшу үшін экипаж аспап бойынша ұшудың ең төменгі рұқсат етілген жылдамдығын шектеу жөнінде және әртүрлі ұшу салмақтары үшін түрлі пішіндегі жантаю бұрыштары жөніндегі мәліметтерді нақтылауы қажет.

673. Ұшу алдындағы дайындық кезінде экипаж әуежай әкімшілігінің өкілінен (немесе азаматтық авиация ұйымының өкілінен), мыналарды:

- 1) ұшудың бекітілген флайт-жоспарын;
- 2) аэронавигациялық ақпарат бюллетенін (НОТАМ);
- 3) метеорологиялық ақпараттық материалын;
- 4) коммерциялық жүктердің тиелуі туралы алдын ала мәліметтерді қамтитын ұшу ақпараттары құжаттарын алуы тиіс.

674. Әуе кемесінің командирі экипаж мүшелерімен бірге алынған мәліметтерді талдайды және аэронавигациялық жағдайлардың негізінде ұшуға шешім қабылдайды және флайт-жоспарды береді.

675. Технологиялық кестеге сәйкес жолаушыларды және/немесе жүктерді тасымалдау кезінде әуе кемесіне мынадай құжаттар жеткізілуі тиіс:

- 1) б а с д е к л а р а ц и я ;
- 2) жолаушылар (жүк) манифесі;
- 3) жиынтық жүк тиеу ведомосы;
- 4) кеден белгісі бар жүк құжаттары.

676. Халықаралық ұшуларды орындаудың метеорологиялық жағдайлары әуеайлақтарда әуе кемелерінің ұшуы мен қонуы үшін ауа райы минимумының белгіленген санаттарымен және нақты немесе болжамды ауа райы жөніндегі мағлұматтармен анықталады.

677. Қазақстан Республикасы мен шетел мемлекетінің эшелондау жүйесінде айырмашылықтар болған кезде, эшелондардың ауысуы ӘҚҚ шектес органдары арасында өзара әрекет ету рәсімдері туралы келісімге сәйкес жүргізіледі, бұл рәсімдер аэронавигациялық ақпараттар құжаттарында жарияланады.

678. Қазақстан Республикасының мемлекеттік шекарасын қиып өтуге 100-200 км қалғанда әуе кемесінің командирі мемлекеттік шекара дәлізі соның ӘҚҚ ауданында орналасқан Қазақстан Республикасының ӘҚҚ диспетчерінен рейстің нөмірін, ұшу эшелонын және мемлекеттік шекарадан ұшып өтудің есептелген уақытын хабарлап оны қиып өтуге рұқсат сұрауға міндетті. Жоғарыда аталған рәсімдер ТМД елдеріне көзделмеген.

679. Қазақстан Республикасының мемлекеттік шекарасын кесіп өткен кезде әуе кемесінің экипажы диспетчерге іс жүзінде кесіп өту уақытын және ұшу

эшелонын

(биіктігін)

хабарлайды.

680. Қазақстан Республикасының мемлекеттік шекарасын кесіп өтуге рұқсат болмаған жағдайда әуе кемесінің командирі белгіленген әуе дәлізіне кемінде 50 км қалғанда ӘҚҚ диспетчерлік органынан тиісті нұсқау алғанға дейін вираж ж а с а у ы т и і с .

681. Әуе кемесі мемлекеттік шекараны кесіп өтсе, бірақ ұшу қауіпсіздігі жағдайлары бойынша Қазақстан Республикасының әуе кеңістігіне оралуға мәжбүр болса, онда экипаж "Мәжбүрліктен ораламын" деп хабарлауға және диспетчерге мемлекеттік шекараны кесіп өтудің есептелген уақыты мен ұшу эшелонын (биіктігін) баяндауға міндетті.

682. Қазақстан Республикасының мемлекеттік шекарасын рұқсатсыз кесіп өткен немесе мемлекеттік шекарадан ұшып өту ережелерін және әуе кеңістігін пайдалану тәртібін басқаша бұзған әуе кемесі әуе кеңістігін бұзушы кеме деп танылады және егер ол ұшуды бақылайтын органдардың талаптарына бағынбаса, қ о н у ғ а м ә ж б ү р е т і л е д і .

683. Ұшу биіктігін анықтауға арналған аралас аспаптары (биіктік өлшеуіштер , футомерлер) бар әуе кемелерінде биіктікті өлшеу мынадай әдістеме бойынша жү з е г е а с ы р ы л а д ы :

1 ) ұ ш у к е з і н д е :

футомердің қысым шкаласы QNH қысымына қойылуы тиіс; метрлік биіктік өлшеуіштердің қысым шкаласы сынап бағанасы бойынша мм. QFE қысымына қойылуы тиіс (стрелкалар "О" биіктікті көрсетеді);

2) а у ы с у б и і к т і г і н к е с і п ө т у к е з і н д е :

футомердің қысым шкаласы 1013 мбр (QNH) қысымына қойылады; метрлік биіктік өлшеуіштердің қысым шкаласы сынап бағанасы бойынша 760 м м қ о ы л а д ы ;

3 ) т ө м е н д е у к е з і н д е :

биіктік өлшеуіштердің қысым шкалаларын ауыстыру ауысу эшелонын кесіп ө т к е н д е жү р г і з і л е д і ;

футомердің қысым шкаласы орташа теңіз деңгейіне келтірілген QNH қ ы с ы м ғ а қ о ы л а д ы ;

метрлік биіктік өлшеуіштердің қысым шкаласы әуеайлақтың QFE қ ы с ы м ы н ы ң м ә н і н е қ о ы л а д ы .

Ауысу эшелонын кесіп өткен соң ұшу биіктігі биіктік өлшеуішпен міндетті түрде бақылана отырып, футомер бойынша глиссадағы ену нүктесіне дейін сақталады.

## **46-1-тарау. Тікұшақтармен ұшу**

**Ескерту. Ереже 46-1-тараумен толықтырылды - ҚР Үкіметінің 2010.02.02 № 61 Қаулысымен.**

683-1. Жолаушыларды тасымалдау мақсатында тікұшақтармен ұшу әуеайлақтарға (қону алаңдары) қону арқылы орындалады. Почтаны, жүктерді тасымалдау, сондай-ақ авиациялық жұмыстарды орындау кезінде (соның ішінде қызметтік жолаушылар мен тапсырыс берушінің жолаушыларын тасымалдау) әуеден таңдап алынған алаңдарға қонуға рұқсат етіледі.

Тау басында, ойпаттарда, террасаларда, ғимараттардың шатырында, көтеріңкі платформаларда, теңіз (ішкі сулар) кемелерінің палубаларында, жүзбелі бұрғылау қондырғыларында жабдықталған қону алаңдарынан ұшулар ҚР ӘК ҰНЕ белгілеген ережелерге, ҰПБ талаптарына және алаңдарда ұшуларды жүргізу жөніндегі нұсқаулықтарға сәйкес жүргізіледі.

683-2. Ұшақтар мен тікұшақтар бір мезгілде пайдаланатын әуеайлақтарда тікұшақтар үшін жеке старты бар арнайы алаңдар жабдықталады.

Ұшақтар мен тікұшақтардың бірлесіп ұшуын ұйымдастыру осы әуеайлақта ұшуларды жүргізу жөніндегі нұсқаулықпен реттеледі.

683-3. Әуеден қону алаңдарын таңдауға құқығымен ұшуға жіберілген ӘҰЕ бойынша ұшуға шешім қабылдаған кезде тікұшақ командиріне ұшуларды жүргізу жөніндегі нұсқаулықтары бар тапсырыс берушінің қону алаңдарынын қосалқы ретінде пайдалануына рұқсат етіледі.

683-4. Тікұшақ қозғалтқышын (қозғалтқыштарын) қосар алдында көтергіш бұрамасынан шыққан ағынға ұшырауы мүмкін заттар оның шетінен кемінде бір диаметр қашықтыққа алыстатылуы тиіс.

683-5. Көтергіш жүйені қосып, қозғалтқышты (қозғалтқыштарды) қосуға және сынақтан өткізуге экипаж құрамы толық болған кезде тікұшақ командиріне **ғ а н а** **р ұ қ с а т** **е т і л е д і .**

Арқандап байлау бекітпесімен арнайы жабдықталған алаңдарда, сондай-ақ теңіз (ішкі су) кемелері палубаларында берік арқандап байлау қамтамасыз етілген кезде көтергіш жүйені қосып, қозғалтқышты сынақтан өткізуге және қосуға тікұшақ командиріне, сондай-ақ бортмеханикке және арнайы дайындықтан өткен ИАҚ-тың тұлғаларына рұқсат етіледі.

683-6. Тікұшақты рөлдеген кезде көтергіш бұрамалар қалақтарының шетінен кедергілерге дейінгі ара қашықтық көтергіш бұрама диаметрінің жартысынан

к е м

б о л м а у ы

т и і с .

Теңіз (ішкі су) кемесінің палубасында, көтеріңкі платформада және басқа да арнайы алаңдарда орналасқан тікұшақтың көтергіш бұрамасы қалақтарының шетінен ең төмен арақашықтық әр үлгідегі алаңдардан ұшуларды жүргізу жөніндегі нұсқаулықтармен реттеледі және осы алаңдардың конструкциясымен қамтамасыз етілуі тиіс.

683-7. Әрбір ұшу алдында тікұшақ командирі тартым қоры бойынша ұшу әдісінің мүмкіндігін анықтау мен тандау, теңдестіруді есептеу, басқару органдарының жарамдылығын тексеру мақсатында бақылау қалықтауын орындайды. Бақылау қалықтауының биіктігін тікұшақ командирі тандап алынған ұшу әдісі мен орындалатын жұмыс түріне қарай анықтайды. АХЖ ұшулары кезінде, сондай-ақ оқу және ұшу жаттығу ұшуларын орындау кезінде бақылау қалықтауы ұшулардың басталуы алдында және отынның әрбір қосымша құйылуына дейін жүргізіледі. Бақылау қалықтауынан кейін тікұшақтың жерге қонуы міндетті емес.

683-8. Тікұшақтың қалықтап тұрған, 10 метрге дейінгі биіктікте қозғалған, ұшу және қонуы кезінде көтергіш бұрама қалақтарының шетінен арақашықтық кемінде :

1) әуе кемелеріне дейін - көтергіш бұраманың екі диаметрі;  
2) басқа кедергілерге дейін - көтергіш бұрама диаметрінің жартысы, бірақ 10 метрден кем емес ;

3) теңіз (ішкі су) кемелерінің палубалары, көтеріңкі платформалар және басқа да арнайы алаңдардың үстіндегі кедергілерге дейін - тиісті үлгідегі тікұшаққа арналған осы алаңдардың таңбалануына сәйкес болуы тиіс.

683-9. Егер топырақтың жай-күйі немесе тікұшақ конструкциясы рөлдеуге мүмкіндік бермесе 10 метрге дейін биіктікте қозғалу орындалады.

683-10. Азаматтық авиация саласында тікұшақ командирінің минимумына қарамастан 10 метрге дейінгі биіктікте қалықтауға және қозғалуға көру мүмкіндігі кемінде 500 метр және бұлттардың биіктігі 50 метрден төмен емес болған кезде рұқсат етіледі.

Мемлекеттік авиация саласында тікұшақ командирінің минимумына қарамастан, 10 метрге дейінгі биіктікте қалықтауға және қозғалуға көру мүмкіндігі кемінде 300 метр және бұлттардың биіктігі 30 метрден төмен емес болған кезде рұқсат етіледі.

683-11. Тікұшақтың тұрақтан ұшуы мен қонуына мынадай жағдайларда рұқсат етіледі, егер :

- 1) тікұшақ басқа әуе кемелерінің ұшуы мен қонуына кедергі жасамаса;
- 2) 683-3-тармақтың талаптары қамтамасыз етілсе;
- 3) көтергіш бұрамалар жер үсті бағдарларын көру мүмкіндігінен айыруға

әкелетін

құйынды

болдырмаса.

683-12. Биіктеу және қонуға бет алу кезінде кедергілердің үстінен 10 метрден кем емес, ал жердегі әуе кемелерінің үстінен тікұшақтың көтергіш бұрамасының 2 диаметрінен кем емес биіктікте асып ұшуға рұқсат етіледі.

683-13. Әуеден таңдап алынған бетінің жай-күйі белгісіз алаңға қону оның жер үсті тексерілуінен, оның қону үшін беріктігі мен жарамдылығы анықталғаннан кейін орындалады. Алаңды тексеруді және бағалауды экипаж мүшелерінің бірі немесе ИАҚ-тың арнайы дайындалған қызметкері жүргізеді. Экипаж мүшелерінің бірін (ИАҚ қызметкерін) түсіру қалықтап тұру режимінде, ал тікұшақты қондыру, оның рұқсаты мен сигналдары бойынша жүргізіледі.

Қондыру мүмкін емес жағдайда тікұшақты жүктен босату және тиеу тиісті үлгідегі тікұшақтың ҰПБ ұсынымдарына сәйкес экипаж мүшелерінің бірінің немесе ИАҚ-тың арнайы дайындалған қызметкерінің басшылығымен орындалады.

683-14. Ауа жастығы ықпал ету аймағынан тыс, сондай-ақ әуеде таңдап алынған жер бедері күрделі алаңдарға қону және ұшу немесе қарлы (шаңды) құйын туындауы мүмкін жағдайда тікұшақтың қалықтап тұру режимін қолдануды қажет ететін жұмыстар ауа жастығы ықпалынан тыс қалықтап тұру режимінде маневр жасауға мүмкіндік беретін ұшу массасымен орындалады.

683-15. Қону алаңында қар (шаң) болған кезде қарлы (шаңды) құйын туындау мүмкіндігін болдырмайтын немесе азайтатын шаралар қабылдануы тиіс.

683-16. Ұшу алдында қарлы (шаңды) құйын туындаған жағдайда экипаж жер үсті бағдарлары тұрақты түрде көрінгенше қарды (шаңды) көтергіш бұрамасынан шыққан ағынмен үрлеуге міндетті.

Қар (шаң) басқан алаңға қону кезінде қалықтау ауа жастығының ықпал ету аймағынан тыс орындалады. Төмендеуді жалғастыру және қону жер үсті бағдарларымен тұрақты көзбен шолу байланысында болған кезде рұқсат етіледі.

683-17. Қалықтап тұрған уақытта бағдарларды қору мүмкіндігі жойылған кезде экипаж тікұшақты құйын аймағынан жоғары шығаруға міндетті. Қарлы (шаңды) құйынды жер үсті бағдарларын көру мүмкіндігінен айырылған кезде қалықтап тұру, ұшуға және қонуға тыйым салынады.

683-18. Су бетінде тікұшақтың қалықтап тұруы көтергіш бұрамасынан кем дегенде бір диаметр биіктікте жүргізіледі. Биіктік радиобиіктік өлшегіш бойынша және суда жүзіп жүрген заттар бойынша көзбен шолу арқылы анықталады.

Судағы адамдарға көмек көрсету кезінде оларды көтергіш бұрамадан шыққан ағыннан туындаған толқынның ұруын және жүзу құралдарын алып кетуін болдырмау үшін қалықтап тұру және төмендеу тігінен-тік түрде орындалады.

683-19. Ұшу барысында ауа райы жағдайы төменгі минимумнан және қауіпті

метеокұбылыстармен кездескен жағдайларда тікұшақ командирі әуеден таңдап алынған алаңға қонуға рұқсат етіледі. Бұл алаңнан ұшу нақты ауа райы кезінде тікұшақ командирінің минимумына сәйкес жағдайда рұқсат етіледі. Өзінің іс-әрекеті туралы тікұшақ командирі ӘҚҰ органына хабарлауға міндетті.

683-20. ҰҚЖ бөлігінде метеокұбылыстар немесе көру мүмкіндігін минимумнан төмен деңгейге жеткізетін өндірістік түтін болған кезде тікұшақ командиріне қозғалыс қызметі диспетчерімен келісе отырып, ҰҚЖ-ның метеожағдайы оның минимумына сай келетін бөлігінде ұшуға немесе қонуға р ұ қ с а т е т і л е д і .

Көрсетілген жағдайларда ұшу қауіпсіздігі үшін тікұшақ командирі жауапты б о л а д ы .

683-21. Таулы жерде ұшу кезінде шатқалдар бойынша бағыт алуға рұқсат етіледі, бұл ретте ұшу биіктігінде шатқалдың ең төменгі ені кемінде 500 метрден кем болмауы және қажет жағдайда 180<sup>0</sup>-қа бұрылу мүмкіндігін қамтамасыз етуі тиіс. Бұрылуды орындау кезінде көтергіш бұрама қалақтарының шетінен тау бектеріне дейінгі ең аз қашықтық 50 метрден кем болмауы тиіс.

#### **47-тарау. Авиациялық жұмыстарды жүргізу кезіндегі ұшу Жалпы ережелер**

684. Авиациялық жұмыстарды жүргізу кезінде ұшуды орындау Қазақстан Республикасы азаматтық авиациясының қызметі саласындағы нормативтік құжаттар мен осы Ереженің, сондай-ақ авиациялық жұмыстарды орындау үшін ұшуға рұқсат етілген әуе кемесін ұшу кезінде пайдалану жөніндегі нұсқаулықтың және (немесе) уәкілетті орган бекітетін авиациялық жұмыстардың осы түрін орындауға қатысты өзге де нұсқаулар мен нұсқаулықтардың талаптарына сәйкес жүзеге асырылады.

685. Авиациялық жұмыстарды орындау үшін ұшу мынадай түрлерге бөлінеді:

- 1) авиациялық-химиялық жұмыстар;
- 2) әуеден суретке түсіру;
- 3) орманавиациялық жұмыстар, мал басына санақ жүргізу жөніндегі жұмыстар;
- 4) құрылыс-монтаждық және жүк тиеу-түсіру жұмыстары;
- 5) көлік-байланыс жұмыстары;
- 6) ашық теңіздер мен мұхиттар аралдарында;
- 7) теңіз кемелерінен және теңіздегі бұрғылау қондырғыларынан;
- 8) халыққа медициналық көмек көрсету және санитарлық іс-шаралар



ж ү р г і з у г е

а р н а л ғ а н ;

9) тәжірибелік және ғылыми-зерттеу жұмыстарын жүргізуге;

10) авариялық-құтқару жұмыстарына, дала және орман өрттерін сөндіруге  
а р н а л ғ а н .

686. Авиациялық жұмыстарды орындау үшін жіберілетін ұшу құрамы мен басқа да мамандар бар дайындық бағдарламаларына сәйкес теориялық және ұшу дайындығынан өтуі тиіс. Авиациялық жұмыстарда ұшуды орындауға жіберу азаматтық авиация ұйымы бойынша бұйрықпен ресімделеді.

687. Авиациялық жұмыстарды орындау кезінде ұшуды жүргізу ережесі жұмыстардың осы түрі бойынша ұшуды жүргізу жөніндегі нұсқаулықтарда белгіленеді, олар Қазақстан Республикасының уәкілетті органы бекіткен нормативтік құқықтық актілердің талаптарына сәйкес әзірленеді.

#### **48-тарау. Аса жеңіл ұшу аппараттарында ұшу**

688. Коммерциялық, спорттық және көрсету мақсатында пайдаланылатын аса жеңіл ӘК, дирижабльдерде, мотодельтапландарда, парапландарда, аэростаттарда, әуе шарларында және басқа ұшатын аппараттарда ұшатын тиісті персоналдың оны пайдалануы үшін Ұшу жөніндегі нұсқаулықтар мынадай мәліметтерді қ а м т у ы т и і с :

1) ұшуға қатысы бар персоналдың міндеттері жалпы сипатта баяндалған н ұ с қ а у л ы қ ;

2) орындалатын ұшудың әрбір түрі үшін ұшу экипажының құрамын, оның ішінде ұшу аппаратын басқаруға және ұшу уақыты ішінде оның қауіпсіздігіне жа у а п т ы к о м а н д и р д і а н ы қ т а у ;

3) бір және бірнеше ұшуды орындау кезінде туындайтын шаршау ұшудың қауіпсіздігіне қатер төндірмейтін жеткілікті демалу уақытын көздейтін ұшу экипажы мүшелерінің ұшу уақытының және жұмыс ұшу уақытының нормалары. Бұл ережелерді пайдаланушы жасайды және пайдаланушының мемлекеті б е к і т е д і ;

4) экипаждың әрбір мүшесінің Ұшу кезіндегі және авариялық жағдайдағы міндеттерінің сипаттамасын қоса алғанда, ұшу және авариялық жағдайдағы і с - ә р е к е т т е р т ә р т і б і ;

5) авариялық және құтқару жабдықтарының бақылау тізбесі, сондай-ақ оны пайдалану ж ө н і н д е г і н ұ с қ а у л ы қ т а р ;

б) пайдаланушының мемлекеті бекітетін ұшудың ең аз биіктігін анықтау әдісі ;

7) негізгі немесе қосалқы ретінде пайдаланылатын әрбір әуеайлақ (тікұшақ айлағы, қону алаңы) үшін пайдалану минимумы;

8) егер бұл мүмкін болса, тұрақты тыңдау үшін радиожілікті пайдалану тәртібі, ӘҚҚ диспетчерімен радиобайланыс, сондай-ақ басқа ұшу аппараттарымен екі жақты байланыс;

9) ұшу аппаратының бортында болуы тиіс навигациялық жабдықтардың тізбесі;

10) егер ұшу аппаратында қолданылатын болса, ұшудың барлық жағдайларын оның ішінде бағытта қозғалтқыштың (қозғалтқыштардың) тоқтап қалу мүмкіндігін есепке ала отырып, бақтарда болуға тиісті отынның және майдың мөлшерін есептеу жөніндегі дәл нұсқаулық;

11) қандай да бір аспап, жабдық немесе жүйе қатардан шығып қалған кезде ұшуды жалғастыру мүмкіндігін анықтайтын ақпарат;

12) байланыс құралдары, навигациялық құралдар, әуеайлақтар қону алаңдары және пайдаланушы қажет деп есептеуі мүмкін басқа да деректер туралы нұсқаулықтар және жан-жақты деректер;

13) егер туындай қалса, оттегі пайдаланылатын жағдайлар;

14) авиациялық оқиғаға куә болған ұшу аппараты командирінің (ұшқышының) әрекет ету тәртібі және "жер-әуе" көзбен шолу сигналының коды;

15) ұстап алынған ұшу аппараттары ұшқышының әрекет ету тәртібі, оның ішінде олардың ұстап алушы және ұстап алынған әуе кемелерінің (ұшу аппараттарының) пайдалануы үшін қажетті көзбен шолу сигналдарын білуі;

16) авариялық жағдай туындағанда қабылдауға жататын әрекеттерді қоса алғанда, аса қауіпті жүктерді тасымалдау жөніндегі ақпарат пен нұсқаулық;

17) авариялық көшіру ережесі;

18) егер ондай қажеттілік туындаса, бортында жолаушылары бар ұшу аппаратына отын құю ережесі.

689. Аса жеңіл ұшу аппараты ұшу экипажының әрбір мүшесі АА авиациялық оқу орнында немесе осы қызметке лицензиясы және сертификаты бар аэроклубтарда, көліктегі орталық атқарушы орган, не ұшу экипажының әр мүшесінің тиісінше дайындалуына кепілдік беретін уәкілетті орган бекіткен бағдарлама бойынша даярлықтың арнайы курсына өтуі тиіс.

690. Дайындық бағдарламасы экипаж мүшелерінің өзара әрекетін пысықтауды, сондай-ақ күш құрылғыларының, борттағы жүйелердің ақауынан өрттен немесе басқа факторлардан туындаған авариялық немесе қауіпті

жағдайлардағы іс-әрекеттерге үйретуді қамтуы тиіс. Дайындық бағдарламасы, сондай-ақ, қауіпті жүктерді тасымалдау бойынша үйретуді көздейді.

691. Ұшуды орындауға және қамтамасыз етуге қатысы бар әрбір авиациялық маманды оқыту, атап айтқанда, оны авариялық және қауіпті жағдайларда әрекет етуге үйрету олардың әрқайсысы орындалуына өзі жауап беретін функцияларды және ол функциялардың басқа маманның функцияларымен байланысын білетін болады деген есеппен жүргізіледі.

692. Аса жеңіл ұшу аппараты ұшқыштарының немесе экипаж мүшелерінің біліктілігіне тексеру жүргізуді Қазақстан Республикасы авиация әкімшілігінің уәкілетті органы қамтамасыз етеді. Тексеруді не тағайындалған ұшқыш-инспектор, не тіркеу мемлекетінің өкілі жүргізеді. Тексерулер жылына екі рет жүзеге асырылады, олардың арасындағы үзіліс төрт айдан аз болмауға тиіс.

693. Ұшқыш 12 ай бойы бір де бір ұшпаған жағдайда, оны өзінше ұшуға жіберу авиация оқу орнының жанындағы мынадай бағдарлама бойынша қайта аттестациядан өткен соң жіберіледі:

1) бағыт бойынша және негізгі және қосалқы әуеайлақтарда жерді және ең төменгі қауіпсіз биіктікті білу;

2) маусымдық метеорологиялық жағдайлар;

3) техникалық қызмет көрсету ережелері;

4) радиобайланыс және әуе навигациясын жүргізу тәртібі;

5) іздестіру және құтқару ережелері;

б) халық көп тұратын аудандардың үстімен ұшу, кедергілердің орналасуы, жердің топографиясы, жарық сигналды құралдар, қону және ұшып шығу тәртібі;

7) ұшуды іс жүзінде орындау және борттағы тексерушімен немесе жердегі ұшқыш-инспектордың бақылауымен қонуға бет алуды орындау, бұл ретте қонуға бет алу және қону көзбен шолынатын метеорологиялық жағдайларда орындалуы тиіс.

#### **49-тарау. Ең төмен абсолюттік биіктіктер мен ауа райының минимумы**

694. Мемлекет (аумағының үстінен ұшу орындалатын) ең аз абсолюттік биіктікті белгілеп қойған бағыттарда пайдаланушыға өзінің ұшуының ең аз абсолюттік биіктігін белгілеуге, егер оның биіктігі сол мемлекет белгілегеннен кем болмаса, осыған арнайы рұқсат бар жағдайлардан басқа жағдайларда рұқсат

е т і л е д і .

695. Минимумды анықтаған кезде пайдаланушы мыналарды ескеруі тиіс:

- 1) ұшу аппаратының үлгілерін, ұшу-техникалық сипаттамаларын;
- 2) ұшу экипажының құрамын, оның біліктілігін және ұшуды жүргізу тәжірибесін;
- 3) қолда бар көзбен шолынатын және көзбен шолынбайтын құралдардың сипаттамаларын;
- 4) ұшу аппаратында бар навигация мақсатында және/немесе бағыт бойынша траекторияның сақталуын, қонуға бет алуды және екінші айналымға кетуді бақылау мақсаттарындағы жабдықтарды;
- 5) қонуға бет алу және екінші айналымға кету аймағындағы кедергілерді, сондай-ақ кедергілерді ұшып өтудің абсолюттік (салыстырмалы) биіктігінің шекті мәндерін;
- 6) метеорологиялық жағдайларды анықтау және хабарлау үшін қолданылатын құралдарды;
- 7) ауа райы туралы ақпараттың дәлдігін және сенімділігін;
- 8) жердің сипаттамаларын (мысалы, күрт көтерілуін);
- 9) қолайсыз метеорологиялық жағдайларға (күшті турбуленттілік, төмен ұратын ауа ағындары) кез болуды.

696. Аса жеңіл ұшу аппараттарының ұшуы үшін бұлттардың төменгі шекарасының биіктіктігі кемінде 400 м және көру мүмкіндігі кемінде 5000 м болғанда ауа райының минимумын белгілеу, бұл ретте бағыт бойынша ұшуды кедергілер үстімен кемінде 50 м биіктікте орындау ұсынылады.

697. Ұшып шығу және қону орындалған кезде бүйірден соққан желдің ең көп шамасы көрсетілуі тиіс. Оларды жүргізудің жағдайлары туралы ақпаратты (құрғақ және қатты жер беті, қармен жабылған, ылғалды) ұсыну керек.

698. ӘҚҚ тиісті органдары бағыттары немесе олардың учаскелерінде жер үстіндегі биіктіктің ең аз абсолюттік запасы қамтамасыз етілетін ұшудың биіктіктігін анықтау үшін қажетті ақпаратқа ие болуы тиіс, оларға мұндай ақпарат ұшуды жоспарлау мақсатында және оны сұрау салу бойынша ұшып келе жатқан ұшу аппаратының бортына беру үшін қажет болады.

699. Әуе қозғалысын басқару органдарынан алынған диспетчерлік рұқсат бар жағдайларды қоспағанда, КҰЕ бойынша ұшқан кезде диспетчерлік аймақ шегіндегі әуеайлақтан ұшып шығу немесе оған қону немесе әуеайлақтық

қозғалыс аймағына немесе қозғалыс сызбасына кіру, егер:

- 1) бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі 450 м (1500 футтан) аз;
- 2) жердегі көру мүмкіндігі 5 км аз болса орындалмайды.

## **50-тарау. Аса жеңіл ұшу аппараты ұшқышының пайдалану анықтамалығы**

700. Ұшқыштың пайдалану анықтамалығы (бұдан әрі - ҰПА) осы ұшу аппараты үшін Ұшуға жарамдылығы жөніндегі тиісті өкілетті органдардың ережелерін сақтай отырып, дайындалуы тиіс. Ол ұшу аппаратының (бұдан әрі - ҰА) ұшқыштарына ұшуға дайындалуға және нақты ҰА ұшудың өзін орындау үшін қажетті барлық іс-әрекеттерді орындау жөніндегі нұсқаулық тапсырмаларын қамтуы тиіс.

701. ҰПА ҰА, оның жүйесінің, ұшқыштың жай жағдайлар мен авариялық жағдайлардағы іс-әрекеттері тәртібінің сипаттамасын, сондай-ақ ұшқыш ҰА қауіпсіз пайдалануды қамтамасыз ете алатындай болуы үшін ҰА ұшу-техникалық мінездемесінің егжей-тегжейлі сипаттамасын және ҰА әрекет ету ерекшеліктерін (жай және қолайсыз жағдайларда: жаңбыр, бүйірден соққан жел, қар болған кезде) қамтиды.

702. ҰПБ бекіткен болып табылмайтын ҰПА-да ол тиісті өкілетті авиациялық органның ережелеріне сәйкес ұшқышты жабдықтау талап етілетін материалды қамтиды деп атап өтіледі. Анықтамалық ҰА бортында үнемі болуы тиіс.

703. ҰПА-да олардың көмегімен ҰА ұшқышы ұшу аппаратын басқарып ұшудың қажетті тәртібін, оған май құюды, оны күтіп-баптау мен техникалық қызмет көрсетуді қамтамасыз ете алатын тәсілдер көрсетіледі.

704. ҰА иесі немесе оның пайдаланушысы болып табылатын ұшқыш тиісті өкілетті авиациялық органның ҰА-ға шектелген көлемде профилактикалық техникалық қызмет көрсетуді жүргізуге рұқсат алуы мүмкін. ҰА-ға барлық басқа техникалық қызмет көрсетудің (мерзімді регламенттік қараулар, шектелген қызмет мерзімі бар агрегаттарды қарау) барлық басқа түрлерін мамандардың тиісті куәліктері бар тұлғалар жүзеге асыруы тиіс.

705. Анықтамалықта ҰА ұшу қауіпсіздігі мен пайдалану мәселелері жөніндегі жалпы ақпарат қамтылуы тиіс, ол мыналарды:

- 1) метеожағдайлар және оның ұшу аппаратына әсері туралы мәліметтерді (

турбулентік аймақта, желдің ығысу ауданында, жаңбырда, мұздану жағдайларында ұшу);

2) жүйелерді пайдалану мәселелерін (отын жүйесінің ластануы, аспаптардың жұмыс жағдайында сақталуы, жекелеген элементтердің істен шығуы);

3) ұшу аппаратының түрлі ұсынылған жылдамдықтарда, крен бұрышының ықпалын ескере отырып ұшу кезінде түрлі пішінде құлау кезінде ҰА басқару сипаттамасын, штопор кезінде басқару сипаттамаларын;

4) отынды үнемдеу жөнінде жалпы шараларды қабылдап, сыртқы ауа температурасы жоғары, топырақты-қиыршықтасты ҰҚЖ биік таулы әуеайлақтарда ҰА пайдалану кезіндегі, биіктіктің белгіленген қорын қамтамасыз ету кезінде кедергілерді ұшып өтуге байланысты, істен шыққан қозғалтқышпен (бір жұмыс істейтінмен) ұшу кезіндегі ұшу-техникалық сипаттамаларды қарау;

5) ұшуға жарамдылығының директивалары, аэронавигациялық ақпарат жинақтары, қауіпсіздік мәселелері жөніндегі бюллетендер, авиациялық оқиғалар (соқтығыстар) туралы хабарламалар (ерікті негізде) туралы ақпаратты, сондай-ақ ҰА пайдалану кезінде қауіпсіздікті арттыруға ықпал ететін кез келген басқа ақпаратты қамтиды.

706. Анықтамалықта ҰА бортында міндетті тәртіппен талап етілетіндерге жатпайтын жүйелер мен жабдықтарды қауіпсіз пайдалану үшін олардың сақталуы қажет шектеулер туралы деректер берілуі тиіс:

1) ҰА осы үлгісінде рұқсат етілетін ұшудың түрлері (жай ұшу, авиациялық жұмыстарды орындау үшін ұшу, мәнерлі ұшу);

2) маневр жасаудың әуе жылдамдығының шекті мәндері, салмағы, теңдестіру бойынша шектеулер;

3) теңдестіру бойынша шектеулері тәуелсіз болып табылатын ҰА қатысты жүктің (теңдеме жүктің) рұқсат етілген салмағын көрсеткен жөн;

4) отын бойынша белгіленген шектеулер, оның ең көп запасы, отын мен қоспалардың белгіленген сапасы, отын шығыны (ең жоғарғы және ең төменгі шектері), отынның пайдаланылмаған саны;

5) температураның және күш қондырғысының құрамдас бөліктері және қозғалтқышта пайдаланылатын сұйықтық үшін тиісті абсолютті биіктіктердің белгіленген шекті мәндері;

6) ұшу қуаты, қуаттың ең жоғарғы ұзақ режимі жөніндегі қозғалтқыштың белгіленген пайдалану шектеулері, бұраманың айналу жылдамдығы бойынша шектеулер;

7) турбобұрамалы қозғалтқыштары бар ҰА қатысты барометрлік биіктікке байланысты сыртқы ауаның ең төменгі және ең жоғарғы мәндерімен көрсетілетін шектеулер көрсетілуі тиіс.

## 51-тарау. Планерларда, дельтапландарда, парапландарда ұшу

707. Ұшу-қону алаңында ұшуды ұйымдастыру, әуе кеңістігін пайдалану және дельтопландарда ұшуды басқару Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясы саласында қолданылатын нормативтік құқықтық кесімдерге сәйкес жүргізіледі.

708. Дельтопландарда ұшудың қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында мынадай ерекшеліктер ескерілуі тиіс:

- 1) ұшудың биіктігі мен бағыты бойынша ауыспалы профилі, ол экипаждың ауаның шығыс ағындарын зерттеуіне байланысты;
- 2) қалқу үшін метеожағдайдың болмауынан бағыттың кез келген учаскесінде ұшуды мәжбүрлі тоқтату мүмкіндігі;
- 3) бағытты ұшуды орындайтын экипаждармен сенімді радио-байланыстың болмауы.

709. Дельтопландарда бағытты ұшудың қауіпсіздігіне:

- 1) бағыттар бойында мәжбүрлі қону жағдайына арналған алаңы бар қауіпсіздік жолағын (дәлізін) орнатумен;
- 2) дельтопландардың ұшу ауданына басқа ұшу аппараттарының кіруіне тыйым салумен;
- 3) экипаждың байқағыштығымен;
- 4) ұшуды іздестіру-құтқарумен қамтамасыз ету арқылы қол жеткізіледі.

710. Егер екі немесе одан көп ауадан ауыр ұшу аппараттары қону мақсатында әуеайлаққа жақындаса, неғұрлым жоғары деңгейдегі әуе кемесі неғұрлым төменгі деңгейдегі әуе кемесіне жол береді, алайда соңғы кеме бұл ережені қонуға бағыт алудың соңғы сатысындағы басқа әуе кемесінің жолын кесіп өту үшін немесе осындай әуе кемесін басып озу мақсатында пайдаланбайды. Күш қондырғысымен қозғалысқа келтірілген ауадан ауыр әуе кемесі планерларға жол береді. Басып озылатын ұшу аппараты бірінші кезектілік құқығын пайдаланады, ал озып кеткен ұшу аппараты оның биікке көтерілгеніне, төмендегеніне немесе көлденең ұшқанына қарамастан, оңға бұрылып жол береді; бір-біріне қатысты осы екі ұшу аппаратының қозғалысындағы бұдан кейінгі ешқандай өзгерістер жеткілікті қашықтауды қамтамасыз еткен кезде озу толығымен аяқталғанға дейін озып кеткен ұшу аппаратын осы талапты орындаудан босатпайды.

711. Екі ұшу аппараты қарама-қарсы бағытта немесе қарама-қарсыға жақын бағытта жақындаған кезде және бұл ретте соғысып қалу қаупі болса, онда осы ұшу аппараттарының әрқайсысы оңға бұрылып кетеді.

## **52-тарау. Аэростаттарда ұшуды орындау**

712. Аэростаттарда ұшу коммерциялық, спорттық және ғылыми мақсатта тәулік бойы орындалуы мүмкін. Ұшуға мемлекеттік және тіркеу тану белгілері бар ұшуда пайдалануға жарамды және ӘҚК органдарымен байланыс құралы бар аэростаттар жіберіледі.

713. Аэростатты пайдалану аумағынан оны ұшыру жүргізілетін мемлекеттің уәкілетті авиациялық органдарының рұқсатымен жүргізіледі.

714. Аэростаттың басқа мемлекеттің аумағы арқылы ұшуы осы мемлекеттің рұқсатын алғаннан кейін ғана жүзеге асырылады. Егер ұшуды дайындау кезінде аэростат басқа мемлекеттің аумағының әуе кеңістігінде самғауы мүмкін деп нақты күтілсе, мұндай рұқсат аэростаттың ұшуы алдында алынады.

715. Аэростат тіркеу мемлекеті және аумағының үстінен ұшу ұйғарылатын мемлекет (мемлекеттер) анықтайтын шарттарға сәйкес пайдаланылады.

716. Аэростаттарда барлық ұшу белгіленген тәртіппен Қазақстан Республикасының әуе қозғалысын ұйымдастыру, жоспарлау және қызмет көрсету жөніндегі тиісті мемлекеттік өкілетті авиациялық органдарына берілген өтінімдерге қатаң сәйкестікте жүзеге асырылады.

717. Аэростаттардың ұшуын орындау үшін тәуліктік және ағымдағы жоспарлау жүзеге асырылады. Аэростаттарда ұшуды орындайтын ұйым ұшудың ұйғарылатын күніне дейін 4 күннен кешіктірмей тиісті мемлекеттік органға өтініш береді.

718. Өтініште мыналар көрсетіледі:

- 1) аэростаттың ұшу мақсаты немесе жұмыстардың кодтық атауы;
- 2) пайдаланушының атауы және оның деректемелері;
- 3) ұшудың басталу күні және есепті уақыты;
- 4) ұшырылу орны;
- 5) ұшуды аяқтаудың есепті күні мен уақыты, жерге қону ауданындағы ұйғарылатын орны. Ұшуды аяқтаудың күні мен уақытын, сондай-ақ жерге қону



орнын дәл айту мүмкін болмаса, ұзақ ұшуды орындайтын аэростаттар үшін "үлкен ұзақтық" деген термин пайдаланылады;

- 6) аэростаттың тіркелу нөмірі;
- 7) ұшудың ұйғарылатын бағыты;
- 8) ұшудың есепті биіктігі.

719. Ұйым бойынша бұйрықпен тағайындалған жұмыстардың жауапты басшысы ұшу күнінің алдында тиісті өкілетті органдарда өтінімнің өтуін, оның бекітілуін және қамтамасыз етілуін нақтылайды.

720. Өтініште көрсетілген ұшу алдындағы ақпараттағы кез келген өзгерістер тиісті өкілетті органға ұшудың есепті уақытына дейін 6 сағаттан кешіктірмей немесе күннің немесе ғарыштың ауытқуын зерттеген жағдайда ұшудың есепті басталу уақытына дейін 30 минуттан кешіктірмей жіберіледі.

721. Ұшқыш аэростаттың стартынан кейін дереу ұшуды басқару орталығына және ӘҚҚ органына мынадай ақпарат береді:

- 1) аэростаттың ұшуын (мақсатын) белгілеу;
- 2) старт орны, шақыру белгілері;
- 3) іс жүзіндегі старт уақыты;
- 4) ұшу биіктігін алудың есепті уақыты;
- 5) ӘҚҚ органына алдын ала хабарланған ақпараттағы кез келген өзгерістер.

722. Ұшу процесінде ұшу биіктігін өзгерту қажет болған кезде аэростаттың ұшқышы, егер ұшуға өтінімде ұшу ауданының шегіндегі барлық биіктерде ұшуға рұқсат көрсетілмесе, ұшуды басқару орталығынан немесе ӘҚҚ диспетчерінен осы маневрге рұқсат алуы тиіс.

723. Ұшудың бүкіл ұзақтығында аэростаттың ұшқышы жауапкершілік аймағында орналасқан ӘҚҚ органы жұмысының белгіленген байланыс радиожилігін тыңдайды.

724. Жоспарланған төмендеу басталғанға дейін 20 минут бұрын ұшқыш ұшуды басқару орталығына және ӘҚҚ тиісті органына мынадай ақпаратты жібереді:

- 1) осы сәттегі орналасқан орны;
- 2) ұшудың эшелоны (барометрлік биіктігі);
- 3) жерге конудың есепті уақыты мен орны.

725. Ұшуды аяқтау үшін төмендеудің тікелей алдында аэростаттың ұшқышы ұшуды басқару орталығына және ӘҚК органына өзінің шақырылу белгісін, жерге қону орнын (ауданын) және жерге қонудың ұйғарылатын уақытын хабарлайды.

726. Жерге қонғаннан кейін аэростаттың ұшқышы егер радиобайланыс мүмкіндік берсе, 5 минуттан кешіктірмей ұшуды басқару орталығына және ӘҚК органына ұшудың аяқталғаны және бұдан кейінгі іс-әрекеттері туралы баяндайды.

### **53-тарау. Жалпы пайдалану талаптары**

727. Аэростатты, дирижабльді басқаруға жасы 18-ден кіші емес, арнайы дайындық алған, аэростаттарда және дирижабльдерде ұшу құқығына тиісті құжаттары бар адамдар жіберіледі.

728. Ұшу уақытында аэростатта, дирижабльде мынадай құжаттар мен жабдық болуы тиіс:

- 1) тіркеу туралы куәлік;
- 2) ұшуға жарамдылығы туралы куәлік;
- 3) борт журналы;
- 4) ұшу картасы;
- 5) борт радиостанцияларына рұқсат;
- 6) Ұшуды басқару орталығымен және ӘҚК органдарымен радиобайланыс жасауға мүмкіндік беретін борт радиостанциялары;
- 7) ұшу биіктігін есептеуге және бақылауға арналған барометр (биіктік өлшегіші);
- 8) компас;
- 9) өрт сөндірудің алғашқы құралдары.

729. Аэростаттарда, дирижабльдерде ұшуды орындауға рұқсат етілетін ең төменгі метеорологиялық жағдайлар түрлі аудандар үшін әзірленетін ұшуды жүргізу жөніндегі нұсқаулықтарда келтіріледі.

730. Ұшулардың орындалуын жоспарлау болжанатын метеожағдайлардың негізінде: көру мүмкіндігі 5000 м кем емес және бұлттардың төменгі шекарасы 400 м кем емес биіктікте жүзеге асырылады.

731. Ұшуларды орындау іс жүзіндегі ауа райында жүргізіледі, бұл ретте жерде желдің жылдамдығы 5 м/сек-тен аспауы тиіс, ұшудан төмен биіктіктегі

732. Аэростаттардың, дирижабльдердің ірі қалалардың немесе кенттердің халық қоныстанған аудандарының үстінен, сондай-ақ ашық ауада адамдардың шоғырының үстінен ұшып өтуін 300 м төмен емес биіктікте жүргізуге рұқсат е т і л е д і .

733. Ұшуды басқару орталығынан, ӘҚҚ органдарынан бағыт бойынша аэростат үшін қауіпті метеорологиялық құбылыстардың (найзағай, бұршақ, бұлғақтау, желдің жылжуы, мұз қату, құйын, дауыл, шаңды боран, күшті нөсерлеткен жауын-шашын) бар болуы туралы ақпарат алған немесе өзі дербес қадағалаған жағдайда аэростат ұшқышы, ұшуды басқару орталығы мен ӘҚҚ органын жерге қону туралы хабардар ете отырып, жақын маңдағы бұл үшін ыңғайлы жерге оны қондыруды қамтамасыз етуі тиіс.

#### **54-тарау. Басқарылмайтын ұшқышсыз аэростаттардың ұшуы**

734. Басқарылмайтын ұшқышсыз аэростаттардың жіктелуі.

Басқарылмайтын ұшқышсыз аэростаттар былайша жіктеледі:

жеңіл - егер төмендегі 2, 3 немесе 4-тармақтардағы кез келген өлшемдерге сәйкес ол ауыр ретінде жіктелмесе жалпы салмағы 4 кг-дан кем емес бір немесе одан да артық орамдарда пайдалы жүк алып жүрген, басқарылмайтын ұшқышсыз а э р о с т а т ;

н е м е с е

орташа - егер төмендегі 2, 3 және 4-тармақтардағы өлшемдердің кез келгеніне сәйкес ол ауыр ретінде жіктелмесе, екі немесе одан да артық орамдарда жалпы салмағы 4 кг және одан да артық, бірақ 6 кг кем пайдалы жүкті алып жүрген басқарылмайтын ұшқышсыз аэростат; немесе

ауыр - басқарылмайтын ұшқышсыз аэростат, ол:

1) жалпы салмағы 6 кг немесе одан да артық пайдалы жүк алып жүрсе; немесе

2) салмағы 3 кг немесе одан да артық орамды қамтитын пайдалы жүк алып жүрсе ;

н е м е с е

3) әр шаршы сантиметрге 13 кг меншікті жүктемесі бар салмағы 2 кг немесе одан да артық орамды қамтитын пайдалы жүк алып жүрсе; немесе

4) 230 Н немесе одан да артық соққы жүктемеге төтеп беретін тросты немесе басқа да құрылғыны ілінген жүкті аэростаттан ажырату үшін пайдаланса.

Меншікті жүктеме грамдардағы пайдалы жүк орамының жалпы салмағын шаршы сантиметрлердегі ең аз беттің көлеміне бөлу арқылы анықталады.

### 735. Жалпы пайдалану ережелері.

Басқарылмайтын ұшқышсыз аэростатты пайдалану аумағынан оны ұшыру жүргізілетін мемлекеттің тиісті рұқсатынсыз жүзеге асырылмайды.

Метеорологиялық мақсаттар үшін ғана қолданылатындарын және тиісті орган ұйғарған тәсілмен пайдаланатындарынан басқа кез-келген басқарылмайтын ұшқышсыз аэростатты пайдалану басқа мемлекеттің аумағы арқылы осы мемлекеттің тиісті рұқсатынсыз жүзеге асырылмайды.

Егер ұшуды дайындау кезінде аэростаттың басқа мемлекеттің аумағы үстіндегі әуе кеңістігінде самғауы нақты күтілсе, 2-тарауда ескерілген рұқсат аэростатты ұшырудың алдында алынады. Мұндай рұқсат аэростаттар ұшуының сериясына немесе мерзімді арнайы ұшуға, мысалы, аэростаттардың атмосфераны зерттеу мақсатында ұшуына алынуы мүмкін.

Басқарылмайтын ұшқышсыз аэростат тіркеу мемлекеттері және аумағының үстінен ұшу көзделетін мемлекет (мемлекеттер) белгілеген шарттарға сәйкес п а й д а л а н ы л а д ы .

Басқарылмайтын ұшқышсыз аэростатты аэростаттың немесе оның пайдалы жүгін қоса алғанда, оның кез-келген бөлігінің жер бетімен соқтығуы нәтижесінде осы ұшуға қатысы жоқ тұлғалар немесе мүлік үшін қауіп туатындай етіп п а й д а л а н у ғ а ж о л б е р і л м е й д і .

Ауыр басқарылмайтын ұшқышсыз аэростатты ашық теңіз үстінде пайдалану ӘҚҚ тиісті өкілетті органымен алдын ала келіспейінше, жүзеге асырылмайды.

### 736. Пайдалану шектеулері және жабдыққа қойылатын талаптар.

Басқарылмайтын ұшқышсыз аэростатты:

- 1) 8 км-ден кем бұлт немесе басқа да бұлыңғырлағыштар болса;
- 2) көлденең көру мүмкіндігі 8 км-ден кем аумақты құрайтын 18000 м (60 000 фут) немесе одан төмен барометрлік биіктікте пайдалану ӘҚҚ тиісті өкілетті органының рұқсатынсыз жүзеге асырылмайды.

Ауыр немесе орташа басқарылмайтын ұшқышсыз аэростат ірі қалалардың, қалалар немесе кенттердің халық қоныстанған аудандары үстінен немесе ұшуға қатысы жоқ адамдардың ашық жердегі шоғырлары үстінен ұшуы 300 м-ден (1000 фут) төмен емес биіктікте өтетіндей ұшырылады.

### 737. Ауыр басқарылмайтын ұшқышсыз аэростат:

- 1) ол ұшуда пайдалы жүкті ағытып тастауға арналған автоматты түрде немесе телекоманда арқылы басқарылатын және бір-бірінен тәуелсіз қызмет ететін кем дегенде екі құрылғымен немесе жүйелермен жабдықталса;
- 2) аэростат қабының ұшуын аяқтау үшін нөлдік қысымы бар полиэтилен аэростаттарына қатысты бір-бірінен тәуелсіз қызмет ететін жүйенің немесе

құрылғының немесе олардың құрамдастарымының ең аз дегенде екі тәсілі қолданылса ғана пайдаланылады.

Артық қысымы бар аэростаттар үшін мұндай құрылғылар талап етілмейді, өйткені мұндай аэростаттар пайдалы жүкті ағытқаннан кейін жоғары көтеріліп, жарылады және сондықтан аэростатты тесуге арналған құрылғының немесе жүйенің қажеті жоқ. Мұндай жағдайларда артық қысымы бар аэростат сырттағыға қарағанда, ішкі қысымы жоғары болатын қысым айырмашылығына төзімділік қабілетке ие кеңеймейтін қарапайым қабық болып табылады. Бұл аэростат түнгі кездегі газдың аз қысымы, дегенмен, қабықты толық керетіндей болып үрленеді. Артық қысымы бар мұндай аэростат одан өте көп газ шығып кеткенге дейін іс жүзінде тұрақты биіктікті сақтайтын болады.

3) аэростаттың қабығы 200 МГц-тен басталатын жиіліктер өрісінде жұмыс істейтін жердегі радиолокаторға радиолокациялық сигналдардың шағылуын қамтамасыз ететін не радиолокациялық шағылу құрылғысымен (құрылғыларымен), не радиолокациялық шағылу материалымен жабдықталған және/немесе аэростат операторға оны жердегі радиолокатор әрекеті радиусынан тысқары жерлерде үздіксіз қадағалап отыруға мүмкіндік беретін осыған ұқсас басқа қондырғылармен жабдықталған.

Егер аэростат белгіленген кодта үздіксіз жұмыс істеп, биіктік туралы мәліметтерді ұсынуға қабілетті немесе қажеттілікке қарай қадағалау станциясы арқылы іске қосылатын қайталама шолу радиолокаторының қабылдағыш-жауап бергішімен жабдықталмаса, ауыр басқарылмайтын ұшқышсыз аэростат жердегі ҚШРЛ жабдығы қолданылатын ауданда пайдаланылмайды.

738. Басқарылмайтын ұшқышсыз ауыр немесе орташа аэростат мемлекеттік шекалардан өтіп кететіндігін пайымдауға жеткілікті негіздер болған жағдайда, ӘҚК тиісті органы 1-сыныптағы НОТАМ хабарларын пайдалану арқылы тиісті мемлекеттің (мемлекеттердің) ӘҚК органына (органдарына) ұшырылу және ұшырылудың болғаны туралы алдын ала ақпарат жіберілуін ұйымдастырады. Мүдделі мемлекеттер арасындағы келісім бойынша ұшырылу туралы хабарлама тиісті аудандық диспетчерлік орталықтары/ұшу ақпаратының орталықтары арасындағы ӘҚК тікелей ауызба-ауыз сөйлесу тізбегі арқылы ауызша нысанда ж о л д а н у ы м ү м к і н .

739. Әуе қозғалысына қызмет көрсету органдары мүмкіндігіне қарай орташа және ауыр басқарылмайтын ұшқышсыз аэростаттарды радиолокациялық бақылауды жүзеге асырады және қажет болғанда, сондай-ақ қандай да бір әуе

кемесі ұшқышының өтінуі бойынша сол әуе кемесінің және радиолокатордың көмегімен танылған немесе нақты орналасқан орны белгілі осындай аэростаттардың арасындағы радиолокациялық эшелондауды қамтамасыз етеді.

## **55-тарау. Іздестіру және авариялық-құтқару жұмыстары**

740. Іздестіру және авариялық-құтқару жұмыстары апатқа ұшыраушы немесе ұшыраған әуе кемелерінің жолаушылары мен экипаждарын құтқару мақсатында ұйымдастырылады.

Іздестіру мен құтқару жұмыстарын ұйымдастыруды Біртұтас авиациялық іздестіру-құтқару қызметі (БАІҚК) туралы ережеге және Қазақстан Республикасының авиациясы үшін іздестіру-құтқару жұмыстарын ұйымдастыру жөніндегі арнаулы нұсқаулыққа сәйкес әрекет ететін Қазақстан Республикасы БАІҚК-нің бөлімшелері жүзеге асырады.

741. Іздестіру-құтқару жұмыстары мынадай жағдайларда:

- 1) әуе кемесінің бортынан авариялық сигнал алынғанда (4-қосымша);
- 2) теңіз кемесінің апаты туралы хабар алынғанда;
- 3) егер әуе кемесі есептелген ұшып келу уақытынан кейінгі 10 минут ішінде белгіленген пунктке келіп қонбаса, ал онымен радиобайланыс үзілсе;
- 4) егер әуе кемесінің экипажы қонуға рұқсат алса және қону уақытынан кейін 5 минут ішінде қонбаса, ал онымен радио-байланыс үзілсе;
- 5) егер экипаждың хабарлауы бойынша немесе басқа да хабарлаулар бойынша әуе кемесінің жай-күйі немесе отын қалдығы ұшудың қауіпсіз аяқталуына кепілдік бермейтіні белгілі болса;
- 6) ғарыш кемесінің жауапты ауданда қонуы болжанғаны туралы хабар алынса ;
- 7) егер әуе жолымен (жолынан тыс) ұшу кезінде әуе кемесінің экипажымен байланыс жоғалса және 20 минуттың ішінде оның орналасқан орнын анықтау мүмкін болмаса ;
- 8) АА ұйымы басшысының немесе жоғары бастықтың нұсқауы болғанда орындалады .

742. Әуеайлақ аумағы мен ауданында іздестіру-құтқару жұмыстарын орындау үшін іс-әрекеттері арнайы Нұсқаулықпен белгіленген жердегі іздестіру-құтқару командалары (ЖІҚК), авариялық құтқару командалары (АҚК) құрылады.

743. Іздестіру-құтқару ұшу экипаждарының құрамына жердегі және арнайы ұшу жаттығуларынан өткен және арнайы рұқсаты бар ұшу құрамы

т а ғ а й ы н д а л а д ы .

744. Іздестіру-құтқару жұмыстарын жүргізу үшін арнайы бөлінгендерінен басқа, көзбен шолып іздестіру және көшіру жұмыстарын орындау үшін іздестіру-құтқару жабдықтары жоқ, сондай-ақ іздестіру ауданына жіберілуі мүмкін резервтік, санитарлық, патрульдік және әуедегі әуе кемелері де қ о л д а н ы л у ы м ү м к і н .

745. Іздестіру-құтқару әуе кемелерінің кезекшілігіне бөлінген ұшу мерзімдері апат сигналы алынған сәттен бастап жазда 30 минуттен және қыста 45 минуттен а с п а у ы т и і с .

746. Әуе кемесінің апаты туралы дабыл немесе басқа да ақпарат алған ӘҚҚ органының диспетчері бұл туралы ұшу басшысына тез арада хабарлауға, өзінің иелігіндегі құралдармен әуедегі және жердегі іздестіру-құтқару топтарына апатқа ұшыраған әуе кемесінің орналасқан жерін анықтауға дабыл жариялауға және әуе кемесінің экипажына қалыптасқан жағдайға сәйкес көмек көрсетуге міндетті.

747. Басқа әуе кемесінен немесе ішкі жүзу теңіз кемесінен апат дабылын алған немесе оның апатқа ұшырауын немесе ұшырағанын, не қатер төнген адамдарды анықтаған әуе кемесінің командирі (ұшқышы) оларға қолынан келген көмекті көрсетуге, апат болған жерді картада белгілеуге және ӘҚҚ органының диспетчеріне а п а т т у р а л ы х а б а р л а у ғ а м і н д е т т і .

748. Авариялық-құтқару командасын әуежайда жинау үшін ӘҚҚ диспетчерлік органы хабардарландырудың "Дабыл" және "Дайындық" белгілерін қ о л д а н а д ы .

1) "Дабыл" белгісі авиациялық оқиға күтпеген жағдайда болғанда немесе осы әуеайлаққа апатқа ұшыраушы әуе кемесінің күтілген қонуына 30 минуттен аз уақыт қалғанда беріледі. Осы белгі бойынша АҚҚ барлық құрамы өздерінің керек-жарақтарымен белгіленген нормативтік уақыттың ішінде хабарлау кезінде көрсетілген авиациялық оқиға болған жерге немесе шаршыға келіп жетеді және авариялық-құтқару жұмыстарын орындауға кіріседі;

2) "Дайындық" белгісі апатқа ұшыраушы әуе кемесінің осы әуеайлаққа қонуын күткен жағдайда жерге қонуға (суға қонуға) дейін 30 минут және одан да көп уақыт бұрын беріледі.

**56-тарау. Заңсыз қол сұғу**

749. Заңсыз қол сұғу объектісі болған әуе кемесі ӘҚҚ органына сол әуе кемесіне қатысты бірінші кезектегі әрекеттерді қамтамасыз етуге және онымен басқа әуе кемесі арасындағы қақтығыс жағдайының ықтималдығын барынша қысқартуға мүмкіндік беру үшін бұл факті туралы, осыған байланысты барлық маңызды жағдайлар мен осы жағдайлар туындатқан ағымдағы жоспардан кез-келген ауытқулар туралы ӘҚҚ тиісті органын хабардар етуге талпыныс ж а с а й д ы .

750. Әуе кемесінің бортында қалыптасқан жағдайға байланысты бұл мүмкін болмайтын жағдайларды қоспағанда, әуе кемесінің командирі, тіпті болмағанда ӘҚҚ органын хабардар етуге мүмкіндік пайда болғанға немесе әуе кемесі РЛС әрекет ету аумағының шегіне жеткенге дейін белгіленген жол желісі және белгіленген крейсерлік эшелон бойынша ұшуды жалғастыруға әрекеттенуі керек.

751. Заңсыз қол сұғу актісіне ұшыраған әуе кемесі ӘҚҚ органдарымен радиотелефон байланысын орнатуға мүмкіндігі болмай, белгіленген жол желісінен немесе белгіленген крейсерлік эшелоннан ауытқуы тиіс болғанда, әуе кемесінің командирі мүмкіндігінше:

1) әуе кемесінің бортында қалыптасқан жағдайға байланысты, бұл мүмкін болмаған жағдайларды қоспағанда, авариялық ӨЖЖ-жиілікте және басқа да тиісті жиіліктерде ескертулер беруге әрекеттенуі тиіс. Сондай-ақ бұл тиімді болғанда және жағдайға байланысты жол берілгенде, борттағы қабылдағыш-жауапбергіштер, мәліметтерді беру желілері сияқты басқа да жабдықтарды қолданған жөн; және

2) мұндай ережелер Doc 7030 (Қосымша аймақтық ережелер) құжатында белгіленген және жарияланған жағдайда, төтенше жағдайларда ұшудың тиісті айрықша тәртібін сақтай отырып, ұшуды жалғастыруы; немесе

3) егер тиісті аймақтық ережелер белгіленбеген болса, ұшуды әдетте АҰЕ бойынша осы ауданда 290 ұшу эшелонынан 300 м (1000 фут) жоғарыда болғанда немесе 290 ұшу эшелонынан 150 м (500 фут) төменде болғанда пайдаланылатын крейсерлік эшелондардан ерекшеленетін эшелонда жалғастыруы тиіс.

ӘҚҚ органдарының заңсыз қол сұғу жағдайындағы міндеттері ИКАО-ның 11-қосымшасында баяндалған.

ҚШРЛ пайдалануға арналған жабдықтары бар, заңсыз қол сұғу объектісі болған әуе кемелерінің бортында қабылданатын іс-әрекеттердің тәртібі 11-қосымшада, PANS-RAC (Doc 4444) және PANS-OPS (Doc 8168) баяндалған.

Жабдықтары бар, заңсыз қол сұғу объектісі болған әуе кемелерінің бортында қолданылатын іс-әрекеттер тәртібі 11-қосымшада, PANS-RAC (Doc 4444)





ӘДП Әуеайлақтық диспетчерлік пункт  
ААЖ Аэронавигациялық ақпараттың жиынтығы  
АМСА Авиациялық метеорологиялық станция (азаматтық)  
АМО Авиациялық метеорологиялық орталық  
АНО Аэронавигациялық оттар (борттық)  
ОАҚ Отынның аэронавигациялық қоры  
АРП Автоматты радиопеленгатор  
АҚК Авариялық-құтқару командасы  
АҚЖ Авариялық-құтқару жұмыстары  
АҚС Авариялық-құтқару станциялары  
ӘҚБ АЖ Әуе қозғалысын басқарудың автоматтандырылған жүйесі  
АТБ Авиациялық-техникалық база  
ААТЖ Ақпаратты автоматты тарату жүйесі  
(әуеайлақ ауданында)  
АТА Әуеайлақтық торап (әуеайлақтық торап аймағы)  
ААБ Аэронавигациялық ақпарат бюросы  
БҚЖ Бүйірлік қауіпсіздік жолағы  
РЖЖР Радиомаркерлі жетекті жақын радиостанция  
ЖРЖ Жылдамдықты рұльдеу жолы (ҰҚЖ-дан жылдам шығу)  
ЖӘК Жоғарғы әуе кеңістігі  
ҮКҚБ Үзілген көзбен шолып қонуға бет алудың биіктігі  
ЖБК Жоғары біліктілік комиссиясы  
ДҰСК Дәрігерлік-ұшу сараптау комиссиясы  
КМЖ Көзбен шолудың метеорологиялық жағдайы  
БТШБ Бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі  
БӨР Барлық бағытталған ӘЖЖ-радиомаягі  
ҰҚЖ Ұшу-қону жолағы  
ШҚБ Шешім қабылдау биіктігі  
ҚШРЛ Қайталама шолу радиолокаторы  
ӘК Әуе кемесі  
АО ӘС ӘҚБ аудандық орталығының әскери секторы  
ӘТ Әуе трассасы  
ЖР Жоғары жиілікті радиобайланыс  
АА Азаматтық авиация  
ТҰҚЖ Топырақты ҰҚЖ  
ЖБГ Жеткізуді беру геопункті  
ГРМ Глиссадты радиомаркер  
ЖЖМ Жанар-жағар май  
ӘҚЖ БО Әуе қозғалысын жоспарлаудың бас орталығы

АӨЖ Алыстық өлшегіш жабдық (бұрыш өлшеуіш)  
ДПМ Диспетчерлік пункт мұнара  
АДП Айналымның диспетчерлік пункті  
ЖДП Жақындаудың диспетчерлік пункті  
РДП Рульдеудің диспетчерлік пункті  
ҰЖРМ Ұзақтағы жетекті радиостанциясы (маркерлі)  
ҰҚА Ұшу және қону аймағы  
КА Күту аймағы  
ИАҚ Инженерлік-авиациялық қызмет  
ЖҰҚЖ Жасанды жабуы бар ұшу-қону жолағы  
ҚТ Қысқа толқындар (радиобайланыс)  
БӘК Бақыланатын әуе кеңістігі  
КДП Командалық-диспетчерлік пункт ("Мұнара")  
ҚАЖ Қауіпсіздіктің аяқталу жолағы  
БРМ Бағытты радиомаркер  
ІЛК ҰҚЖ ілінісу коэффициенті  
ӘБН Әуеайлақтың бақылау нүктесі  
ӘБЖ Электр желісі  
ЕҚБ Ең төменгі қауіпсіз биіктік  
ТБҚ Теңіз бұрғылау қондырғысы  
ЖӘЖ Жергілікті әуе желісі  
МБ Магнитті бағыт  
МЖБ Магнитті жол бұрышы

М Е Т А Р

РОФОР Халықаралық метеорологиялық кодтар

СПЕСИ

ТАФ

МРЖ Магистралдық рульдік жол

МСҚ Медициналық-санитарлық қызмет

ТӘК Төменгі әуе кеңістігі

НОТАМ Ұшқыштарға әуеайлақтардың, радиотехникалық құралдардың жағдайы, қону жүйелері туралы хабарлау

ЖІҚК Жердегі іздестіру-құтқару командасы

ӘҚК Әуе қозғалысына қызмет көрсету

ӘКҚҰ Әуе кемелерінің қозғалысын ұйымдастыру

ӨЖР Өте жоғары жиіліктегі радиобайланыс

ЖҚО Жоғары қарқындылық оттары (ҰҚЖ)

КҚО Кіші қарқындылық оттары (ҰҚЖ)

ЖЖР Жеке жетекті радиостанция

ШРЛ Шолу радиолокаторы  
ҚЖЖ Қону жүйесінің жабдығы  
"ПАН" Шұғылдық радиотелефондық сигналы  
КҰЕ Көзбен шолып ұшу ережесі  
ӨДБ Өндірістік-диспетчерлік бөлім  
ҚДП Қондыру диспетчерінің пункті  
ҰӨДҚ Ұйымның өндірістік-диспетчерлік қызметі  
МЖП Міндетті жеткізулер пункті  
ТҚҚ Толық қысымды қабылдағыш  
ҰАЖ Ұшудың алдын ала жоспары (өтінім)  
АҰЕ Аспаптар бойынша ұшу ережесі  
ҚРЛ Қону радиолокаторы  
РЖ Рутьдеу жолы  
АДО Аудандық диспетчерлік орталық (ӘҚҚ органы)  
РЛБ Радиолокациялық бақылау  
ҰПБ Өуе кемесін ұшуда пайдалану жөніндегі басшылық  
ҚРЖ Қонудың радиомаяктік жүйесі  
РНН Радионавигациялық нүкте  
ӘҚҚА Өуе қозғалысына қызмет көрсету ауданы  
ӨҰБ Өуеайлақтағы ұшу басшысы  
АҰБ ӘҚҚ ауданындағы (орталығындағы) ұшудың басшысы  
ЖНРЖ Жақын навигацияның радиолокациялық жүйесі  
ҚРЖ Қонудың радиолокациялық жүйесі  
РТЖ Радиотехникалық жабдық (жабдық)  
РТҚ Радиотехникалық құралдар  
ӘҚБ А Өуе қозғалысын басқару ауданы  
ӘҚҚ АУО ӘҚҚ аумақтық орталығы  
ААҚ Аэронавигациялық ақпарат қызметі  
СДП Старттық диспетчер пункті  
"СОС" Халықаралық апат сигналдары  
"МЭЙДЭЙ"  
ЖЖТҚҚ Жолаушылар мен жүктер тасымалын қамтамасыз ету қызметі  
ЖТҚҚ Жолаушылар тасымалын қамтамасыз ету қызметі  
ҰСҚ Ұшақтық сөйлесу қондырғысы  
ҚРЖ Қысымды реттеу жүйесі  
ГКН Глиссадаға кіру нүктесі  
ОЖО Оқу-жаттығу орталығы  
ФЖС ӘҚҚ жүйесіндегі ұшу жоспары ("флайт-жоспар")

ААО Аэронавигациялық ақпарат орталығы  
"БББ" Халықаралық шұғылдық сигналы  
РТЖБП Радиотехникалық жабдықтар мен байланысты пайдалану  
АСАС/ТСАС Соқтығыстардың алдын алудың борт жүйесі (САБЖ)  
АТС Әуе қозғалысын басқару (ӘҚБ)  
    АТІS Әуеайлақ ауданындағы ақпаратты автоматты түрде беру қызметі  
АТS Әуе қозғалысына қызмет көрсету (ӘҚҚ)  
С/Л Ось желісі  
DA/H Шешім қабылдаудың абсолютті/салыстырмалы биіктігі  
DER ҰҚЖ ұшу соңы  
DME Алысты өлшеу жабдығы  
DR Жолды есептеу  
    EFIS Әуе кемесінің пилотаждық жабдығының электрондық жүйесі  
FAF Қонуға бет алудың соңғы кезеңінің бақылау нүктесі  
FAP Қонуға бет алудың соңғы кезеңінің нүктесі  
FMS Ұшуды басқару жүйесі  
FPL ӘҚҚ жүйесіндегі ұшу жоспары (флайт-жоспар)  
HSI Авиакөкжиегі  
IAF Қонуға бет алудың бастапқы кезеңінің бақылау нүктесі  
IAS Аспаптық нүкте  
IF Ұшуға бет алудың аралық кезеңінің бақылау нүктесі  
IFR Аспаптар бойынша ұшу ережесі (АҰЕ)  
ILS Аспаптар бойынша ұшуға бет алудың жүйесі  
IMC Аспаптық метеорологиялық жағдайлар  
ISA Халықаралық стандартты атмосфера (ХСА)  
MAPt Екінші айналымға шығудың басталу нүктесі  
    MDA/H Төмендеудің абсолютті/салыстырмалы ең төменгі биіктігі  
MOC Кедергілердің үстіндегі биіктіктің ең аз запасы  
MSL Теңіздің орташа деңгейі  
MDB Бағытталмаған радиомаяк  
NOZ Қалыпты ұшу аймағы  
NTZ Аралық қорғау аймағы  
OCA/H Кедергілерден ұшудың абсолютті/салыстырмалы биіктігі  
OIS Кедергілерді белгілеу беті  
OM Сыртқы маркерлік радиомаяк  
PAPI Қонуға дәл бет алу траекториясының көрсеткіші

PAR Қону радиолокаторы  
 QFE Әуеайлақтан асатын (немесе ҰҚЖ табалдырығы)  
 деңгейдегі атмосфералық қысым  
 QNH Теңіздің орташа деңгейіне келтірілген ҰҚЖ  
 табалдырығының атмосфералық қысымы  
 RNAV Аймақтық навигация  
 RSR Бағытты (трассалық) шолу радиолокаторы  
 SID Аспаптар бойынша ұшудың стандартты сызбасы  
 SOC Биіктікке көтерілудің басы  
 SPI Жағдайдың арнайы бейнеленуі (тану кезінде)  
 SSR Қайталама шолу радиолокаторы (ҚШРЛ)  
 STAR Аспаптар бойынша келудің стандартты сызбасы  
 TAR Әуеайлақ аймағындағы шолу радиолокаторы  
 TAS Іс жүзіндегі жылдамдық  
 TP Кері айналуның басталу нүктесі  
 VASIS Глиссаданы көзбен шолып бейнелеу жүйесі  
 VOR Жан-жақты бағытталған ӨЖЖ-радиомаягі  
 VMC Көзбен шолу метеожағдайы

Қазақстан Республикасының  
 әуе кеңістігінде ұшудың  
 негізгі ережесіне  
 1-қосымша

### Ұшудың қауіпсіз биіктіктерін есептеу

1. Сынап бағанасы бойынша 760 мм немесе 1013,2 м бар атмосфералық қысым бойынша қауіпсіз ұшу биіктіктері мынадай формула бойынша есептеледі:

$$H_{\text{қауіпсіз } 760} = H_{\text{шын.қауіпсіз}} + H_{\text{бедер}} - pN_t + (760 - P_{\text{келт. ең аз}}) \times 11;$$

$$H_{\text{қауіпсіз } 1013,2} = H_{\text{шын.қауіпсіз}} + H_{\text{бедер}} - pN_t + (1032,2 - P_{\text{келт. ең аз}}) \times 8,25,$$

м ұ н д а :

$H_{\text{шын қауіпсіз}}$  - шынайы қауіпсіз ұшу биіктігінің белгіленген мәні, м;

$H_{\text{бедер}}$  - жолақ енінің белгіленген шегінде ондағы жасанды кедергілер ескерілген жер бедеріндегі ең жоғары нүктенің абсолюттік биіктігі, м;

$P_{\text{келт. ең аз}}$  - ұшу бағыты (учаскесі) бойынша теңіз деңгейіне келтірілген, мм

сын.бағ. бойынша (мбар) ең аз атмосфералық қысым;  
 $pH_t$  - навигациялық сызғыш бойынша немесе мынадай формуламен анықталатын биіктік өлшегіштің әдістемелік температуралық түзетуі, м:

$$pH_t = \frac{t_0 - 15}{300} \times H_{\text{түзету}},$$

мұнда  $H_{\text{түзету}} = H_{\text{шын қауіпсіз}} + H_{\text{бедер}}$  ;  
 $t_0$  - ұшу бағыты (учаскесі) бойынша ең төменгі температура.

2. Жақындап келу ауданындағы қауіпсіз ұшу биіктігін есептеу (әуеайлақ ауданындағы ұшуды жүргізу жөніндегі нұсқаулыққа және аэронавигациялық ақпарат жинағына енгізу үшін) мынадай формулалар бойынша жүргізіледі:

$$H_{\text{қауіпсіз жақын}} = H_{\text{шын.қауіпсіз}} + H_{\text{бедер}} - pH_t + (760 - P_{\text{келт.аэр}}) \times 11;$$

$$H_{\text{қауіпсіз жақын}} = H_{\text{шын.қауіпсіз}} + H_{\text{бедер}} - pH_t + (1013,22 - P_{\text{келт.аэр}}) \times 8,25,$$

м ұ н д а :

$H_{\text{шын қауіпсіз}}$  - шынайы қауіпсіз ұшу биіктігінің белгіленген мәні, м;

$pH_t$  - биіктік өлшегішінің әдістемелік температуралық түзетілуі, ол көп жылдық бақылау бойынша әуеайлақтағы ең төменгі температура үшін анықталады, м ;

$P_{\text{келт.әуеайл.}}$  - теңіз деңгейіне келтірілген көп жылдық бақылау бойынша әуежайдағы ең төменгі атмосфералық қысым, мынадай формула бойынша есептеледі :

$$P_{\text{келт.әуеайл.}} = H_{\text{әуеайл.}} : 11(8,25) + P_{\text{әуеайл.}}$$

$H_{\text{әуеайл.}}$  - әуеайлақтың теңіз деңгейіне қатысты биіктеуі;

$P_{\text{әуеайл.}}$  - көп жылғы бақылау бойынша ҰҚЖ деңгейіндегі ең төменгі атмосфералық қысым .

3. Әуеайлақ айналымы бойынша ұшу биіктігін (айналым биіктігін) есептеу мынадай формула бойынша жүргізіледі:

$$H_{\text{айн.}} = H_{\text{шын қауіпсіз}} + pH_{\text{бедер}} - pH_t ,$$

мұнда  $H_{\text{шын қауіпсіз}}$  - ұшу мен қону аймағындағы шынайы қауіпсіз ұшу биіктігінің белгіленген мәні, м;

$pH_{\text{бедер}}$  - жолақ енінің белгіленген шегінде әуеайлақ деңгейіне қатысты жасанды кедергілер ескерілген жер бедеріндегі ең жоғары нүктенің биіктігі, м;

$pH_t$  - көп жылдық бақылау бойынша әуежайдағы ең төменгі температура

үшін анықталатын биіктік өлшегішінің әдістемелік температуралық түзетілуі, ол навигациялық сызғыш бойынша немесе мынадай формула бойынша, м анықталады:

$$pH_t = \frac{t_0 - 15}{300} \times N_{\text{түзету}},$$

мұнда  $t_0$  - көп жылдық бақылаулар бойынша әуеайлақтағы ең төменгі температура, град;

$$N_{\text{түзету}} = N_{\text{шын қауіпсіз}} + pH_{\text{бедер}};$$

4. Әуеайлақ ауданындағы ең төменгі қауіпсіз ұшу биіктігі (ТҚБ) мынадай формуламен есептеледі:

$$ТҚБ = 300 + pH_{\text{бедер}} - pH_t$$

мұнда  $pH_{\text{бедер}}$  - қонуға бет алу бағыты бойынша ҰҚЖ табалдырығының деңгейіне қатысты жасанды кедергілер ескерілген жер бедерінің ең жоғары нүктесінің биіктігі, м;

$pH_t$  - көп жылдық бақылау бойынша әуеайлақтағы ең төменгі температура үшін анықталатын биіктік өлшегішінің әдістемелік температуралық түзетілуі, ол навигациялық сызғыш бойынша, немесе мынадай формула бойынша, м анықталады:

$$pH_t = \frac{t_0 - 15}{300} \times N_{\text{түзету}},$$

мұнда  $t_0$  - көп жылдық бақылаулар бойынша әуеайлақтағы ең төменгі температура, град;

$$N_{\text{түзету}} = 300 + pH_{\text{бедер}}$$

5. Әуеайлақ ауданында төменгі эшелоннан төмен ұшқанда қауіпсіз биіктік мынадай формула бойынша есептеледі:

$$N_{\text{қауіпсіз аэр}} = N_{\text{шын қауіпсіз}} + pH_{\text{кедергі}} - pH_t,$$

мұнда  $N_{\text{шын қауіпсіз}}$  - ұшу және қону аймағындағы шынайы қауіпсіз ұшу биіктігінің анықталған мәні, м;

$pH_{\text{кедергі}}$  - әуеайлақ деңгейіне қатысты ондағы табиғи кедергілер ескерілген жер бедерінің ең жоғары нүктесінің биіктігі. Жасанды кедергілер биіктігі 300 км/сағаттан жоғары ұшу жылдамдығы кезінде  $pH$  кедергіде, ал таулы жерлерде - жолақ енінің белгіленген шегіндегі ұшу жылдамдығына қарамастан барлық



жағдайларда ескеріледі, м.

$pH_t$  - биіктік өлшегішінің әдістемелік температуралық түзетілуі, ол навигациялық сызғыш бойынша немесе мынадай формула бойынша, м анықталады:

$$pH_t = \frac{t_0 - 15}{300} \times H_{түзету},$$

мұнда  $t_0$  - әуеайлақтағы нақты температура, град;

$$H_{түзету} = H_{шын қауіпсіз} + pH_{бедер};$$

6. Бағыт (авиациялық жұмыстар ауданы) бойынша төменгі эшелоннан төмен қауіпсіз ұшу биіктігі мынадай формула бойынша есептеледі:

$$H_{қауіпсіз келтірілген} = H_{шын қауіпсіз} + H_{кедергі} - pH_t,$$

мұнда  $H_{шын қауіпсіз}$  - шын қауіпсіз ұшу биіктігінің анықталған мәні, м;

$H_{кедергі}$  - ондағы табиғи кедергілер ескерілген жер бедерінің ең жоғары нүктесінің абсолюттік биіктігі. Жасанды кедергілер биіктігі 300 км/сағаттан жоғары ұшу жылдамдығында  $H_{кедергі}$ , ал таулы жерлерде - жолақ енінің белгіленген шегіндегі ұшу жылдамдығына қарамастан барлық жағдайларда, ескеріледі, м.

$pH_t$  - биіктік өлшегішінің әдістемелік температуралық түзетілуі, ол навигациялық сызғыш бойынша немесе мынадай формула бойынша, м анықталады:

$$pH_t = \frac{t_0 - 15}{300} \times H_{түзету},$$

мұнда  $t_0$  - ұшу немесе қону әуеайлағындағы (олардың ішіндегі азы) нақты температура, град:

$$H_{түзету} = H_{шын қауіпсіз} + H_{кедер}$$

7. Күту аймағындағы төменгі эшелон биіктігі мынадай формулалар бойынша есептеледі:

$$H_{төмен 760} = H_{айн.} + 300 - pH_t + (760 - P_{әуеайл}) \times 11$$

$$H_{1013,2} = H_{айн.} + 300 - pH_t + (1013,2 - P_{әуеайл}) \times 8,25,$$

м ұ н д а :

$H_{айн}$  - айналым биіктігі, м;

$P_{\text{әуеайл.}}$  - әуеайлақтағы нақты қысым, сын.бағ. бойынша мм. (мбар);

$pH_t$  - биіктік өлшегішінің әдістемелік температуралық түзетілуі, ол навигациялық сызғыш бойынша, м, немесе мынадай формула бойынша анықталады:

$$pH_t = \frac{t_0 - 15}{300} \times H_{\text{түзету}},$$

мұнда  $t_0$  - әуеайлақтағы нақты температура, град:

$$H_{\text{түзету}} = H_{\text{айн}} + 300;$$

Қазақстан Республикасының  
әуе кеңістігінде ұшудың  
негізгі ережесіне  
2-қосымша

### **Апат, шұғылдық сигналдары және азаматтық әуе кемелерін ұстау Апат сигналдары**

1. Бір уақытта не жеке-жеке берілетін апат сигналдары әуе кемесіне елеулі, тікелей қауіп төнгенін және оның шұғыл көмекке зәру екенін білдіреді.

2. Ұшу кезіндегі апат туралы хабар ашық мәтінмен, бірінші кезекте:

1) радиотелефонмен:

апатқа ұшыраудамын - 3 рет (халықаралық ұшуда "МЕЙДЕЙ");  
мен - бір рет;

апатқа ұшыраушы әуе кемесінің шақыру белгісі - 3 рет;  
апат болған жердің координаттары - 3 рет беріледі.

2) радиотелеграфпен:

радиотелеграфпен берілетін сигнал 3 рет қайталанатын "SOS" (... - - - ...) тобынан, 1 рет "DE" (-..) үйлесімінен тұрады

this is (вис из) (халықаралық ұшу кезінде);

апатқа ұшыраушы әуе кемесінің шақыру белгісі - 3 рет;  
апат болған жердің координаты - 3 рет беріледі.

қысқа уақыт аралығында бір-бірден жіберілетін қызыл түсті жарқыл ракеталармен беріледі.

3) радиотелефонмен және радиотелеграфпен:

ұшу бағдары;

ұшу жылдамдығы;

ұшу биіктігі;

апаттың сипаты мен қажетті көмек;  
экипаж командирінің шешімі және іздестіру мен құтқаруға ықпал ететін басқа  
да мәліметтер беріледі.

"SOS" немесе "Апатқа ұшыраудамын" сигналы берілумен бір уақытта  
кайталама радиолокация жүйесінің танып-анықтау аппаратурасының "Апат"  
сигналы мен борттағы ӘҚБ жауап бергішіндегі "Авария" сигналы қосылады.  
Қазақстан Республикасының шекарасынан тыс ұшу кезінде жауап бергіште 7700  
" А п а т " коды орнатылады.

3. Егер жағдай мүмкіндік берсе, апат белгісінен кейін:  
жердің ендігі - 2 рет;  
жердің бойлығы - 2 рет;  
орта-еуропалық уақыт (UTC) - 2 рет;  
зақымданулар мен қажетті көмек түрі - 1 рет;  
ұшқыш қабылдаған шешім және іздестіру мен құтқаруға ықпал ететін басқа  
да мәліметтер - 1 рет.

"Қабылдаймын" сөзі беріле отырып, апат туралы хабар берілуі мүмкін.  
Апат туралы хабарды бергеннен кейін радиоэфирді тыңдау үшін 1-2 минутке  
қабылдауға көшу керек.

4. Авариялық-құтқару ӨЖЖ радиостанциялармен жұмыс істегенде апатқа  
ұшыраушы әуе кемесінің экипажы қонғаннан кейін КОСПАС САРСАТ спутник  
жүйесінің пеленгациялауын қамтамасыз ету үшін радиостанцияны дереу  
тональдық жөнелтумен беру режиміне ("Маяк" режимі) қосу керек.

5. Апатқа ұшыраған әуе кемесі экипажының "Комар" үлгісіндегі автоматты  
радиомаягы болса, парашютпен қонғаннан кейін, оның таратқышының жұмысы  
тональдық жөнелтулерін тыңдау арқылы тексеріледі. Таратқыштың бұл  
режимдегі жұмысы 3 сағат бойы жалғасады. Одан кейін  
қабылдағыш-таратқышты радиомаяқтың үрленбелі баллонынан алып,  
антеннасын орнату және қабылдау режиміне қосу керек.

6. Жерге қонғаннан кейін алғашқы тәуліктердің әр сағатының бастапқы  
кезінде әр хабардың берілуінен кейін 3 минуттен қабылдау режиміне көше  
отырып, апат туралы үш дүркін хабар жөнелту жүргізіледі, қалған уақытта  
радиостанция қабылдау режимінде болуы тиіс. Кейінгі тәуліктерде әр сағаттың  
бастапқы кезінде әр хабардың берілуінен кейін 3 минуттен қабылдау режиміне  
көше отырып, апат туралы үш дүркін хабар жөнелту жүргізіледі, қалған уақытта  
радиостанция сөндіріледі.

7. Жерге қонғаннан кейін берілетін хабар апат туралы әуеде берілетін хабарға  
ұқсас болады.

Іздестіру-құтқару ұшағының (тікұшағының) дыбысы естіле бастағанда немесе  
оны көзбен көріп байқағанда апат туралы хабар беру және онымен екі жақты

байланыс орнату керек; егер екі жақты байланыс орнатудың орайы келмесе, апат туралы хабарды сүйемелдеп отыруға арналған сигналмен ("Маяк" режимі) 1.5-2 минут ішінде кезектестіру керек; ұшақ (тікұшақ) экипажымен екі жақты радиобайланыс орнатылған кезде радиостанциямен одан кейінгі жұмыс тәртібін іздестіру-құтқару ұшағы (тікұшағы) экипажының командирі белгілейді.

8. Өзара радиобөгеттерді болдырмау үшін апатқа ұшыраған әуе кемесі экипажының бірнеше авариялық-құтқару ӨЖЖ радиостанцияларын хабар беру үшін бір жерде қосуға тыйым салынады.

Апатқа ұшыраушы әуе кемесіне оның иелігіндегі кез-келген құралмен назар аударту үшін өзінің қай жерде және қандай көмек қажет екені туралы хабар жөнелтуіне осы бөлімнің бірде-бір ережесі тыйым салмайды.

Апат және шұғылдық сигналдарды электрбайланысы арналарымен берудің егжей-тегжейлі ережелері ИКАО-ның 10-қосымшасында, II том, 5-тарауда көрсетілген.

### **Шұғылдық сигналдары**

9. Шұғылдық сигналдары әуе кемесінің ұшқышы оның қонуға мәжбүр етіп отырған қиындықтарды басынан кешіп отырғанын, бірақ шұғыл көмек керек емес екенін білдіреді және былай беріледі:

- 1) қону шамдарын қайталап қосу және сөндіру;
- 2) импульстік аэронавигациялық оттардың жыпылықтауынан ерекшеленетін аэронавигациялық оттарды қайталап қосып және сөндіріп отыру.

10. ӘК мен ондағы жолаушыларға және экипажға қауіп төнуі ықтимал болған жағдайда берілетін халықаралық шұғылдық сигналы:

- 1) радиотелеграфпен - "666" (немесе XXX тобы);
- 2) радителефонмен - "ПАН" (PAN) белгісімен беріледі.

11. Не бірге, не бөлек берілетін төмендегі сигналдар:

1) радиотелеграфпен немесе сигнал берудің басқа әдісінің көмегімен берілетін және XXX-тер тобынан тұратын сигнал;

2) PAN, PAN деп дауыстап айтылатын сөздерден тұратын радиотелефондық ш ұ ғ ы л д ы қ с и г н а л ы ;

3) мәліметтерді беру желісімен жөнелтілетін және PAN, PAN сөздерінің мәнін беретін шұғылдық хабарлары су бетіндегі кеменің, әуе кемесінің немесе қандай да бір басқа қозғалыс құралының қауіпсіздігіне, борттағы немесе көзге түсетін жердегі адамның қауіпсіздігіне қатысты әуе кемесінің беретін төтенше шұғыл хабары барын білдіреді.

## Азаматтық әуе кемелерін ұстау

12. Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде азаматтық әуе кемелерінің ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін мынадай қағидаттар қолданылады:

1) азаматтық әуе кемелерін ұстау тек соңғы шара ретінде қолданылады;

2) е г е р :

оны берілген жол желісіне қайтарудың қажеттілігі болмаса;  
оны мемлекет әуе кеңістігінің шегінен шығарып жіберсе;  
тыйым салынған аймақтан, ұшуларды шектеу аймағынан немесе қауіпті аймақтан басқа жаққа бағыттаса; немесе осы әуе кемесіне көрсетілген әуеайлаққа қонуға бұйрық берілсе ұстау, оны жүзеге асырған жағдайда әуе кемесін танумен шектеледі.

13. Азаматтық әуе кемелерін оқу-жаттығу мақсаттарында ұстауға тыйым салынады.

14. Радиобайланысты орнату мүмкін болғанда, ұсталатын азаматтық әуе кемесіне радиотелефонмен ұшу бағытына қатысты нұсқау мен қажетті мәліметтер беріледі.

15. Әрбір мемлекет ұшып бара жатқан азаматтық әуе кемелеріне қарсы қару қолданудан тартынуы тиіс.

16. Ұстауға байланысты қауіпті салдарларды болғызбау немесе азайту үшін ұшқыштар мен ұшуларды басқаратын жердегі тиісті органдар арасындағы әрекеттерді үйлестіруді қамтамасыз етуге арналған барлық қолдан келетін шаралар қабылданады, ол үшін:

1) азаматтық әуе кемелерінің барлық ұшқыштары ұстап алынғанда олар орындауға тиісті әрекеттер туралы білуге міндетті;

2) азаматтық әуе кемелерінің командирлері 121,5 МГц жиілігінде байланыс орнату мен ұстау ережелеріне, сондай-ақ көзге көрінетін сигналдар сериясын беру тәртібіне қатысты ережелерді орындайды;

3) әуе қозғалысына қызмет көрсету органының диспетчерлік персоналы басқа әуе кемелерінің қауіпсіз ұшуын қамтамасыз ету үшін қолға алынатын әрекеттер туралы білуге міндетті;

4) ұстайтын әуе кемелерінің ұшқыштары азаматтық әуе кемесінің ұшу-техникалық сипаттамаларына жататын жалпы шектеулер туралы және техникалық қиындықтарға немесе заңсыз қол сұғуға байланысты ұсталатын әуе кемесінің бортында авариялық немесе төтенше жағдайдың пайда болу ықтималдығы туралы білуге міндетті;

5) ұсталуды басқару органдарына және ұстауды орындауға ықтимал мүмкіндігі бар командирлерге (ұшқыштарға) ұстау маневрі, ұсталатын әуе кемесінің ұшу бағыты, ұсталатын әуе кемесіне қатысты әрекеттер бойынша көзге

көрінетін сигналдар, радиобайланыс жүргізу, қару қолданудан тартыну қажеттілігі жөнінде нақты және анық нұсқаулар беріледі;

б) ұсталуды басқару органдары мен ұстайтын әуе кемесі 121,5 МГц авариялық жиілікте ұсталатын азаматтық әуе кемелерімен байланыс орнатуды қамтамасыз ететін радиотелефон жабдықтарымен, олар ұсталуы мүмкін аудандарда ұстауды басқару органдарының азаматтық әуе кемелерін тануы мақсатында (қайталама радиолокация) ҚШРЛ құралдарымен жабдықталуы тиіс. Мұндай құралдар "А" режимінде дискретті төрт таңбалы N 7500, 7600 және 7700 кодтарын тануға мүмкіндік беруі тиіс.

17. Ұсталатын азаматтық әуе кемесінен ұшып өтіп бара жатқан аймақта қону талап етілетін ерекше жағдайларда:

1) әсіресе азаматтық әуе кемелері әдетте әуе тасымалы үшін әуеайлақты қолданбайтын жағдайда, көрсетілген әуеайлақ азаматтық әуе кемесінің осы түрінің қауіпсіз қонуы үшін жарамды болуы;

2) әуеайлақ аймағының қоршаған жері айналым бойынша ұшуға, қонуға бет алуға және екінші айналымға кетуге жарамды болуы;

3) қонатын әуеайлаққа жетуі үшін ұсталатын әуе кемесінде отынның жеткілікті запасы (қалдығы) болуы;

4) көрсетілген әуеайлақ аэронавигациялық ақпарат жинағында сипатталуы т и і с ;

5) ұсталатын әуе кемесінің қонуға қауіпсіз бет алуды орындауы және қонуы үшін барлық қажетті ақпарат оның бортына барлық қол жетімді арналар арқылы радиобайланыс бойынша беріледі.

18. Әуе қозғалысына қызмет ету органы оның жауапкершілігіндегі ауданда әуе кемесін ұстау жүзеге асырылатыны туралы біле салысымен, ол төменде көрсетілген шаралардың осы жағдайда қолайлы болып табылатынын қолданады:

1) егер мұндай байланыс орнатылмаса, авариялық 121,5 МГц радиожииілігін қоса алғанда, қолда бар мүмкіндіктердің бәрін пайдаланып, ұсталатын әуе кемесімен екі жақты байланыс орнатуға әрекет етеді;

2) ұсталатын әуе кемесінің ұшқышын ұстау туралы хабардар етеді;

3) ұсталатын әуе кемесімен екі жақты байланыста болатын ұстауды басқару органымен байланыс орнатады және оны сол әуе кемесіне қатысты қолда бар ақпаратпен қамтамасыз етеді;

4) қажеттілігіне қарай ұстап алушы әуе кемесі немесе ұстауды басқару органы және ұсталатын әуе кемесі арасындағы хабарларды таратады;

5) ұстауды басқару органымен өзара тығыз іс-әрекетте, ұсталатын әуе кемесінің қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін барлық қажетті шараларды қ о л д а н а д ы ;

б) егер бағдарынан ауытқуы нәтижесінде әуе кемесі осы ұшу ақпаратының

көрші аудандарының шегінен шығып кетсе, ұшу ақпаратының көрші аудандарында қызмет ететін әуе қозғалысына қызмет көрсету органдарын х а б а р д а р е т е д і .

19. Басқа әуе кемесі ұстаған азаматтық әуе кемесінің командирі (ұшқышы):

1) көзге көрінетін сигналды пайымдауға және оларға ұстап алушының талаптарына сәйкес жауап бере отырып, ұстаған әуе кемесінің нұсқауларымен ж ү р у г е ;

2) мүмкіндігіне қарай әуе қозғалысына қызмет көрсететін тиісті органды х а б а р д а р е т у г е ;

3) ұсталатын әуе кемесін, оның ұшу сипатын атай отырып, ұстап алушы әуе кемесімен немесе ұстауды басқаратын тиісті органмен 121,5 МГц авариялық жиілікте радиобайланыс орнатуға әрекет етуге, ал егер байланыс орнатылмаса, 243,0 МГц авариялық жиілікте қайталап шақыру арқылы байланыс орнатуға ә р е к е т е т у г е ;

4) әуе қозғалысына қызмет көрсететін тиісті орган тарапынан басқа нұсқаулар берілмесе, бортта ҚШРЛ қабылдағыш-жауап бергіш болғанда "А" режиміндегі 7700 кодын теруге міндетті.

20. Егер кез-келген көздерден радио арқылы алынған нұсқаулар, ұстап алушы әуе кемесі көзге көрінетін сигналдардың көмегімен берген нұсқауларға қайшы келсе, ұсталған әуе кемесі ұстап алушы берген көзге көрінетін нұсқауларды орындауды жалғастыра отырып, дереу түсініктеме беруді сұрайды.

21. Ұстайтын және ұсталатын азаматтық әуе кемелері қолданатын көзге көрінетін сигналдарды қатаң сақтаулары, оларды дұрыс түсінулері және ұсталған әуе кемесі берген оның авариялық кезеңде екенін көрсететін кез-келген сигналдарға айрықша назар аударуы қажет.

22. Егер ұстап алушымен байланыс орнатылса, алайда ортақ тілде байланысты жүзеге асыру мүмкін болмаса, екі реттен қайталанатын мынадай сөздерді қолдану арқылы негізгі ақпаратты беруге және нұсқаулардың қабылданғанын растауға әрекет жасалады:

---

Ұстап алушы қолданатын сөздер                      Ұсталатын ӘК қолданатын сөздер

---

Сөз	Айтылуы	Мәні	Сөз	Айтылуы	Мәні
CALLSIOGN КОЛ		Сіздің	CALLSIOGN КОЛ		Менің
<u>САЙН</u>		шақыру	<u>САЙН</u>		шақыру
		белгіңізді			белгім
		хабарлауды			(белгі)
		өтінемін			

FOLLOW	<u>ФОЛЛОУ</u>	Маған	WILCO	ВИЛ	Сізді
		ілесіңіз		КОУ	түсіндім,
		орындаймын			
		CANNOT	КЭН		Орындай
		НОТ алмаймын			
DESCEND	ДИ	Қонуды	REPEAT	РИ <u>ПИТ</u>	Қайталаңыз
<u>                    </u>		С Е Н Д			о р ы н д а у
		үшін	AMLOST	<u>ЭМ</u>	Бағдардан
		төмен.		ЛОСТ	адастым
	деңіз				
YOU	Ю <u>ЛЭНД</u>	Осы	MAYDAY	<u>МЭЙ</u>	Апатқа
LAND		әуеай.		ДЭЙ	ұшырау.
		л а қ қ а			д а м ы н
	қоныңыз				
			HI JACK	ХАЙ	Ұсталдым
		ДЖЭК			
PROCEED	ПРО <u>СИД</u>	Өз	LAND	ЛЭНД	Қонуды
		бағдары.	(place		талап
		ңызбен	name)		етемін
				ж ү р е	
	беріңіз				
			DESCEND	ДИ <u>СЕНД</u>	Төмендеуді
					т а л а п
					е т е м і н

Екінші бағанда екпінмен айтылатын буындардың асты сызылған.

Талап етілген шақыру белгісі әуе қозғалысына қызмет көрсету органдарымен байланыс орнату үшін қолданылатын және ұшу жоспарына енгізілген әуе кемесінің тану белгісіне сәйкес болуы тиіс.

Жағдай "ХАЙ ДЖЭК" сөзін қолдану үшін әр уақытта қолайлы бола бермеуі мүмкін.

Қазақстан Республикасының  
 әуе кеңістігінде ұшудың  
 негізгі ережесіне  
 3-қосымша

**Әуе кемесінің жердегі және әуедегі  
 қозғалысын реттеу сигналдары**



## 1. Әуеайлақтық диспетчерлік қызмет беретін сигналдар.

Тиісті әуе кемесіне қарай бағытталған қызыл ракета осының алдындағы кез-келген сигнал-нұсқауларға қарамастан, қазіргі уақытта қонуға рұқсат етілмейтінін білдіреді.

Сигналдық ракеталар ұшу шектелген аймақта, тыйым салынған немесе қауіпті аймақта ұшуды орындаған, сондай-ақ сол аймақтардың біріне апаратын жолдағы рұқсаты жоқ әуе кемелерін ескерту үшін қолданылады:

күндіз немесе түнде - 10 секундтық аралықпен жіберілетін және жарылғанда қызыл және жасыл оттарды немесе жұлдыздарды шашатын ракеталар сериясы, бұл әуе кемесіне оның ұшуы мұндай аймақтардың шегінен тыс өтуі үшін шара қолдануы керектігін білдіреді.

2. Әуе кемесі экипажының сигналдарды қабылдағаны туралы растаулары:

1) ұшу кезінде: күндіз - қанаттарын шайқалту (бұл сигналды үшінші және төртінші бұрылыстар аралығындағы учаскеде және соңғы тура бағытта беруге болады);

2) түнде - қону шамдарын екі дүркін жыпылықтату немесе олар орнатылмаса, аэронавигациялық оттарды екі дүркін қосу және сөндіру;

3) жерде: күндіз - элерондарды немесе бұру рулін қозғау;

4) түнде - қону шамдарын екі дүркін жыпылықтату немесе олар орнатылмаса, аэронавигациялық оттарды екі дүркін қосу және сөндіру арқылы беріледі.

3. Ілесіп жүретін автомобильден берілетін сигналдар:

1) жасыл жарық - маған қарай жүріңіз (маған ілесіңіз);

2) қызыл жарық - рульдеуді тоқтатыңыз (тоқта);

3) үзік-үзік жыпылықтату - рульдеу жылдамдығын азайтыңыз (жоғары назар).

Сигналды ашық түсті биялай киген сигнал беруші қолдарымен немесе таяқтың, жалаушалардың немесе электр қол шамдарының көмегімен береді.

Сигналдарды бергенде сигнал беруші әуе кемесінің командиріне жақсы көрінетін жерде тұруы тиіс.

Сигнал беруші әуе кемесіне бетін беріп тұрған кезде қозғалтқыштардың нөмірленуі оңнан солға қарай, яғни сигнал беруші үшін оң жақтағы шеткі қозғалтқыш нөмірі бірінші болып табылады.

4. Әуе кемесі командирінің сигнал берушіге беретін сигналдары.

Тежегіштер.

Тежегіштер қосылды: саусақтары созылған қолды беттің деңгейіне дейін көтеріп, саусақ буындарын жұдырық етіп түйю керек. Саусақ буындарының түйілу сәті тежегіштердің қосылу сәтін көрсетеді.

Тежегіштер босатылды: саусақ буындары жұдырық етіп түйілген қолды беттің деңгейіне дейін көтеріп, саусақтарды ашу керек. Саусақ буындарының

ашылу сәті тежегіштердің босатылу сәтін көрсетеді.  
Тірегіштер (Колодкалар).

Тірегіштер қойылсын: алақандарды сыртқа қаратып, көтерілген қолдарды бет алдында айқастырады.

Тірегіштер алып тасталсын: алақандарды сыртқа қаратып, бет алдында айқастыра көтерген қолдарды екі жаққа қарай жаю керек.

Қозғалтқыштарды қосуға дайындық.

Қосылатын қозғалтқыштардың нөміріне сәйкес келетін саусақтар санын созып көрсету керек.

### **Әуеайлақ қозғалысына арналған сигналдар Жарық сигналдары және ракеталар көмегімен берілетін сигналдар**

#### 1. Нұсқаулар:

---

От | Әуеайлақтық диспетчерлік қызмет үшін:  
| Ұшудағы әуе кемелері | Жердегі әуе кемелері

---

Тұрақты жарық кемесінің титісі	Жасыл әуе	Қонуға	Ұшуға рұқсат рұқсат етілді
--------------------------------	-----------	--------	----------------------------

тұрақты жарық жағына қарай бағытталған	қызыл	Жолды басқа әуе кемелеріне және айналым бойынша ұшуды жалғастырыңыз	Тоқтаңыз босатыңыз және айналым бойынша ұшуды жалғастырыңыз
--	-------	---	---

#### Жүргізуге рұқсат

Жасыл жарықтар сериясы	Қону үшін қайтып оралыңыз*	Пайдаланылатын қону алаңын айналып рульдеу
------------------------	----------------------------	--

(1.1. сурет)

Қызыл жарықтар сериясы берілмейді	Әуеайлақ жарамсыз, қонуға рұқсат оралыңыз	Әуеайлақтағы сөре орнына қайтып
-----------------------------------	---	---------------------------------

А қ О с ы ә у е а й л а қ т а  
ж а р ы қ т а р қ о н ы п , п е р р о н ғ а  
с е р и я с ы қ а р а й ж ү р ің і з \*  
Қ ы з ы л А л д ы ң ғ ы к е з к е л ғ е н  
р а к е т а н ұ с қ а у л а р ғ а  
қ а р а м а с т а н , қ а з і р ғ і  
у а қ ы т т а қ о н у ғ а р ұ қ с а т  
е т і л м е й д і

\* Қ о н у ғ а ж әне ж ү р ғ і з у ғ е р ұ қ с а т қ а ж е т т і у а қ ы т т а б е р і л е д і .

2. Ә у е к е м е с і н і ң ұ ш у д а с и г н а л д а р д ы қ а б ы л д а ғ а н ы н :

1) к ү н д і з ғ і у а қ ы т т а :  
қ а н а т ш а й қ а л т у м е н ;

Б ұ л с и г н а л д ы ү ш і н ш і ж әне т ө р т і н ш і б ұ р ы л ы с т а р а р а с ы н д а ғ ы у а с к е д е ж әне  
т і к е қ о н у ж о л ы н д а б е р м е у к е р е к ;

2) қ а р а ң ғ ы л ы қ т ү с к е н д е :

қ о н у ф а р л а р ы н е к і р е т ж ы п ы л ы қ т а т у м е н н е м е с е , е г е р о л а р о р н а т ы л м а ғ а н  
б о л с а , а э р о н а в и г а ц и я л ы қ о т т а р д ы е к і р е т қ о с у м е н ж әне с ө н д і р у м е н .

3 . Ж е р д е :

1) к ү н д і з ғ і у а қ ы т т а :

э л е р о н д а р д ы н е м е с е б а ғ ы т т а у т ұ т қ а с ы н қ о з ғ а у м е н ;

2) қ а р а ң ғ ы л ы қ т ү с к е н д е :

қ о н у ф а р л а р ы н е к і р е т ж ы п ы л ы қ т а т у м е н н е м е с е , е г е р o л a р o р n a t ы л m a ғ a n  
б o л c a , a э р o n a в и г а ц и я л ы қ o t t a р d ы e к і р e t қ o с у м e н ж әне с ө н д і р у м e н р а с т а у ы .

### Ұстап алу жағдайында пайдаланылатын сигналдар

Ұстап алушы әуе кемесі беретін сигналдар және ұсталған әуе кемесінің жауаптары:

Се. риясы	Ұстап алушы әуе кемесінің сигналдары	Мағынасы	Ұсталған әуе кемесінің жауаптары	Мағынасы
-----------	--------------------------------------	----------	----------------------------------	----------

1 Күндіз немесе Түнде Сіз ұстап Күндіз немесе Түн. Сізді - сәл жоғары, алда алындыңыз. де - біркелкі емес түсіндім, және, әдетте, ұстал. Менің уақыт аралығынан орындаймын. ған әуе кемесінің соңымнан кейін әуе кемесін сол жағында (егер еріңіз. шайқалту,

ұсталған әуе кемесі  
тікұшақ болып  
табылса оң жағында)  
бола отырып және  
сигнал қабылданға.  
ны расталғаннан  
кейін, көлденең  
тегістікте, қажетті  
бағытқа шығу үшін,  
әдетте, сол жаққа  
(немесе тікұшақ  
ұсталынған жағдай.

аэронавигациялық  
оттарды жыпылық.  
тату және ұстап  
алушы әуе кемесі.  
нің соңынан еру.

### Ескерту

Ұсталған әуе  
кемесі қолдануға  
тиіс қосымша  
әрекеттер  
17-тарауда  
көрсетілген.

да оңға) күрт қайы.  
рылып, біркелкі  
емес уақыт аралығы.  
нан кейін әуе  
кемесін шайқалту  
және аэронавига.  
циялық оттарды  
(және тікұшақтар  
үшін кону фарла.

рын) жыпылықтату

### 1 - Е с к е р т у .

Метеорологиялық  
жағдайлар немесе  
жер бедері ұстап  
алушы әуе кемесі.  
нен 1 - серияда  
көрсетілген өз ор.  
нын және қайырылу  
бағытын өзгертуді

талап етуі мүмкін.

### 2 - Е с к е р т у .

Егер ұсталынған әуе  
кемесі ұстап алушы  
әуе кемесіне ілесіп  
үлгере алмаса, ұс.  
тап алушы әуе кеме.  
сі "ипподром" сыз.

б а с ы            б о й ы н ш а            б і р қ а .  
т а р            м а н е в р л е р            ж а .  
с а й д ы            д е п            ш а м а л а .  
н а д ы            ж ә н е            о л            ұ с т а л .  
ғ а н            ә у е            к е м е с і н і ң  
ж а н ы н а н            ө т к е н            с а й ы н  
ә у е            к е м е с і н            ш а й қ а л .  
т ы п ,            с и г н а л            б е р е т і н

болады.

- 2      Күндіз немесе Түнде      Өз бағыты. Күндіз немесе Түн. Сізді түсін.  
- 90 градусқа бұры.      ңызды            де - Әуе кемесін      дім.  
лу жолымен немесе      ұстаныңыз. шайқалту.            Орындаймын.  
ұсталынған            әуе            кеме.  
сі            жолының            желісін  
қиып            өтпей            немесе  
                 барынша            жоғары  
                 биіктік            ұстанып,  
ұсталынған            әуе            ке.  
месінен            күрт            қара

үзу.

- 3      Күндіз немесе            Қонуды осы      Күндіз немесе            Сізді түсін.  
Түнде -            әуеайлақта      Түнде - Шассиді      дім.  
Шассиді шығару      орындаңыз. шығару (егер мүм. Орындаймын.  
(егер мүмкін бол.            кін болса), қону  
са), қону фарларын            фарларын қосу  
қосу және оны пай.            және ұстап алушы  
далану керек бола.            әуе кемесінің  
тын ұшу-қону жола.            соңынан ілесу  
ғының үстінен ұшып            және пайдалану  
өту немесе ұстап            керек болатын  
алушы әуе кемесі            ұшу-қону  
тікұшақ болса,            жолағынан  
тікұшақтың қону            немесе тікұшақтың  
алаңының үстінен            қону алаңынан  
ұшып өту керек.            ұшып өткеннен  
Тікұшақтар            кейін қону үшін  
жағдайында ұстап            жағдайлар  
алушы тікұшақ қону            қауіпсіз деп  
алаңына жақын ілі.            саналып, қонуды

ніп тұру режиміне орындау баста  
көше отырып, қонуға лады.  
ыңғайлана бастайды.

2. Ұсталынған әуе кемесі беретін сигналдар және ұстап алушы әуе кемесінің жауаптары.

Се-риясы	Ұстап алушы әуе кемесінің сигналдары	Мағынасы	Ұсталған әуе кемесінің жауаптары	Мағынасы
----------	--------------------------------------	----------	----------------------------------	----------

4	Күндіз немесе Түнде - Пайдалану керек болатын ұшу-қону жолағының немесе тікұшақтың қону жолағының үстінен әуежай деңгейінен 300 м-ден астам (1000 фут), бірақ 600 м-ден жоғары емес (2000 фут) биіктікте (тікұшақтар үшін 50 м-ден астам (170 фут), бірақ 100 м-ден жоғары емес (330 фут) биіктікте ұшып өткенде шассиді жинау (егер мүмкін болса) және қону фарларын жыпылықтату және пайдалану керек болатын ұшу-қону жолағының немесе тікұшаққону алаңының үстінен	Сіз көрсеткен әуеайлақ жарамсыз.	Күндіз немесе Түнде ұсталған әуе кемесі тап алушы әуе кемесінің соңынан за.	Сізді түсіндім. егер ұсталдым. Соңымнан әуе кеме.Еріңіз. Сізді түсіндім, өз бағдасы, ұстап алушы рыңызды ұстаныңыз. сиін жинап алады (егер мүмкін болса) және ұстап алушы әуе кемелеріне арналған 1-серия сигналдарын пайдаланады. Егер ұстап алушы әуе кемесі ұсталған әуе кемесіне әрекет бостандығын бергісі келсе, ол ұстап алушы әуе кемесіне арналған 2-серия сигналдарын пайдаланады.
		үстiнен йынша тыру.	шеңбер ұшуды Қону	бо. жалғас. фарларын

жыпылықтату мүмкін  
болмаған жағдайда  
кез келген бортот.  
тарыны жыпылықтау

керек.

- 5 Күндіз немесе Түнде Орындай Күндіз немесе Сізді түсін.  
- Барлық борт отта. алмаймын. Түнде - ұстап дім.  
рын, бірақ жылтыл. алушы әуе кемеле.  
даған оттардан ріне арналған  
ажырататындай есеп. 2 серия сиг.  
пен ұдайы қосу және налдарын  
сөндіру пайдаланыңыздар.
- 6 Күндіз немесе Түнде Апат Күндіз немесе Сізді түсін.  
- Біркелкі емес уа. жағдайын. Түнде - ұстап дім.  
қыт аралықтарымен да алушы әуе кемеле.  
барлық борт оттарын ріне арналған  
жыпылықтату 2 серия сиг.  
налдарын  
пайдаланыңыздар.

---

Ұшулар шектелген аймақта, тыйым салынған аймақта немесе қауіпті аймақта ұшып келе жатқан немесе осындай аймақтардың біріне апаратын жолдағы, рұқсаты жоқ әуе кемесін ескерту үшін пайдаланылатын көзге көрінетін сигналдар.

Күндіз немесе түнде - жерден 10 секунд аралықпен жіберілетін және жарылғанда қызыл және жасыл оттар немесе жұлдыздар шығаратын және рұқсаты жоқ әуе кемесіне ұшу шектелген аймақта, тыйым салынған немесе қауіпті аймақта ұшып келе жатқанын немесе осындай аймақтардың біріне бағыт ұстағанын және оған оның бұдан кейінгі ұшуы осындай аймақтар шегінен тыс өту үшін қажетті шаралар қолдану керектігін көрсететін ракеталар сериясы.

### **Жердегі көзге көрінетін сигналдар**

Жердегі көзге көрінетін құралдар туралы толық мәліметтер ИКАО-ның 14-қосымшасында қамтылған.

#### **1. Қонуға тыйым салу**

Сигнал алаңында қойылатын сары диагональдары бар қызыл түсті көлденең шаршы сигнал жолағы (1.2-сурет) қонуға тыйым салынғанын және бұл тыйым салу ұзартылуы мүмкін екенін білдіреді.

### 1.2-сурет. Қағаздағы мәтінге қараңыз

2. Қонуға кіргенде немесе қонғанда айрықша сақ болу қажеттілігі  
Сигнал алаңында қойылатын бір сары диагонали бар қызыл түсті көлденең шаршы сигнал жолағы (1.3-сурет) маневрлеу алаңының қанағаттанғысыз жай-күйіне байланысты немесе әлдеқандай басқа бір себептен қонуға енгенде немесе қонғанда айрықша сақ болу қажеттігін білдіреді.

### 1.3-сурет. Қағаздағы мәтінге қараңыз

3. Ұшу-қону жолдары мен рульдік жолдарды пайдалану  
Сигнал алаңында қойылатын ақ түсті гантель түріндегі көлденең белгі (1.4-сурет) әуе кемелері ҰҚЖ мен РЖ-да ғана қонуды, ұшуды және тұтқамен жүргізуді қажет екенін білдіреді.

### 1.4-сурет. Қағаздағы мәтінге қараңыз

Сигнал алаңында қойылатын ақ түсті гантель түріндегі дәл сондай, бірақ белгінің әр дөңгелек бөлігінде жүргізілген тік қара жолағы бар көлденең белгі (1.5-сурет) әуе кемелеріне қонуды және ұшуды ҰҚЖ-да ғана орындау қажеттігін, ал басқа маневрлерді орындау ҰҚЖ және РЖ шектерімен ғана шектелмейтінін білдіреді.

### 1.5-сурет. Қағаздағы мәтінге қараңыз

4. ҰҚЖ немесе РЖ жабылуы  
ҰҚЖ-да және рульдік жолдарда немесе олардың бөліктерінде қойылатын бір контрастылық түсті, сары немесе ақ крестер түрдегі көлденең белгілер (1.6-сурет) әуе кемелерінің қозғалысы үшін жарамсыз аймақты білдіреді.

### 1.6-сурет. Қағаздағы мәтінге қараңыз

5. Қонуды немесе ұшуды бағыттау  
Көлденең ақ немесе қонатын қызғылт сары "Т" (1.7-сурет) әуе кемелерінің "Т" әрпінің ұзына бойымен және оның көлденең бөлігі жағына қарай параллельді орындалатын қону және ұшу бағытын көрсетеді.

Қону "Т"-ны түнгі уақытта пайдаланғанда, ол жарықтандырылады немесе ақ оттармен көмкеріледі.

### 1.7-сурет. Қағаздағы мәтінге қараңыз

Әуесайлақтық командалық-диспетчерлік пунктте немесе оның маңайында соған жақын тігінен қойылатын екі цифрдың ұштастырылуы (1.8-сурет) маневрлеу алаңындағы әуе кемесіне магниттік компастың жақын 10 градусына дейін дөңгелектендірілген ондаған градустарда айқындалатын ұшу бағытын көрсетеді.

### 1.8-сурет. Қағаздағы мәтінге қараңыз

6. Ұшудың оң шеңбері  
Сигнал алаңында немесе ҰҚЖ-ның немесе пайдаланылатын ұшу жолағының соңында көлденең орналасқан оңға қарай иілген садақ түріндегі ашық түсті белгі



(1.9-сурет) қону алдында немесе ұшқаннан кейін әуе кемесі оңға бұрылуларды орындауы қажеттігін білдіреді.

1.9-сурет. **Қағаздағы мәтінге қараңыз**

7. Әуе қозғалысына қызмет көрсетуге қатысты хабарламаларды жинау пункті Сары түсте тік орналасқан "С" әрпі (1.10-сурет) әуе қозғалысына қызмет көрсетуге қатысты хабарламаларды жинау пунктінің орналасқан жерін білдіреді.

1.10-сурет. **Қағаздағы мәтінге қараңыз**

8. Планерлердің ұшуы орындалуда

Сигнал алаңында көлденең қойылатын ақ түсті қос крест түріндегі белгі (1.11-сурет) әуеайлақ планерлердің ұшуы үшін пайдаланылатынын және мұндай ұшу қазіргі уақытта орындалып жатқанын білдіреді.

1.11-сурет. **Қағаздағы мәтінге қараңыз**

## **Әуе кемелерінің жердегі қозғалысын реттейтін сигналдар**

Әуе кемесіне сигнал беруші беретін сигналдар қолмен беруге арналған, олар сигналдарды ұшқыштың түсінуін жеңілдету үшін қажет болса, жарықтандырылуы мүмкін, бұл ретте сигнал беруші әуе кемесіне бетін беріп:

тіркелген қанатты әуе кемелері үшін - ұшқыштың назарында, сол қанаттың ұ ш ы н а ж а қ ы н а л д ы н д а ;

тікұшақтар үшін - оны ұшқыш жақсы көре алатын жерде тұруы керек.

Сигнал жалаушалары (дөңгелек "қалақшалар"), жарқыраған асатаяқтар немесе электр қол шамдары пайдаланылған жағдайда тиісті сигналдар мәні өзгермеген түрде қалады.

Сигнал беруші әуе кемесіне бетін беріп тұрған жағдайда әуе кемелерінің қозғалтқыштары оңнан солға қарай нөмірленеді (яғни N 1 қозғалтқыш - борт бойынша сол жақтан шеткі болады).

Жұлдызшалармен белгіленген сигналдар іліну режиміндегі тікұшақтар үшін а р н а л ғ а н .

Мынадай сигналдарды қолданар алдында сигнал беруші әуе кемесі маневр жасайтын шектегі алаңның соқтығып қалуы мүмкін объектілерден бос екеніне к ө з ж е т к і з е д і .

Көптеген әуе кемелерінің конструкциясы әуе кемесі жерде маневр жасағанда экипаж кабинасынан қанатының аяқ жақтарының, қозғалтқыштардың және басқа соңғы бөліктердің қозғалыс траекториясын көзбен бақылауға болатындай мүмкіндік б е р е б е р м е й д і .

Берілетін сигналдарға сай әрекет ете отырып сигнал беруші, егер мұны әуеайлақтағы қозғалыс жағдайлары талап етсе, ұшқыштың әрекеттеріне басшылық жасайды.

мәтіннен қараңыз

1. Тұрақ орны осы жерде  
Алақан іш жаққа қаратылып,  
қол бастан жоғары көтерілген.

2. Келесі сигнал берушіге қарай  
ж ү р у к е р е к  
Оң немесе сол қол төмен түсірілген,  
екінші қол келесі сигнал беруші  
тұрған жерге бағытты көрсете отырып  
тұла бойға кесе-көлденең бағытталған.

3. Алға қарай жүр  
Алақаны артқа қаратылған қолдары  
ақырын екі жаққа жайылған; иық  
тұсынан басталып, қолдарымен жоғары-  
артқа қайталама қозғалыстар жасалады.

4. Б ұ р ы л у

а) Сол жаққа бұрылу:  
оң қол төмен түсірілген, сол қолмен  
қайталанатын жоғары-артқа қозғалыстар  
жасалады. Қол қозғалысының қарқындылығы  
бұрылу шапшаңдығын көрсетеді.

б) Оң жаққа бұрылу:  
сол қол төмен түсірілген, оң  
қолмен жоғары-артқа қайталанатын  
қозғалыстар жасалады. Қол  
қозғалысының қарқындылығы бұрылу  
шапшаңдығын көрсетеді.

5. Т о қ т а

Бастан жоғары көтерілген қолмен  
қайталанатын айқасатын және  
айырылатын қозғалыстар жүргізіледі  
(қол қозғалысының қарқындылығы  
тоқтау шапшаңдығын көрсетеді,  
яғни қол қозғалысы жылдам болған  
сайын тезірек тоқтау керек).

6. Т е ж е у і ш т е р

а) Тежеуішті қосу:  
қолды шынтақтан бүгіп,

саусақтарды кеуде алдында көлденең созылған, сонан соң олар жұдырыққа т ү й і л е д і .

б) Тежеуішті босату керек: қолды шынтақтап кеуде алдында көлденең бүгеді, саусақтар жұдырыққа түйілген, одан кейін саусақтарды жазады.

7. Тұрақжай тіреуіштері

а) Тіреуіштер орнатылды: алақан ішке қаратылып, қол төмен түсірілген; екі жаққа жайылған қол төмен ауыстырылады.

б) Тіреуіштер алынды: алақан сыртқы қаратылып, қол төмен түсірілген; қолды екі жаққа жаю керек.

8. Қозғалтқышты (қозғалтқыштарды) қосу Қосылған қозғалтқыштың нөміріне сәйкес келетін ашылған саусақтардың санымен қол бастан жоғары көтерілген; оң қолмен бастың деңгейінде шеңберлік қозғалыстар жүргізіледі.

9. Қозғалтқыштарды сөндіру керек Алақан төмен қаратылып, бір қол мойын алдында иық деңгейіне дейін көтеріледі. Шынтақта бүгілген қалыпта қол бір жақтан екінші жаққа көлденең қозғалады.

10. Жылдамдықты азайту керек Алақан жерге қаратылып, қол төмен түсірілген; бұдан кейін жоғары-төмен бірнеше қозғалыс жүргізіледі.

11. Көрсетілген жақта қозғалтқыштың (қозғалтқыштардың) айналымдарын азайту к е р е к  
Алақан жерге қаратылып, қол төмен түсірілген; одан кейін не оң, не сол қолмен жоғары және төмен

қозғалыстар жасалады, бұл қозғалтқыштың (қозғалтқыштардың) айналымын тиісінше, сол немесе оң жақта азайту керектігін білдіреді.

## 12. Артқа қарай жүру керек

Алақан алға жайылып, қол төмен түсіріледі; иық деңгейіне дейін қайталанатын алға-жоғары қозғалыстар жүргізіледі.

## 13. Артқа қозғалу кезіндегі бұрылулар

- а) Құйрығымен оңға қарай: сол қол бұрыштап төмен бағытталған; бастан жоғары көтерілген оң қолмен алға - көлденең қалыпта және артқа тік қалыпта қайталанатын қозғалыс жасалады.
- б) Құйрығымен сол жаққа: оң қол бұрыштап төмен бағытталған; бастан жоғары көтерілген сол қолмен алға - көлденең қалыпта және артқа тік қалыпта қайталанатын қозғалыс жасалады.

1 4 . Ж о л б о с  
Оң қол шынтақта бүгілген және жоғары көтерілген; саусақ буындары жұдырыққа түйілген, бас бармақ, жоғары созылған.

1 5 . І л і н у  
Қол көлденең екі жаққа созылған.

16. Жоғары көтерілу керек  
Алақан жоғары қаратылып, қол екі жаққа көлденең созылған; иық деңгейіне дейін жоғары-төмен қайталанатын қозғалыстар жүргізіледі. Қол қозғалысының қарқындылығы биіктікке көтерілу жылдамдығын көрсетеді.

17. Төмен түсу керек  
Алақан төмен қаратылып, қол екі жаққа көлденең созылған; иық деңгейіне дейін төмен-жоғары

қайталанатын қозғалыс  
жүргізіледі. Қол  
қозғалысының  
қарқындылығы төмендеу

жылдамдығын көрсетеді.

18. Көлденең қозғалу керек  
Қозғалыс бағытын көрсететін  
қол көлденең созылған;  
екінші қолмен оған кеуде  
деңгейінде қайталанатын

қозғалыс жүргізіледі.

19. Жерге қону керек  
Қол төмен түсірілген және

айқастырылған.

Қазақстан Республикасының  
әуе кеңістігінде ұшудың  
негізгі ережесіне  
4-қосымша

## **Іздестіру-құтқару жұмыстары кезінде қолданылатын сигналдар**

1. Көзге көрінетін.

Сигналдар мөлшері мүмкіндігінше ұзындығы бойынша 2,5 м-ден кем болмауы керек және оларды барынша байқалатын дәрежеде жасау қажет.

Көзбен көрінетін сигналдар ретінде мата, парашют материалы, ағаш кесектерінен, тастардан, қаптардан, флюориттен (плавиктік шпат), күлден және басқа материалдардан (заттардан) жасалған белгілер көрнекті жерге қойылады. Жоғарыда аталған сигналдарға назарды радионың, жарық сигнал ракеталарының, шағылысқан жарықтың, түтіннің және тағы басқалардың көмегімен аударуға болады.

2. Құтқару әуе кемелерінің экипаждары әуеден беретін көзбен көрінетін  
с и г н а л д а р .

Жерден берілетін сигнал түсінікті болғанын білдіретін әуе кемесінің экипажы  
б е р е т і н с и г н а л д а р :

күндіз - әуе кемесінің бір қанаттан екінші қанатқа шайқалуы;

түнде - қону фарларын екі рет жағу немесе әуе кемесі олармен жабдықталмаса, онда АНО-ны екі рет сөндіру.

Егер әуе кемесі мұндай сигналдарды бермейтін болса, бұл экипаждың жерден берілген сигналды түсінбегенін білдіреді.

3. Издестіру әуе кемелерінің экипаждары су үстіндегі кемелерге беретін  
с и г н а л д а р ы

Издестіру әуе кемесінің экипаждары су үстіндегі кемені апатқа ұшыраған әуе немесе теңіз (өзен) кемесіне бағыттай отырып, мынадай маневрлер жасайды:

1) су үсті кемесінің үстінде тым болмағанда, бір айналым жасайды;

2) шағын биіктікте бір қанаттан екінші қанатқа шайқала отырып, су үсті кемесінің бағдарын қиып өтеді;

3) су үсті кемесі оның соңынан ілесетін бағдарға шығады.

Егер издестіру әуе кемесі бұл маневрлерді қайталайтын болса, олардың мәні өзгермейді.

Издестіру әуе кемесінің маневрі сигнал арналған су үсті кемесіне енді көмек қажет емес екенін білдіреді;

4) бір қанаттан екінші қанатқа шайқала отырып, шағын биіктікте су үсті кемесінің ұстаған бағытын қиып өтіп, оның арт жақ бөлігіне жақын ұшып өту.

4. 3-тармақта көрсетілген сигналдарға жауап ретінде сигналдар қабылданғанын растау үшін су үсті кемесінен мынадай сигналдар берілуі мүмкін :

кодтық вымпел (тік ақ және қызыл жолақтар) аяғына дейін жоғары көтеріледі ;

Морзе коды бойынша Т әрпін сигнал шамымен бірнеше рет беру; бағдар және әуе кемесінің соңынан ілесу өзгертіледі.

Берілген нұсқауларды мүмкін еместігі туралы:

"N" халықаралық жалауының көтерілуі (шахмат тақтасы түріндегі көк және а қ к в а д р а т т а р ) ;

Морзе коды бойынша N әрпін сигнал шамымен бірнеше рет беру.

Қ а з а қ с т а н Р е с п у б л и к а с ы н ы ң

ә у е к ең і с т і г і н д е ұ ш у д ы ң

н е г і з г і е р е ж е с і н е

5-қосымша

**Білікті әуе кеңістігінде ұшуды**

**орындауға қойылатын талаптар Төмендегі кестеге қараңыз.**

К е с т е г е :

көшудің абсолюттік биіктігі орташа теңіз денгейінің үстінен 3000 м-ден кем болса, көшу биіктігі болып 3000 метрлік абсолюттік биіктік қабылданады.

ӘҚҚ-ның тиісті өкілетті органының нұсқауы бойынша.

1500 метрге дейін ұшуда көріну нашарлаған кезде:

1. Олармен соқтығысуды болдырмау үшін басқа әуе кемелерін немесе қандай

да бір кедергілерді дер кезінде табуға болатын, әдетте сағатына 300 км-ден кем емес жылдамдықта ;

2. Басқа әуе кемелерімен кездесу мүмкіндігі әдетте көп емес жағдайларда, мысалы, әуе қозғалысының төменгі қарқынды аймақтарында және төменгі биіктіктерде авиациялық жұмыстарды орындау уақытында ұшуға рұқсат берілуі мүмкін .

3. Егер олар маневрлерді басқа әуе кемелерін немесе қандай да болмасын кедергілерді олармен соқтығысуды болдырмау үшін уақтылы табуға болатын жылдамдықта орындап жүрсе, 1500 метрден кем емес көру мүмкіндігі кезінде тікұшақтардың ұшуына рұқсат берілуі мүмкін.

Әуе	Ұшу	Эше.	Қыз.	Көзбен	Жылдам.	Радио.	ӘҚҚ
ке.	түрі	лон.	мет	көру	дықты	байла.	рұқса.
ңіс.		дау	көр.	метеоро.	шектеу	нысқа	тының
ті.			сету	логиялық		қойы.	қажет.
гі.				жағдай.		латын	тілігі
нің				ларындағы		талап.	
сы.				көріну		тар	
ныбы				минимумы			
				және			
				бұлттарға			
				дейінгі			
				ара			
				бұлт.			
				тарға			
				қашықтық			

A	АҰЕ	Барлық	ӘҚБ	Қолданыл.	Қолданыл.	Екі жақ.	Иә
	бойынша	әуе	диспет.	майды	майды	ты тұрақ.	
	ғана	кеме.	черлігі			ты бай.	
	лерін		ланыс				
	ҚҰЕ	-	-	-	-	-	-

бойынша

B	АҰЕ	Барлық	ӘҚБ	Қолданыл.	Қолданыл.	Екі жақ.	Иә
	бойынша	әуе	диспет.	майды	майды	ты тұрақ.	
	ғана	кеме.	черлігі			ты бай.	
	лерін		ланыс				
	ҚҰЕ	Барлық	ӘҚБ	орташа	Қолданыл.	Екі жақ.	Иә
	бойынша	әуе	диспет.	теңіз	майды	ты тұрақ.	

кеме.	черлігі	деңге.	ты бай.
лерін	йінен		ланыс
			3 0 0 0 м
			және жо.
			ғары
			биік.
			тікте
			1 0 км,
			орташа
			теңіз
			деңге.
			йінен
			3 0 0 0 м
			төмен
			биік.
			тікте
			5 км.
			Бұлт.
			тардың
			бол.

	мауы				
С	АҰЕ	АҰЕ мен	ӘҚБ	Қолданыл.	Қолданыл. Екі жақ. Иә
	бойынша	КҰЕ-ге	диспет.	майды	майды ты тұрақ.
		қатыс.	черлігі		ты бай.
	ты		ланыс		
	АҰЕ	АҰЕ-ге	АҰЕ-ге	Орташа	Орташа Екі жақ. Иә
	бойынша	қатыс.	қатыс.	теңіз	теңіз ты тұрақ.
		ты КҰЕ	ты эше.	деңге.	деңге. ты бай.
			лондау	йінен	йінен ланыс
			үшін	3 0 0 0 м	3 0 0 0 м
			ӘҚБ	және жо.	төменде
			диспет.	ғары	аспаптық
			черлігі;	биіктік.	жылдам.
			КҰЕ/АҰЕ	те 10	км, дық
			қозға.	орташа	500км/сағ
			лысы		теңіз
			туралы		деңге.
			ақпарат	йінен	
			(сұрау	3 0 0 0 м	





ақпарат және жо. төменде  
 (сұрау ғары аспаптық  
 салу биіктік. жылдам.  
 бойынша те 10 км, дық  
 соқты. орташа 500км/сағ  
 ғысуды теңіз  
 болдыр. деңге.  
 мау жө. йінен  
 ніндегі 3000 м  
 нұсқау. төмен  
 лық) биіктік.  
 те 5 км.  
 Көлбеу  
 көрі.  
 н у  
 1500 м,  
 бұлт.  
 тарға  
 дейін.  
 гікөл.  
 деңге  
 қашық.  
 тық

300 м  
 Е АҰЕ АҰЕ-ге ӘҚБ жә. Қолданыл. Орташа Тұрақты Иә  
 бойынша қатыс. не мүм. майды теңіз екі жақты  
 ты АҰЕ кінді. деңге. бай.  
 гінше йінен ланыс  
 КҰЕ бо. 3000 м  
 йынша төменде  
 ұшту. аспаптық  
 ралы жылдам.  
 ақпа. дық  
 рат 500 км/сағ

АҰЕ Жүргі. Мүмкін. Орташа Орташа Жоқ  
 Ж о қ  
 бойынша зілмей. дігінше теңіз теңіз  
 ді қозға. деңге. деңге.

лыс ту. йінен йінен  
 ралы 3000 м 3000 м  
 ақпарат және жо. төменде  
 ғары аспаптық  
 биіктік. жылдам.  
 те 10 км, дық  
 орташа 500 км/сағ  
 теңіз  
 деңге.  
 йінен  
 3000 м  
 төмен  
 биіктік.  
 те 5 км.  
 Көлбеу  
 көрі.  
 н у  
 1500 м,  
 бұлт.  
 тарға  
 дейін.  
 гікөл.  
 деңең  
 қашық.  
 тық

300 м  
 F АҰЕ Мүмкін. Әуе Қолданыл. Орташа Екі жақты Жоқ  
 бойынша дігінше қозға. майды теңіз тұрақты  
 АҰЕ-ге лысына деңге. бай.  
 қатысты консуль. йінен ланыс  
 АҰЕ тация. 3000 м  
 лық төменде  
 қызмет аспаптық  
 көрсету; жылдам.  
 ұшу - 500 км/сағ  
 ақпарат.  
 тық қыз.  
 м е т

көрсету

КҮЕ	Жүргі.	Ұшу	орташа	Жоқ	Жоқ
	бойынша	зілмей.	ақпа.	теңіз	
	ді		раттық	деңге.	
			қызмет	йінен	
			көрсету	Н=3000 м	
				және жо.	
				ғары	
				биіктік.	
				те 10 км	
				және ор.	
				таша	
				теңіз	
				деңге.	
				йінен	
				3000 м	
				төменде	
				5 км.	
				Көлбеу	
				көріну	
				1500 м,	
				бұлт.	
				тарға	
				дейін.	
				гівер.	
				тикаль	
				қашық.	
				тық қай	
				биік.	
				тіктің	
				көпті.	
				гіне	
				қарай	
				орташа	
				теңіз	
				деңгейі.	
				нен 900 м	
				биіктік.	
				тен неме.	
				сежер	

бетінен  
 3 0 0 м  
 биіктік.  
 тең жо.  
 ғарыда  
 - 3 0 0 м ;  
 бұлттар  
 жоқ кезде  
 және жер  
 беті (су  
 айдыны)  
 көрінетін  
 жағдайда

- 5 км.

G	АҰЕ	Жүргі.	Ұшу	Қолданыл.	Екі жақты	Жоқ
	бойынша	зілмей.	ақпа.	майды	тұрақты	бай.
		ді	раттық		ланыс	
			қызмет			

көрсету

КҰЕ	Жүргі.	Ұшу	орташа	Жоқ	Жоқ
	бойынша	зілмей.	ақпа.	теңіз	деңге.
		ді	раттық	қызымет	йінен
			көрсету	3 0 0 0 м	биіктік.
				те	1 0 км
				және	3 0 0 0 м
				төменде	5 км.
				жоғары.	Көлбеу
				көріну	1 5 0 0 м,
				бұлт.	тарға
				дейін.	гівер.
				тикаль	

қ а ш ы қ .  
т ы қ қ а й  
б и і к .  
т і к т і ң  
к ө п т і .  
г і н е  
қ а р а й  
о р т а ш а  
т е ң і з  
д е ң г е й і .  
н е н 9 0 0 м  
б и і к т і к .  
т е н е м е .  
с е ж е р  
б е т і н е н  
3 0 0 м  
б и і к т і к .  
т е н ж о .  
ғ а р ы д а  
- 3 0 0 м ;  
б ұ л т т а р  
ж о қ к е з д е  
ж ә н е ж е р  
б е т і н е м е .  
с е с у  
а й д ы н ы  
к ө р і н е т і н  
ж а ғ д а й д а

- 5 км.