

## Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде ұшудың негізгі қағидаларын бекіту туралы

### *Күші жойған*

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2012 жылғы 18 қаңтардағы № 103 Қаулысы. Күші жойылды - Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2017 жылғы 19 қазандағы № 650 қаулысымен ( алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі)

**Ескерту. Күші жойылды - ҚР Үкіметінің 19.10.2017 № 650 қаулысымен ( алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).**

"Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы" Қазақстан Республикасының 2010 жылғы 15 шілдедегі Заңының 13-бабының 5) тармақшасына сәйкес Қазақстан Республикасының Үкіметі **ҚАУЛЫ ЕТЕДІ:**

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

2. Мыналардың күші жойылды деп танылсын:

1) "Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде ұшудың негізгі ережесін бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2003 жылғы 17 шілдедегі № 712 қаулысы (Қазақстан Республикасының ПҰАЖ-ы, 2003 ж., № 30, 290-құжат);

2) "Қазақстан Республикасы Үкіметінің кейбір шешімдеріне өзгерістер енгізу туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006 жылғы 28 сәуірдегі № 340 қаулысымен бекітілген Қазақстан Республикасы Үкіметінің кейбір шешімдеріне енгізілетін өзгерістердің 11-тармағы (Қазақстан Республикасының ПҰАЖ-ы, 2006 ж., № 15, 148-құжат);

3) "Қазақстан Республикасы Үкіметінің кейбір шешімдеріне авиация мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 2 ақпандағы № 61 қаулысының 1-тармағының 3) тармақшасы (Қазақстан Республикасының ПҰАЖ-ы, 2010 ж., № 9 , 109-құжат).

3. Осы қаулы алғашқы ресми жарияланғанынан кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі.

Қазақстан Республикасының  
Премьер-Министрі

К. Мәсімов

## **Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде ұшудың негізгі қағидалары**

### **1. Жалпы ережелер**

1. Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде ұшудың негізгі қағидалары (бұдан әрі – Қағидалар) азаматтық авиация саласындағы халықаралық ұйымдардың авиация стандарттарының талаптарын ескере отырып, "Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы" Қазақстан Республикасы 2010 жылғы 15 шілдедегі Заңының 13-бабының 5) тармақшасына сәйкес әзірленді.

2. Осы Қағидалар негізгі қағидаларды, ұшуды ұйымдастыру, қамтамасыз ету және орындауды, әуе қозғалысына қызмет көрсетуді (бұдан әрі - ӘКҚК) және әуе қозғалысын басқаруды (бұдан әрі - ӘҚБ) регламенттейтін Қазақстан Республикасының авиациясы қызметі саласында нормативтік-құқықтық акті болып табылады.

3. Қағидалар Қазақстан Республикасының мемлекеттік және тіркеу танымдық белгілері бар мемлекеттік, азаматтық және экспериментальды авиацияның (меншік нысанына қарамастан) әуе кемелеріне (бұдан әрі - ӘК), шетелде тіркелген қазақстандық пайдаланушыларға, шетелде тіркелген әуе кемелеріне, сондай-ақ Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде ұшуларды орындайтын шетел әуе кемелерінде пайдаланылады.

Егер ұшу орындалып жатқан әуе кеңістігі шетел мемлекетінің ұшу заң талаптары мен қағидалары, осы ұшу Қағидаларының талаптарынан ерекшеленсе, онда сол мемлекеттің заң талаптары мен ережелері қолданылады.

4. Әуе кемесін пайдаланушы (иесі) ұшу Қағидаларына сәйкес ұшуды ұйымдастыруды, жоспарлауды және орындауды қамтамасыз етеді.

ӘКҚ және ӘҚБ органдары, әуежайлар, аэроклубтар апатқа ұшыраған немесе зардап шеккен әуе кемелері, сондай-ақ қауіптегі адамдар туралы кез келген ақпарат алған кезінде осы Қағидаларда айқындалатын тәртіппен қажетті көмек көрсету бойынша барлық шараларды қабылдауға міндетті және іздестіру-құтқару операцияларын жүргізу жоспарына сәйкес іздестіру-құтқару командаларын, мемлекеттік органдардың апаттық-құтқару қызметтерін, әуе кемелерін пайдаланушыларын, сондай-ақ уәкілетті органның құзыреті шеңберінде

авиациялық оқиғаның тергеу жұмыстарының жүргізілуін ұйымдастыру мақсатында азаматтық және мемлекеттік авиация саласындағы уәкілетті органдарға хабар беруі тиіс.

Адамдарды іздестіру және құтқару немесе авариялық жағдайға не басқа да төтенше жағдайларға байланысты ұшуларды ұйымдастыру және орындау жағдайларында мемлекеттік авиация саласындағы ұйым басшылары осы Қағидаларда айқындалатын тәртіппен қажетті көмек көрсету бойынша барлық шараларды қолдануды қамтамасыз етеді, адамдарды іздестіру және құтқару жұмыстары жүргізілетін жауапты аймақтарда Қазақстан Республикасының мемлекеттік және азаматтық авиациясының уәкілетті органдарын хабардар ете отырып, әуе қозғалысына қызмет көрсету органдарына хабарлайды.

5. Осы Қағидаларда төмендегідей терминдер мен анықтамалар пайдаланылады:

1) абсолюттік биіктік – теңіздің орташа деңгейінен тік нүкте ретінде қабылданған тік сызық бойынша теңіздің орташа деңгейінен нүктенің немесе объектінің деңгейіне дейінгі қашықтық;

2) авариялық хабардар ету – тиісті қызметтер мен ұйымдарға іздестіру-құтқару қызметтерінің көмегіне мұқтаж әуе кемелері туралы хабар беру және осы қызметтер мен ұйымдарға қажетті жәрдем көрсету мақсатында көрсетілетін әуе қозғалысына қызмет көрсетудің бір түрі;

3) авиациялық техника – авиациялық техникалық құралдардың жиынтығы (әуе кемелері, оның борт жабдықтары және агрегаттары, қозғалтқыштары, мемлекеттік авиация әуе кемелерінің авиациялық құралдары, құтқарудың авиациялық құралдары, тренажерлер жиынтығы (жазғы симуляторлар), әуе қозғалысын басқарудың толықтырушы заттары, техникалық құралдары, қондыру мен байланыс навигациялары, сондай-ақ ұшуды орындауға арналған жалпы және арнайы жерүсті ұшуларды қамтамасыз ету құралдары, әуе қозғалысын және жерүсті ұшуларды басқаруды ұйымдастыру;

4) авиациялық метеорологиялық станция азаматтық (бұдан әрі – АМС) – халықаралық аэронавигацияда пайдалануға жататын метеорологиялық мәліметтерге бақылау және жинақтау жүргізуге арналған ұшулардың метеорологиялық қамтамасыз ету органының қызметі, станциясы.

5) АТИС (ATIS) ақпараты – әуеайлақ ауданында әуе кемелерінің экипаждарын метеорологиялық және ұшу ақпаратымен шұғыл қамтамасыз етуге арналған тұрақты радиодан хабар таратушы бағдарлама (ағылшын тілінде – Aerodrome Terminal Information Service (бұдан әрі – ATIS)).

6) аэростат – тығыздығы ауаның тығыздығынан аз, қабығындағы газ есебінен көтеру күші, оның қарағанда аз болатын ауадан (қоршаған ортадан) жеңіл ұшу аппараты; аэростаттар:

басқарылатын (дирижабль);

шар тәріздес қабығы бар басқарылмайтын (еркін ұшудың әуе шарлары) (стратостаттар, радиозондар, ұшқыш шарлар, секіргіш шарлар, құтқару шарлары);  
байлаулы (жылан тәрізді) болып бөлінеді.

7) аэроторап – ұшуды ұйымдастыру және орындау үшін әуе қозғалысына басқару органдарымен (әуе қозғалысына қызмет көрсету) арнайы келісімді және үйлестіруді қажет ететін жақын орналасқан әуеайлақтар;

8) авиациялық жұмыстардың минимум түрі – авиациялық жұмыстардың түрлерін орындауға рұқсат етілетін көрінімдігі, бұлттардың төменгі шекарасы биіктігінің және жел жылдамдығының ең төменгі рұқсат етілген рұқсат етілген мәні;

9) ұшудағы уақыт, азаматтық әуе кемелерінің ұшу уақыты:

ұшақтар үшін – ұшақтың ұшып көтерілу мақсатында қозғалу сәтінен бастап оның ұшу аяқталғаннан кейін тоқтаған сәтіне дейінгі жалпы уақыт;

тікұшақтар үшін – көтерме бұрамалардың қалақтары айналған сәттен бастап ұшу аяқталғаннан кейін тікұшақтың толық тоқтаған және көтерме бұрамалардың айналуы тоқтаған сәтке дейінгі жалпы уақыт;

10) аспаптар бойынша ұшып шығудың стандартты бағыты (ағылшын тіліндегі қысқартылған аббревиатурасы SID – аспаптармен ұшу қағидалары бойынша әуеайлақтан немесе әуеайлағының белгілі бір ұшып көтерілу-қону жолағынан әуеайлақ ауданынан шығу нүктесіне дейінгі ұшып шығудың белгіленген бағыты;

11) аспаптар бойынша ұшып келудің стандартты бағыты (ағылшын тіліндегі қысқартылған аббревиатурасы STAR– аспаптармен ұшу қағидалары бойынша әуеайлақ ауданына кіру нүктесінен аспаптар бойынша қонуға енудің жарияланған схемасымен ұшу басталатын нүктеге дейінгі ұшып келудің белгіленген бағыты;

12) апат дабылы (ұшуда авариялық жай-күйі туралы хабарлама) – әуе кемесіне және ондағы жолаушылар мен экипажға тікелей қауіп төнген және дереу көмек қажет болған жағдайларда берілетін "Апатқа ұшырадым" дегенді білдіретін халықаралық кодты дабыл (СОС телеграфты, ағылшын тіліндегі қысқартылған аббревиатурасы SOS, радиотелефонды (ағылшын тіліндегі MAYDAY қысқартылған аббревиатурасы)

13) аса жеңіл әуе кемелері – ұшу салмағы 750 кг (жеті жүз елу килограмм) кем әуе кемелері, сондай-ақ аэростаттар, мотодельтапландар, дельтапландар, парапландар және осы санаттағы басқа да ұшу аппараттары;

14) авиациялық жұмыс жүргізу ауданы – авиациялық жұмыстарды орындау бойынша ұшу орындалатын аудан немесе аймақ;

15) аспаптар бойынша ұшу – экипаж әуе кемесінің кеңістіктегі жағдайы мен оның орналасқан орнын толықтай немесе ішінара пилоттық-навигациялық аспаптар бойынша анықтайтын жағдайларда орындалатын ұшу;

16) әуеайлақтағы атмосфералық қысым – ұшу-қону жолағының жұмыс шегі деңгейінде сынап бағанасында миллиметрде (бұдан әрі – сын. бағ. мм.), миллибарда (бұдан әрі – мбар) немесе гектопаскальда (бұдан әрі – гПа) атмосфералық қысымның мағынасы.

17) гидроәуеайлақ – су бетінде әуе кемелерінің толық немесе жартылай қонуына, ұшуына және қозғалысына арналған су бетінің (ғимараттар, құрылыстар және жабдықтарды қоса алғанда) белгілі учаскесі;

орналасу әуеайлағы (базалық әуеайлақ) – әуе кемелерін тұрақты қондыру және осы мақсаттар үшін қажетті құрылыстары бар әуеайлақ;

таулы әуеайлақ (гидроәуеайлақ) – ойлы-қырлы бедері бар және әуеайлақтың (гидроәуеайлақ) бақылау нүктесінен 500 метрден (бұдан әрі – м.) асқан және 25 километр (бұдан әрі – км.) шеңберінен асатын жерде немесе 1000 м. не одан да көп су деңгейіндегі биіктікте орналасқан әуеайлақ;

санатталған әуеайлақ – I, II, III А, III В және III С санаттарының минимумы бойынша қонуға кіруді және қонуды қамтамасыз етуші байланыс және радиожарықтехникалық құралдарымен жабдықталған әуеайлақ;

белгіленген әуеайлақ – ұшу жоспарында немесе ұшу тапсырмасында (ұшу парағында) көрсетілген қону әуеайлағы ретінде белгіленген әуеайлақ, белгіленген әуеайлақтар аралық және соңғы қону әуеайлағы болып екіге бөлінеді ;

18) әуе жағдайы – әуе кеңістігінің белгілі бір ауданында (әуе трассалары мен олардан тыс бағыттарда, әуеайлақ ауданында, авиациялық жұмыс ауданында) әуе кемесі мен басқа да объектілердің тік және көлденең жазықтықтарда бір уақытта өзара орналасуы;

19) әуе шары – еркін ұшудағы немесе зәкірленген жағдайлардағы сфералық қабықшасы бар басқарылмайтын аэростат;

20) әуе кемесінің командирі – экипажда жетекші болып табылатын және әуе кемесінің ұшуының орындалуына және қауіпсіздігіне жауапты пилот (ұшқыш);

21) әуеайлақ минимумы – осы әуеайлаққа осы үлгідегі әуе кемесінің ұшып көтерілуіне немесе қонуына рұқсат берілетін көрінімнің (ұшу-қону жолағындағы көрінім), бұлттардың төменгі шекарасы биіктігінің (тік көрінімнің) ең аз рұқсат етілген мәні;

22) әуе кемесінің минимумы – осы үлгідегі әуе кемесімен қауіпсіз ұшып көтерілуге және қонуға рұқсат етілетін ұшу-қону жолағы (көрінім) мен бұлттардың төменгі шекарасы биіктігіндегі (тігінен көрінудің) көрінудің ең аз рұқсат етілген мәні;

23) әуе кемесі командирінің (екінші пилоттың) минимумы – әуе кемесінің командиріне пилотқа (ұшқышқа), осы үлгідегі әуе кемесінде визуалды ұшудың қағидалары бойынша ұшып көтерілуіне, қонуға немесе ұшып қонуға рұқсат етілетін ұшу-қону жолағындағы (көрініс) көрінімнің және шешім қабылданған биіктіктің (бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі немесе тік көрінім) ең аз рұқсат етілген мәні;

24) әуе кемесінің мұздануы – әуе кемесінің түрлі бөліктерінде мұздардың шөгіндірілуі;

25) әуе қозғалысына қызмет көрсету органы (бұдан әрі - ӘҚК) немесе мемлекеттік авиацияның әуе қозғалысын басқару (бұдан әрі – ӘҚБ) органы – әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсету органы, ұшу ақпараты орталығы немесе әуе қозғалысына қызмет көрсетудің аэронавигациялық ұйымдастыруға қатысты хабарламаларды жинақтау пункті;

Әуе кемелерін жерде және ауада жоспарлау, үйлестіру, ұшуды қамтамасыз ету және әуе кемелерінің қозғалысын қамтамасыз ету, сондай-ақ ұшудың белгіленген режимін ұстануын және әуе кеңістігін пайдалану тәртібін бақылаудың кешенді процесін жүзеге асыратын орган;

26) әуе кемесінің ұшу уақыты – ұшып көтерілу барысында екпін алудың басынан бастап (тігінен ұшу кезіндегі жер немесе су бетінен жұлқа көтерілуі) жүріп өту (тоқтаусыз ұшу-қону жолағын босату) немесе тігінен қону кезіндегі жер (су) бетіне жанасудың аяғына дейінгі жер (су) бетінде және әуе кеңістігінде әуе кемесінің жүру уақыты;

27) әуе кемесін ұшуда пайдалану уақыты – ұшуды орындау мақсатында әуе кемесінің қозғалтқышты (қозғалтқыштарды) іске қосу уақытынан бастап, оны өшіргенге дейінгі жалпы уақыт;

28) ауада рульдеу – жердің үстіңгі бетінің ("әуе жастығы") әсерін пайдалана отырып, рульдеуді белгілеу бойынша әуеайлақтың (қону алаңы) бетінен тікұшақтың қозғалысы;

29) әуеайлақ ауданы – белгіленген шекарада, көлденең және тік жазықтықтарда, әуеайлақ және оған іргелес жер үстіндегі әуе кеңістігі;

30) әуе қозғалысына қызмет көрсету ауданы – әуе қозғалысына қызмет көрсетудің диспетчері арқылы жүзеге асырылатын әуе трассалары және олардан тыс бағыттар бойынша әуе қозғалысына қызмет көрсетілетін шеңбердегі белгіленген өлшемдегі әуе кеңістігі;

31) әуе қозғалысына ұшу-ақпараттық қызмет көрсету – қауіпсіз ұшуды орындау үшін қолданыста бар байланыс құралдарын пайдалана отырып, консультация және ақпаратты беру мақсатындағы қызмет көрсетудің түрі;

32) әуе кемесінің ұшу режимі – әуе кемесінің түрлі кезеңдеріндегі оның ұшу параметрлері;

33) әуе кемелері қозғалыс туралы ақпарат беретін радиотаратылымды бағдарламалар – (ағылшын тіліндегі қысқартылған аббревиатурасы – TIBA) – пилоттармен жүзеге асырылатын хабарлауды жеткізу және жақын маңдағы әуе кемелерінің пилоттарына мәлімет ретінде консультациялық сипаттағы қосымша ақпарат;

34) бірлесіп орналастыру әуеайлағы – мемлекеттік, азаматтық және эксперименттік авиацияға жататын әуе кемелер орналастырылатын мемлекеттік және азаматтық авиацияның әуеайлақтары;

35) борттық өздігінен жазатын құрал – ұшу параметрлері және әуе кемесін пайдалану туралы ақпаратты сақтау мақсатында әуе кемесінің бортында орнатылатын кез келген өздігінен жазатын құрал;

36) шайқалу – турбулентті атмосферада ұшу кезінде әуе кемесінің ретсіз қозғалысы:

бірқалыпты шайқалым – сенімді басқаруды қамтамасыз ететін әуе кемесі жағдайының және (немесе) абсолюттік биіктігінің бірқалыпты өзгеруі, мұндағы әуе кемесінің ауырлық күшінің ортасында акселерометрдің көрсеткіші  $0,5/1,0g$ , ұшу және қону кезінде бірқалыпты шайқалым  $\pm 0,3/0,4g$  құрайды;

мықты бұлтақтау – әуе кемесі жағдайының және (немесе) абсолюттік биіктігінің күрт өзгеруі, әуе кемесі қысқа мерзім ішінде әуе жылдамдығының тиісті өзгеруіне, әуе кемесінің ауырлық күшінің ортасында  $1.0 g$  асатын акселерометрдің көрсеткішіне, ал қону және ұшу кезінде үстемнің  $\pm 0,4g$  шамадан артық болуына байланысты басқаруға бағынбайды;

37) борт жабдығы – борттық керек-жарақ қорларын және қосалқы бөліктерін қоспағанда, ұшу кезінде әуе кемесінің бортында пайдалануға арналған заттар түсіру оның ішінде алғашқы көмек құралдары мен авариялық-құтқару жабдығы борт жабдықтары – ұшып көтерілу уақытында әуе кеме бортында пайдалануға арналған дайындап алған борттық ішіп-жем және салмалы қосалқы бөлшектерден басқа жабдықтар, оның ішінде алғашқы көмек көрсету жабдықтары және авариялық – құтқару жабдықтары;

38) борттық ұшу-навигациялық жабдықтары – өлшеу, есептеу, басқарушы жүйелер мен құрылғылардың, сондай-ақ ұшып көтерілуден қонуға дейін қолмен, автоматты, жартылай автоматты және автоматты түрде басқарылатын әуе навигациясымен қамтамасыз етуге арналған әуе кемесінің бортында ақпаратты кескіндеу және экипажға ақпаратты беру жүйесі;

39) брифинг (ағылшын тілінде briefing, brief – "қысқа" деген сөзден алынған) – әуе кемелерінің ұшу экипаждарына ұшу алдында ақпараттық-кеңес беру қызметтерін көрсету;

40) бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі-тігінен алғанда құрлық (су) беті мен бұлттың ең төменгі қабатының төменгі шекарасының арасындағы

қашықтық, бұлттың төменгі шекарасын анықтау мүмкін болмаған жағдайда тігінен көру мүмкіндігінің мәні қолданылады;

41) бақыланатын әуе кеңістігі – диспетчерлік қызмет көрсету қамтамасыз етілетін белгілі бір мөлшердегі әуе кеңістігі;

42) таулы жер – 25 км радиусте бедерлі қималары мен салыстырмалы түрде 500 м және одан да астам қырқасы бар жер, сондай-ақ теңіз деңгейінен 2000 м және одан да астам биіктіктегі жер;

43) бақыланбайтын әуе кеңістігі – әуе кеңістігінің жіктеуішіне сәйкес әуе қозғалысының ұшу-ақпараттық қызмет көрсетілуі қамтамасыз етілетін немесе әуе қозғалысына қызмет көрсету түрлері жоқ әуе кеңістігі;

44) көлденеңінен эшелондау - әуе кемелерін жол желісі бойымен уақыт немесе қашықтық бойынша белгіленген аралықтарда бір биіктікте орналастыру;

45) бүйірге қарай эшелондау - әуе кемелерін жол желісі арасындағы қашықтық немесе бұрыштық қиылысу бойынша белгіленген аралықтарда бір биіктікте орналастыру;

46) белгіленген бағыт – уәкілетті органдармен, мүдделі ведомстволармен және ұйымдармен келісілген, авиациялық жұмыстар жүргізуге арналған, әуе трассасы мен жергілікті әуе желісінен тыс бағыт;

47) бағдардан айырылу – пилот (ұшқыш) белгіленген ұшуды жалғастыру үшін қажетті дәлдікпен өзінің тұрған жерін анықтай алмайтын жағдай;

48) векторлау (радиолокациялық бағыттау) – қадағалау жүйелердің деректерін пайдалану негізінде белгілі бір бағамдарды көрсету көмегімен әуе кемесін навигациялық бағыттауды қамтамасыз ету;

49) визуалды ұшу - әуе кемесінің кеңістіктегі жағдайын және оның тұрған жерін табиғи көкжиек және жердегі бағдар бойынша пилот (ұшқыш) оны көзбен шолып анықтайтын кездерде орындалатын ұшу;

50) дельтаплан, планер – ауадан ауыр әуе кемесі қуат қондырғысымен қозғалысқа келтірілмейді, оның негізінен көтерілу күші ұшудың бұл жағдайында қозғалыссыз қалатын беттердегі аэродинамикалық реакция есебінен болады;

51) дирижабль – қуат қондырғысы арқылы қозғалысқа келтірілетін басқарылатын аэростат;

52) ерекше жағдай – авиациялық техниканың тосыннан істен шығуы немесе әуе кемесінің, жолаушылардың және экипаждың қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін экипаждан стандартты емес іс-қимылдар жасауды талап ететін жағдайларға тап болуы нәтижесінде пайда болатын жағдай;

53) есепті уақыт – экипаждың әуе кемесінің белгіленген нүктеден (бақылау нүктесі, бағдар, міндетті хабарлау пункті, бағыттың бұрылу нүктелері, әуеайлақтық-навигациялық құрал немесе әуеайлақтың бақылау нүктесі) ұшып шығуына (ұшып келуіне) есептеген уақыты;



54) екпін алудың қолда бар ара қашықтығы (бұдан әрі - ЕҚА) – ұшып көтерілуге бет алған әуе кемесінің екпін алуы үшін жеткілікті және жарамды ұшып көтерілу - қону жолағының ұзындығы;

55) жергілікті әуе желісі – биіктігі мен ені жағынан шектелген және әуе кемесінің ұшуына арналған төменгі әуе кеңістігіндегі дәліз;

56) жазық жер – 25 км радиусте салыстырмалы түрде 200 м дейін бедерлі қырқасы бар жер;

57) жабдықталған ұшу-қону жолағы – аспаптар бойынша қонуға кіруді орындайтын әуе кемелеріне арналған төменде аталған ұшу-қону жолағы үлгілерінің бірі:

қонуға бет алудың дәл емес жүйесі бойынша бет алу үшін және визуалды құралдармен және ең болмағанда әуе кемесін қонуға түзу бет алу бағытына дәлдеуді қамтамасыз ететін визуалды көруге болатын құралдардың қандай да бір түрімен жабдықталған ұшу-қону жолағы;

ИКАО I санаты бойынша қонуға дәл бет алу үшін жабдықталған ҰҚЖ, кемінде 60 м (200 фут) биіктікпен немесе 800 м кем көрінуі немесе ҰҚЖ 550 м кем көру алыстығы кезінде шешім қабылдаумен қонуға ену үшін тағайындалған ILS жүйесімен және/немесе MLS жүйесімен жабдықталған ИКАО I санатты минимумы бойынша қонуға дәл бет алуға арналған визуалды көруге болмайтын құралдармен жабдықталған ұшу-қону жолағы;

ИКАО II санаты бойынша қонуға дәл бет алу үшін жабдықталған ҰҚЖ, кемінде 60 м (200 фут) биіктікпен бірақ 30 м (100 фут) кем көру алыстығы кезінде және ҰҚЖ кемінде 300 м көріну қашықтығы кезінде шешім қабылдаумен қонуға ену үшін тағайындалған ILS жүйесімен және/немесе MLS жүйесімен жабдықталған ИКАО II санатты минимумы бойынша қонуға еруге арналған визуалды құралдармен жабдықталған ұшу-қону жолағы;/

ИКАО III санаты бойынша қонуға дәл бет алу үшін жабдықталған ҰҚЖ; ILS жүйесімен және/немесе MLS жүйесімен жабдықталған ҰҚЖ-ның барлық бетіне дейін және өн бойында әрекет етеді және тағайындалады:

III А санаты бойынша – кемінде 30 м (100 фут) биіктікпен немесе кемінде 30 м (100 фут) немесе ҰҚЖ көру алыстығы кезінде кемінде 175 м кезінде және ҰҚЖ кемінде 300 м көріну қашықтығы кезінде шешім қабылдаумен қонуға ену қону;

III В санаты бойынша – жермен жүру көріну қашықтығы кемінде 15 м (150 фут) немесе биіктігі бойынша шешім қабылдау шексіз және ҰҚЖ көріну қашықтығы кемінде 175 м, бірақ көріну қашықтығы 50-ден кем емес шешім қабылдаған биіктік бойынша шектеусіз) кезінде қонуға ену және қону үшін;

III С санаты бойынша – шешім қабылдау биіктігі бойынша және ҰҚЖ көріну қашықтығы бойынша қонуға ену үшін және шектеулерсіз қонуға

58) жел жылдамдығы бойынша шектеулер – осы үлгідегі әуе кемесінің ұшуын және қонуын қауіпсіз жүргізуге мүмкіндік беретін метеорологиялық жағдайлар мен ұшу-қону жолағының (қону алаңының) жай-күйіне қарай желдің көлденеңінен және бүйірге қарай соғу жылдамдығының шекті мүмкіндікті мәні, сондай-ақ авариялық жұмыстардың осы түрін орындауға рұқсат етілетін соғу жылдамдығының шекті мүмкіндік мәні;

59) жедел дабылы ("ББ" - телеграфты, "РА" - радиотелефонды) – әуе кемесіне және ондағы жолаушылар мен экипажға ықтимал қауіп жағдайларында берілетін халықаралық дабыл;

60) жел екпіні – шығыс және кіріс ағындарын қоса алғанда, әуе кеңістігіндегі жел бағытының және (немесе) жылдамдығының өзгеруі:

желдің әлсіз екпіні – 30 метр биіктікте 2 м/с-ға дейін;

желдің бірқалыпты екпіні – 30 метр биіктікте 2 м/с-нан 4 м/с-ға дейін;

желдің қатты екпіні – 30 метр биіктікте 4 м/с-нан 6 м/с-ге дейін;

желдің өте қатты екпіні – 30 метр биіктікте 6 м/с-ге дейін және одан астам;

61) рульдеу - ұшып көтерілуді және қонуды қоспағанда, әуе кемесінің өзін тарту есебінен әуеайлақ бетімен қозғалуы;

62) инженерлік-техникалық құрам – авиациялық техникаларды қамтамасыз ету, пайдалану, сақтау және жөндеу жұмыстарын жүргізумен байланысты лауазымға ие және арнайы дайындығы бар авиациялық персонал;

63) көру мүмкіндігі - күндіз жарық түспейтін елеулі объектілерде және түнде жарық түсірілген елеулі объектілерде көруге және айырып тануға мүмкіндік беретін ең ұзақ қашықтық;

ұшу-қону жолағында көру мүмкіндігі – (ағылшын тіліндегі қысқартылған аббревиатурасы - Runway Visibility Range (бұдан әрі – RVR)) – ұшу-қону жолағының ось сызығында ӘК ұшқышы қашықтық шегінде ұшу-қону жолағының бетінен таңбаланған белгілер немесе жалын көре алатын, ұшу-қону жолағын шектейтін немесе оның ось сызығын таңбалайтын қашықтық

64) күту аймағы – әуе кемелерінің әуеайлаққа жақындауына және/немесе қонуға енуіне кезегін күту үшін, әдетте әуеайлақ (аэроторап) ауданының радионавигациялық нүктесі үстінде белгіленген белгілі бір мөлшердегі әуе кеңістігі;

65) кабина экипажының мүшесі – қауіпсіздік мүддесі үшін және жолаушыларға қызмет көрсету және (немесе) жүктерді тасымалдау мақсатында әуе кемесінде оған пайдаланушы немесе әуе кемесінің командирі тапсырған міндеттерді орындайтын авиациялық персоналға жататын ұшу экипажының мүшесі болып табылмайтын тұлға;

66) күту аймағында ұшу схемасы - әуе кемесінің келесі рұқсат беруді күту үшін белгілі бір әуе кеңістігі шегінде қалуына мүмкіндік беретін алдын ала белгіленген маневр;

67) күрделі метеорологиялық жағдайлар (азаматтық авиация үшін) – метеорологиялық көріну 2000 м және одан аз және (немесе) олардың жалпы көлемі кезінде 2 октанттан астам үш-төрт балл кезде бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі 200 м және одан төмен болатын жағдайлар;

68) күрделі метеорологиялық жағдайлар (мемлекеттік авиация үшін) – ұшулардың толығымен не жартылай аспаптар (жер немесе табиғи көкжиек көрінбеген жағдайда) бойынша немесе төменгі бұлтты және шекті көріністе визуалды түрде орындалатын жағдайлар;

69) күту рәсімі (ағылшын тілінде - Holding procedure), кейінгі рұқсат етуін күту уақытында әуе кемесінің белгілі әуе кеңістікте болуына мүмкіндік беретін белгіленген маневрлер;

70) кету (қайта оралу) межесі – әуе кемесінің жолында белгіленген, ұшуды орындауы және қосалқы әуеайлаққа (ұшып шығу әуеайлағы) қонуы үшін жеткілікті, жанармайы осы әуе кемесі ұшуда пайдалану жөніндегі нұсқаулықта белгіленген мөлшерден аз емес, қосалқы әуеайлақтан (ұшып шығу әуеайлағы) алшақ меже;

71) әуе қозғалысына қызмет көрсетудің (басқарудың) қабылдау (тапсыру) межесі – рульдеу бағдарында немесе әуе қозғалысына қызмет көрсететін (әуе қозғалысын басқаратын) органның бірі аталған әуе кемесіне қызмет көрсетуді екінші органға тапсыратын әуе кемесі ұшуының траекториясында белгіленген меже;

72) қауіпсіз биіктік - әуе кемесін жер (су) бетімен немесе ондағы кедергілермен соқтығысудан сақтауға кепілдік беретін ұшу биіктігі;

73) соқтығысуды ескертудің борттық жүйесі (бұдан әрі - СЕБЖ) ағылшын тіліндегі қысқартылған аббревиатурасы – Airborne Collision Avoidance System ( бұдан әрі – ACAS) – жерүсті жабдығынан тәуелсіз жұмыс жасайтын және пилотқа (ұшқышқа) қосарлы шолу радиолокаторының қабылдау жауап бергіштерімен (бұдан әрі - ҚШРҚ) жабдықталған әуе кемелері туындатуы мүмкін шиеленісті жағдай туралы ақпаратты беретін ҚШРҚ белгілерін пайдалануға негізделген борттық жүйе;

74) визуалды қонуға кіру – аспаптар бойынша қонуға кіру схемасы ішінара немесе толықтай сақталмайды және көзбен шолып кіру жер бетіндегі бағдар бойынша орындалады Визуалды ұшу қағидалары бойынша ұшу кезінде аспаптар бойынша қонуға кіру схемасын ұстануды талап етілмейді;

75) Қазақстан Республикасының азаматтық әуе кемелерінің ұшу жарамдылық нормалары – ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етуге бағытталған әуе кемелерінің

және олардың компоненттерінің конструкцияларына, параметрлері мен ұшу сапасына қойылатын талаптарды Қазақстан Республикасының Үкіметі бекітеді;

76) қауіпті жақындау – әуе кемелерінің өзара немесе басқа материалдық объектілермен қасақана емес және ұшуға арналған тапсырмада көзделмеген, нәтижесінде олардың соқтығысу қаупі туындайтын, осы Қағидаларда белгіленген аралықтың жартысынан аз жақындауы;

77) қону алаңы – әуе кемелерінің ұшып көтерілуіне, қонуына ыңғайлы жер (су, мұзды) учаскелері немесе арнайы дайындалған жасанды алаң;

78) ұшу алдындағы медициналық бақылау – ұшу алдында әуе кемесінің экипаж мүшелерінің денсаулығы мен жұмыс қабілеті жағдайының куәландырылуы;

79) қону алдындағы тура жол шығу нүктесінен бастап қону нүктесіне дейін қонуға кіру нүктесінен қорытынды бөлігі;

80) ұшу құрамын тексеру – ұшу құрамы мүшелерінің ұшу тапсырмасын орындау процесінде олардың кәсіби дайындық деңгейлерін анықтау;

81) қону қашықтығы – көлденеңнен әуе кемесі жүретін қашықтық:

15 метр биіктіктен қонуға 200 км/сағ және одан жоғары жылдамдықпен енуі;

9 метр биіктіктен қонуға 200 км/сағ және одан жоғары жылдамдықпен енуі;

82) мәжбүрлі қону – жоспарға сәйкес ұшуды орындауға мүмкіндік бермейтін себептер бойынша әуеайлаққа, қону алаңына немесе әуеайлақтан тыс жерлерге қону;

83) мемлекеттік авиацияның әуеайлағының жабдықталған ұшу-қону жолағы – радиотехникалық құралдармен жабдықталған және әуеайлақтарды (тікұшақ айлақтарын), автомобиль жолдарының әуеайлақтық учаскелерді пайдалануға жарамдылық нормаларына және аталған әуеайлақта қондырылған әуе кемелері үшін белгіленген, қолайсыз ауа-райы кезінде мемлекеттік авиацияның әуе кемелерінің қонуын қамтамасыз ету үшін Қазақстан Республикасының мемлекеттік авиациясының әуеайлақтарына қойылатын тактика-техникалық талаптарға сәйкес келетін ұшу-қону жолағы;

84) Ең аз жабдықтар тізімі (ағылшын тілінде - Minimum Equipment List, бұдан әрі - MEL), жеке әуе кемесінің немесе мұндай пайдаланушының әуе кемелері тобының және үлгілік ең аз жабдықтар тізбесімен салыстырғанда кеңейтуі мүмкін емес жабдықтар құрамы мен пайдалану шарттарын, конфигурациясын есепке алғанда, үлгілік ең аз жабдықтар тізбесі негізінде пайдаланушы құрайтын, оның үлгілік құрылғысында көзделген ең аз рұқсат етілетін істен шығулармен әуе кемелерін ұшуға пайдалануын реттейтін құжат.

85) мемлекеттік авиация экипажының мүшесі – ұшу уақыты ішінде әуе кемесінің бортында белгілі бір міндеттерді орындау үшін тағайындалған, авиациялық персоналға жататын тұлға;

86) маневр жасау алаңы (ағылшын тілінде - Manoeuvring area) – әуе кемесінің ұшып көтерілуі, қонуы және онымен байланысты қозғалысы үшін пайдаланылатын әуеайлақтың бір бөлігі);

87) міндетті хабарлау пункті – пилот (ұшқыш) міндетті түрде әуе қозғалысына қызмет көрсету (әуе қозғалысын басқару) органына ұшу туралы хабарлайтын әуе трассасындағы, маршрутындағы немесе дәлізіндегі географиялық (геодезиялық) нүкте (бағдар) немесе радионавигациялық нүкте;

NOTAM - кез-келген аэронавигациялық жабдықтардың жағдайы немесе ондағы өзгерістер, қызмет көрсету және қауіпсіздік туралы ережені немесе ақпаратты қолданысқа енгізу, ұшуды орындауға байланысты персонал үшін аса маңызды болып табылатын, уақытылы ескертілетін электробайланыс құралдары арқылы таратылатын хабарлама (ағылшын тілінде - Notice to airmen (бұдан әрі - NOTAM));

88) Қарлы NOTAM (SNOWTAM) - әуеайлақтың жұмыс аумағында қардан, мұздан, лайдан немесе тоспа судан туындаған қауіпті жағдайлардың пайда болуы немесе жойылуы туралы арнайы сериялы, ұшуды орындауға байланысты персоналға уақтылы білуі маңызды болып табылатын хабарлама (бұдан әрі - SNOWTAM);

ASHTAM – NOTAM – жанартау қызметінің өзгеруі, жанартаудың немесе аспандағы жанартау күлдерінің атылуы туралы ақпаратымен, әуе кемелерінің ұшу өндірісі үшін аса маңызды, арнайы сериялы хабарлама.

89) отынның аэронавигациялық қоры – бекітілген бағдардың ауытқу, қарсы соққан жел жылдамдығының күшеюі немесе басқа да жағдайлардың салдарынан қосалқы әуеайлаққа (ұшу алаңы) қонуға қажеттіліктің туындауына байланысты ұшу жоспары өзгерген жағдайда қажетті, ұшып шыққан әуеайлақтан (қону алаңы) бекітілген әуеайлаққа (қону алаңы) дейін ұшуға отыннан тыс отынның резерві.

90) өту биіктігі – барометрлік биіктік өлшегіштің қысым шкаласы берілген эшелонды алу кезінде 760 мм. сын. бағ. (1013,25 мбар/гПа) қысым мәніне ауыстыру үшін әуеайлақ ауданында белгіленген салыстырмалы (абсолютті) биіктік;

91) өту эшелоны – барометрлік биіктік өлшегіштің қысым шкаласын 760 мм. сын. бағ. (1013,25 мбар/гПа) қысымынан әуеайлақ қысымына немесе теңіз деңгейіне келтірілген ең аз қысымға ауыстыру үшін белгіленген эшелон. Өту эшелоны әуеайлақтағы (аэротораптағы) ұшудың төменгі қауіпсіз эшелоны болып табылады;

92) өтпелі қабат – өту биіктігі мен өту эшелоны арасындағы әуе кеңістігі, көлденең ұшу режиміндегі әуе кемелерінің өтпелі қабатта ұшуына тыйым салынады;

93) ВҰҚ бойынша арнайы ұшу – әуе қозғалысына қызмет көрсету органымен (әуе қозғалысын басқару) ВҰҚ бойынша ұшудың төменгі жағдайына қарағанда, аса қолайлы метеорологиялық жағдайларда диспетчерлік аймақта рұқсат етілген ұшу.

94) рұқсат беру шекарасы - (ағылшын тілінде- Clearance limit) - әуе кемесіне диспетчерлермен рұқсат берілген орын;

95) радиолокациялық бақылау – әуе кемелеріндегі экипаждарға, оларға әуе қозғалысына қызмет көрсету (әуе қозғалысын басқару) органдары белгілеген жағдайлардан ауытқуды қоса алғанда, ұшу тракториясынан елеулі ауытқу туралы ақпараттар мен хабарламаларды беру мақсатында радиолокаторды пайдалану;

96) СИТА ақпараты (француз тіліндегі қысқартылған аббревиатурасы SITAi, (бұдан әрі - SITA) – пайдаланушының аэронавигациялық ақпараттық ұйымдармен уағдаластығы негізінде, ұшу тапсырмасын (әуе тасымалдау) орындау үшін әуе кемесінің экипажына берілетін ұшудың аэронавигациялық, есептік, жұмыс жоспары.

SITA – Халықаралық авиациялық электр байланыс қоғамы (француз тіліндегі бастапқы мағынасы - Societe Internationale de Telecommunications Aeronautiques) - авиация саласында телекоммуникациялық және IT қызметін ұсынатын швейцариялық көпұлтты ақпараттық ұйым.

97) таңбаланған меже – перпендикулярлы әуе трассасында тік жазықтықта әуе кеңестігіндегі шекара (ұшу маршруты немесе дәлізі), орналасу орнын РНТ немесе жеке жетек радиостанцияны жергілікті орнатудан (ЖЖРС) немесе таңбалық шамшырақтан бұрыш - алыс өлшеуіш жүйесі бойынша анықталады;

98) таулы жер – 25 км радиусте бедерлі қималары мен қатысты биіктеу 200-ден 500 м қырқасы бар жер.

99) тігінен эшелондау – әуе кемелерінің белгіленген аралықтардағы биіктік бойынша бытырауы;

100) үлгілік ең аз жабдықтар тізімі (ағылшын тіліндегі қысқартылған аббревиатурасы - Minimum Equipment List, (бұдан әрі - MMEL)) жекелеген жағдайда әуе кеме жабдықтарының жұмыс жасамай қалуымен, оның ұшуда пайдалану қағидаларын реттейтін пайдаланушы конструкторлық құжат. Сонымен бірге, жұмыс жасамай қалған жабдықтар типтік құрылымның бір бөлігі болып табылады және уақытша жұмыс жасай алмау кезінде пайдаланудың белгілі жағдайларында, оның ұшу жарамдылығымен белгіленген нормаларымен әуе кемесінің қауіпсіздік деңгейін төмендетпей, әуе кемесінің ұшуына рұқсат берілген жағдайда, тізбеге әуе кемесінің құрамдас бөліктерін қосады.

Тізбеге қосымша рәсімдер мен ұшулардың тоқтап қалып жұмыс жасауын және пайдалануға рұқсат берілген мерзім бойынша әуе кемесінің ұшуы мен техникалық пайдалану саласындағы шектеуді анықтайды.

101) тік көрінім – жер бетіндегі объектілердің тігінен төмен көрінетін деңгейден жер бетіне дейін ең жоғарғы рұқсат етілген қашықтық;

102) тік эшелондаудың қысқартылған минимумы (Reduce Vertical Separation Minimum – ағылшын тіліндегі қысқартылған аббревиатурасы RVSM (бұдан әрі – RVSM) – RVSM қолдана отырып, ұшуға рұқсаты бар әуе кемелерін эшелондау үшін 8850 м (FL 290) және 12500 м (FL 410) аралығындағы ауқымда қолданылатын тік эшелондау аралығы;

103) тоқтатылған ұшудың жүру қашықтығы (бұдан әрі - ТҰЖҚ) – егер қарастырылған жағдайда, тежеудің соңғы жолағының екпіні мен ұзындығының жүру қашықтығының сомасы;

104) тексеруші – ұшу командасының, инспекторлық және инструкторлық құрамның, аталған түрдегі әуе кемесінде инструкторлық және (немесе) емтихандық ұшуға рұқсаты бар және экипажға ұшу құрамын немесе олардың жаттығуларын тексеру мақсатында енетін лауазымды тұлға;

105) ұшу кедергісінің абсолюттік (салыстырмалы) биіктігі – ҰҚЖ тиісті шектен асыруының немесе кейбір жағдайларда ұшу кедергісінің тиісті өлшемдерін ұстануын қамтамасыз ету үшін пайдаланылатын әуеайлақтардан асырудың төменгі абсолюттік немесе төменгі салыстырмалы биіктігі;

106) ұшулардың әуеайлақтық шеңбері – ұшудан кейінгі биіктікті, қондыруға ену үшін төмендетуді алу, қондыруды күту, әуеайлақтың үстінен (ұшу алаңы) ұшуды орындауға арналған әуеайлақтың ауданында белгіленген бағдар (немесе оның жартысы).

107) ұшу қауіпсіздігі – ұшудың қауіпсіз жүргізілуін қамтамасыз ететін шаралар кешені, бұл ретте адамдардың өміріне немесе денсаулығына зиян келтіру немесе мүлкіне залал келтіру тәуекелі шекті деңгейге дейін төмендетіледі және қауіптілік көздерін анықтаудың және тәуекел факторларын бақылаудың үздіксіз процесі арқылы осындай не бұдан да төмен деңгейде сақталады;

108) ұшу алдындағы ақпарат бюллетені (бұдан әрі - ҰАҚ) – аэронавигациялық ақпарат қызметінің (бұдан әрі - ААҚ) маңызды пайдалану мәні бар хабарламасы, ескерту парағы қоса берілген ұшу алдында дайындалған ағымдағы ақпарат;

109) ұшу дистанциясы – ажырау нүктесінде ҰҚЖ шекті деңгейіне қатысты мәре нүктесінен 10 м. биіктік нүктесіне дейін әуе кемесі өтетін көлденең бойынша қашықтық;

110) ұшу – қону жолағы - әуе кемелердің қонуына және ұшып көтерілуіне арналған құрғақ жолды әуеайлақтың ұшу жолағының белгілі тікбұрышты телім;

111) ұшу биіктігі – бастау қабылданған деңгейде бастап әуе кемесіне дейінгі тік арақашықтық;

112) ұшуға тапсырма (ұшу парағы) – әуе кемесі туралы тиісті мәліметті қамтитын және ұшудың (ұшулардың) бағыты мен мақсатын айқындайтын белгіленген нысандағы құжат;

113) ұшып көтерілу және қону аймағы – әуеайлақ деңгейінен бастап, ұшу және қонуға ену кезінде әуе кемелерінің маневр жасауын қамтамасыз ететін шекараларында белгіленген биіктікке дейінгі (күту аймағының екінші эшелонын қоса есептегенде) әуе кеңістігі;

114) ұшу алаңы – әуеайлақтың бір немесе бірнеше ұшу жолағы, жермен жүру жолы, перрондар мен арнайы мақсаттағы алаңдар орналасқан бөлігі;

115) ұшу-қону жолағын, қауіпсіздіктің іргелес және соңғы аймақтарын қоса алғандағы әуеайлақтың ұшу алаңының учаскесі;

116) ұшу эшелоны – қысымның 760 мм. сын. бағ. (1013,25 мбар/гПа) белгіленген шамасына жатқызылған және қысымның белгіленген аралығы шамасындағы басқа да мұндай биіктіктен кейін қалатын тұрақты атмосфералық қысым беті;

117) ұшу экипажының мүшесі – авиациялық персоналдың қолданыстағы куәлігі бар авиациялық персоналға жататын тұлға, оған ұшу уақыты ішінде әуе кемесін басқаруға байланысты лауазымдық міндеттемелер жүктеледі;

118) ұшу жоспары немесе флайт жоспары - (ағылшын тілінде - Flight plan, FPL) - ӘҚҚО органына ұсынылатын әуе кемесінің жоспарланған ұшуы немесе ұшу бөлігі туралы белгілі мәліметтерден тұратын белгіленген нысандағы құжат;

119) ұшу-қону жолағының табалдырығы – әуе кемелерінің қонуы үшін пайдаланылатын ұшу-қону жолағы уаскелерінің басы;

120) ұшудың жұмыс жоспары (навигациялық есеп) - пайдаланушы аталған бағдарда және тиісті әуеайлақтарда әуе кемесінің ұшу-техникалық сипатын, пайдалану шегін және болжалды жағдайларды ескере отырып, ұшуды қауіпсіз орындау үшін құрастырған ұшу жоспары немесе навигациялық есебі;

121) ҰПН - әуе кемелерін өндірушілер шығаратын "Әуе кемелерін ұшуда пайдалану бойынша нұсқаулық" атты экипаждар мен қызмет көрсету персоналдарына арналған әуе кемесін пайдалану қағидаларының қысқарған атауы;

122) халықаралық әуежай – кедендік, шекаралық және санитарлық-карантиндік бақылау ұйымдастырылатын, халықаралық әуекемелермен қамтамасыз ететін әуежай;

123) халықаралық әуе трассасы (бұдан әрі – ХӘТ) – халықаралық ұшуларға ашық әуе трассасы;

124) эшелондау – әуе қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз ететін белгіленген аралықтардағы әуе кеңістігінде әуе кемелерінің тігінен, бойлап немесе бүйірге қарай бытырауын білдіретін жалпы термин;



125) шешім қабылдау биіктігі (бұдан әрі – ШҚБ) – ҰҚЖ шегінің деңгейіне қатысты белгіленген биіктік;

Егер осы биіктікке қол жеткізгенге дейін әуе кемесінің командирі немесе пилот қонуға бет алу үшін бағдарлармен қажетті визуалды байланыс орната алмаған;

әуе кемесінің кеңістіктегі жағдайы немесе оның қозғалысының параметрлері қауіпсіз қонуды қамтамасыз ете алмаған жағдайларда екінші айналымға кетуге маневр жасау туралы шешім қабылдау қажет.

126) шешім қабылдау жылдамдығы – қозғалтқыш істен шыққан жағдайда ұшып көтерілуді қауіпсіз тоқтатуға не қауіпсіз ұшып көтерілуді жалғастыруға болатын ұшақ екпінінің ең жоғарғы жылдамдығы.

127) іздестіру және құтқару ауданы – өз шегінде іздестіру-құтқару операцияларын қамтамасыз ететін, іздестіру және құтқарудың үйлестіру орталығымен байланысты белгілі көлемдегі аймақ;

## **2. Азаматтық әуе кемелерінің жіктеуіші**

6. Әр ӘК мемлекеттік және айырылым тіркеу белгісі (борт нөмірі) беріледі.

Мемлекеттік және азаматтық авиация саласындағы әуе кемелерін мемлекеттік тіркеу айырылым және қосымша белгілерді уәкілетті орган (бұдан әрі – авиация саласындағы өкілетті орган) анықтайды.

7. Азаматтық ӘК мынадай кеме құжаттары болуы тиіс.

1) пайдаланушы сертификатының немесе ӘК осы түріне жататын өзге баламалы құжаттың ресми куәландырылған көшірмесі және жалпы пайдаланымдағы авиация мақсатында жеңіл және аса жеңіл әуе кемелерінде ұшуларды қоспағанда берілген сертификат. Егер сертификат немесе өзге баламалы құжат және онымен байланысты пайдалану сипаттамасы ағылшын тілінде берілмеген жағдайда, оның ағылшын тіліндегі аудармасы қоса беріледі.

2) Қазақстан Республикасының міндетті сақтандыру туралы заңнамасына сәйкес міндетті сақтандыру түрлерінің полис көшірмелері, ал халықаралық ұшуларды орындау кезінде – Қазақстан Республикасында жасалған халықаралық шарттарға сәйкес қажетті құжаттар;

3) ӘК мемлекеттік тіркеу туралы куәлігі;

4) ұшу жарамдылығының сертификаты;

5) ӘК борт журналы;

6) азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органмен келісу бойынша халықтың санитарлық-эпидемиологиялық саулығы саласындағы мемлекеттік орган беретін ӘК санитарлық журналы және құжаттары;

- 7) борттық радиостанцияларға рұқсат (лицензия) (егер ӘК радиоаппаратурамен жабдықталса);
- 8) төңіректегі шуыл бойынша ӘК сертификаты;
- 9) ӘК ұшуда пайдалану бойынша басшылық (бұдан әрі - ҰПБ);
- 10) пайдаланушының ұшуды орындауы бойынша басшылық (бұдан әрі - ҰОБ) немесе ұшу тапсырмасын орындауда экипаждың міндеті сипатталған бекітілген ҰОБ қолданыстағы бөлігі;
- 11) ИКАО талаптарында көзделген аэронавигациялық және ұшуға қажетті құжаттар;

Осы Қағидалардың 7–тармағы 6), 7), 8), 9) және 10) тармақшаларында көрсетілген құжаттардың болуы аса жеңіл авиацияның әуе кемелері үшін міндетті емес.

8. Азаматтық әуе кемесінің ұшуды орындауы үшін талап етілетін қосымша құжаттар Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясында ұшуды жүргізу қағидаларымен көзделеді.

9. Аса жеңіл авиацияның ӘК әуеайлақ (қону алаңы) ауданында оқу-жаттығу ұшуларын орындау кезінде міндетті түрде мынадай құжаттар болуы тиіс:

- 1) ӘК мемлекеттік тіркеу куәлігінің көшірмесі;
- 2) ұшу жарамдылық сертификатының көшірмесі;
- 3) дайындалған карталар, схемалар және ұшудағы кез-келген өзгерістер ескерілмеген болжамды ұшу жоспарын қамтитын басқа да құжаттар немесе тиісті мәліметтер;
- 4) бақылау тексерісінің картасы;
- 5) әуе кемесінің ҰПН.

10. Жолаушыларды коммерциялық әуе тасымалдау жағдайында азаматтық әуе кемелерінің ұшулары, егер олардың аспаптары мен жабдықтары:

- 1) ұшу жарамдылығын анықтайтын жалпытехникалық стандарттар және пайдалану-техникалық құжаттамаларды қоса есептегенде, оларға қолданатын талаптарға сәйкес орнатылған;
- 2) MEL көзделген жағдайларды есептемегенде ұшудың жоспарланған түріне қатысты жұмысқа қабілетті болған жағдайда ғана орындалады.

Коммерциялық әуе тасымалын жүзеге асыруда азаматтық әуе кемелерін аспаптар және жабдықтармен жабдықтауға қойылатын талаптары Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2011 жылғы 26 шілдедегі № 859 қаулысымен бекітілген Қазақстан Республикасының азаматтық әуе кемелерінің ұшу жарамдылық нормаларына және Азаматтық авиацияда ұшуды орындау қағидаларына сәйкес белгіленеді.

11. Әуе кемелері ең жоғары (сертификатталған) ұшу массасына қарай 1-кестеге сәйкес жіктеледі.

## 1-кесте

Жіктеме	Мәні	Барынша жоғары ұшып көтерілу салмағы, кг	
		Ұшақтар	Тікұшақтар
ауыр	I класс	136 000 жоғары	10000 жоғары
орташа	II класс	5700-ден 136 000-ға дейін	3180-нен 10000-ға дейін
жеңіл	III класс	2250-ден 5700-ге дейін	2250-ден 3180-ге дейін
Аса жеңіл	IV класс	750-ден 2250-ге дейін	750-ден 2250-ге дейін
	V класс	750-ден кем	750-ден кем

12. Азаматтық әуе кемелер ұшу қашықтығы бойынша мыналарға бөлінеді:

- 1) магистральдық қашықтық – 6000 км және одан астам;
- 2) магистральдық орта – 2500-нан 6000 км дейін;
- 3) магистральдық жақын – 1000-нан 2500 км дейін;
- 4) ұшу қашықтығы 1000 км дейін әуе кемелері.

13. Издегі турбуленттілік санаты бойынша және ұшып көтерілудің ең көп сертификатталған массасына сәйкес әуе кемелері мыналарға бөлінеді:

1) ауыр (H) – салмағы 136 тонна немесе одан астам әуе кемелерінің барлық үлгілері;

2) орта (M) – салмағы 136 тоннадан аз, бірақ 7 тоннадан көбірек әуе кемелерінің үлгілері;

3) жеңіл (L) – салмағы 7 тоннадан аспайтын әуе кемелерінің үлгілері.

Турбуленттілік санаты әуе кемелеріне қатысы бойынша ауыр әуе кемелеріне тән, мұндай әуе кемелері мен ӘҚҚ (ӘҚБ) органдары арасында ұшып шығу немесе ұшып келу алдында бастапқы радиотелефон байланысын орнату кезінде ӘК шақырымына "ауыр" деген сөз қосылады.

14. Тікұшақтар ұшу-техникалық сипаттамасы бойынша мыналарға бөлінеді:

1) 1-класты ұшу-техникалық сипаттамасы бар тікұшақтар, сындарлы қуат қондырғысы жұмыс істемей қалған жағдайда оларға ұшып көтерілу аймағында қонуды орындауға немесе ақаулық қашан болғанына қарай жерге қонудың тиісті аймағына дейін ұшуды қауіпсіз жалғастыруға мүмкіндік береді;

2) 2-класты ұшу-техникалық сипаттамасы бар тікұшақтар, ақаулық ұшып көтерілуден соң сипатты нүктеге жеткенге дейін немесе мәжбүрлі қонуды орындау талап етілетін қонуға дейін сипатты нүктеден соң орын алған жағдайларды қоспағанда, сындарлы қуат қондырғысы жұмыс істемей қалған жағдайда оларға ұшуды қауіпсіз жалғастыруға мүмкіндік береді;

3) 3-класты ұшу-техникалық сипаттамасы бар тікұшақтар, ұшу траекториясының кез-келген нүктесінде қуат қондырғысы жұмыс істемей қалған жағдайда оларға мәжбүрлі қонуды орындауға мүмкіндік береді.

15. Мемлекеттік авиация әуе кемелерінің жіктеуіші мемлекеттік авиация саласындағы уәкілетті орган бекіткен мемлекеттік авиацияның ұшуын орындау ережесімен анықталады.

16. Түнгі ұшу жүргізілетін әуе кемелері мұндай ұшуға арналған арнайы жабдықтармен жарақталады.

17. Олардың болуы конструкцияда көзделмеген әуе кемелерін қоспағанда, әуе кемелері ұшу параметрлерін тіркеуге арналған аппаратурамен міндетті түрде жабдықталады.

18. Ұшу жарамдылығының сертификаты алғашқы рет 2008 жылғы 1 шілдеден кейін берілген және біреуі автоматты болып табылатын кемінде екі ELT-пен жарақтандырылатын ұшақтарды қоспағанда, бортында 19-дан астам жолаушы тасымалдау рұқсат етілген азаматтық ұшақтардың барлығы кемінде бір КОСПАС-САРСАТ (ELT – ағылшын тіліндегі қысқартылған аббревиатура) жүйесінің автоматты авариялық жетекті хабар таратқышымен жарақтандырылады.

Ұшу жарамдылығының сертификаты алғашқы рет 2008 жылғы 1 шілдеден кейін берілген және кем дегенде бір автоматты ELT-пен жарақтандырылатын ұшақтарды қоспағанда, бортында 19 немесе одан кем жолаушы тасымалдау рұқсат етілген азаматтық ұшақтардың барлығы кез келген үлгідегі кемінде бір ELT-пен жарақтандырылады.

Ұшуды 1 және 2-сыныпты ұшу-техникалық сипаттамаларына сәйкес орындайтын азаматтық тікұшақтардың барлығы кемінде бір автоматты ELT-пен, ал авиациялық жұмыстарды орындау үшін су кеңістігі үстінен ұшқан кезде кемінде бір автоматты ELT-пен және құтқару салына немесе құтқару кеудешесіне бір авариялық-құтқару жетекті хабар таратқышымен (ELT(S) – ағылшын тіліндегі қысқартылған аббревиатура) жарақтандырылады.

Ұшуды 3-сыныпты класты ұшу-техникалық сипаттамаларына сәйкес орындайтын азаматтық тікұшақтардың барлығы кемінде бір автоматты ELT-пен, ал құрлықтан планирлеу режимінде ұшудың немесе қауіпсіз мәжбүрлі қонудың шекті қашықтығынан артатын арақашықтықта су кеңістігі үстінен ұшуды орындаған кезде кемінде бір автоматты ELT-пен және құтқару салына немесе құтқару кеудешесіне бір ELT(S)-пен жарақтандырылады.

**Ескерту. 18-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Үкіметінің 31.07.2013 № 752 қаулысымен (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).**

19. Әуеайлақ әуе кемелерінің минимумдары мен схемаларын есептеу үшін барынша көп сертифициатталған қону салмағы кезінде жалтару жылдамдығынан (

жіктелген жылдамдық) 1,3 есе астам жылдамдықты айқындауға негізделген ИКАО санаттары бойынша азаматтық әуе кемелерін жіктеу пайдаланылады, 2 - кестеде:

2-кесте

ӘК санаты	Барынша аз қону жылдамдығы, сағатына километр
A	169-дан аз
B	169-223
C	224-260
D	261-306
E	307-390

### 3. Борт журналы

20. Әрбір әуе кемесінде борт журналы болады. Журналда ӘК барлық жүйелері мен агрегаттарының жағдайы, олардың техникалық ерекшеліктері, туындаған жарамсыздықтар, кемеңнің борт мүлігі және ұшулар туралы мәліметтер, ӘК туралы деректер, оның агрегаттары мен бөлшектерін ауыстыру, анықталған жарамсыздықтар мен оларды пайдалану кезінде оларды жөндеу, экипаждардың ауысымында ӘК қабылдау-тапсыру және сақтау беру туралы ақпараттар болады.

21. Борт журналының типтік формалары мен мазмұны осы Қағидалардың 1-қосымшасында берілген.

### 4.Әуе кемесі экипажы

22. Әуе кемесін, оның тиісті пайдаланылуы мен ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ететін экипаж басқарады.

Мемлекеттік авиация саласындағы уәкілетті орган белгіленген тәртіппен ұшуды орындау кезінде әуе кемесіне қызмет көрсету және оны басқару бойынша лауазымдық функцияларды орындау тапсырылған авиациялық персонал адамдары әуе кемесінің экипажы болып табылады.

Азаматтық әуе кемесі экипажы ұшу және кабиналық экипаждан тұрады.

23. Азаматтық әуе кемесінің ұшу экипажының ең аз құрамын әуе кемесінің үлгісі мен мақсатына, пайдалану мақсаттары мен шарттарына қарай оны әзірлеуші айқындайды және әуе кемесінің әрбір үлгісіне жеке ұшуда пайдалану жөніндегі құжаттарында көрсетіледі.

24. Эксперименттік ӘК-ге сынақ жүргізу кезеңінде ұшу экипажының ең аз құрамын ӘК әзірлеуші айқындайды.

25. Ұшу экипажының толық емес құрамымен ұшуды орындауға тыйым салынады. Экипаждың әрбір мүшесі, егер оның пікірінше ұшудың ойдағыдай аяқталуына негізді күмәні болса ұшу тапсырмасын орындаудан бас тартуға құқылы.

26. Ұшуды басқару бір пилотпен (ұшқышпен) қамтамасыз етілетін және бортта экипаждың басқа мүшелерінің болуы талап етілмейтін ӘК экипажы әуе кемесінің командирінен тұрады.

27. Белгіленген тәртіппен тиісті оқудан өткен, пилот куәлігі (сертификаты) және осы үлгідегі әуе кемесін дербес басқару құқығына рұқсаты бар тұлға азаматтық әуе кемесінің командирі бола алады.

Белгіленген тәртіппен тиісті оқудан өткен және осы үлгідегі әуе кемесін дербес басқару құқығына рұқсаты бар адам мемлекеттік әуе кемесінің командирі бола алады.

28. Әуе кеменің командирі (бұдан әрі - ӘКК) оның ӘК-ні басқаруды жүзеге асырмайтынына қарамастан ұшу және ӘК пайдалану қағидаларын сақтауды қамтамасыз етеді, ӘК-дегі тәртіпке, онда жүру-тұру қағидасының сақталуына жауап береді, сондай-ақ борттағы адамдардың қауіпсіздігін, ӘК-нің, жүк пен мүліктің сақталуын қамтамасыз ету бойынша шаралар қабылдайды. ӘКК өкімін ӘК бортындағы барлық адамдар орындайды.

ӘКК ӘК бортындағы барлық тұлғалардан ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етумен байланысты қағидалардың мүлтіксіз орындалуын талап етеді, сондай-ақ өз құзыреті шегінде ӘК бортындағы кез келген адамға тиісті өкім береді.

29. Азаматтық әуе кемесін басқару кезеңдерінде, ұшу, ұшып көтерілуден кейінгі биіктікке ұшуы, қону алдындағы маневрді орындау үшін төмен түсу, қонуға бет алу және қону кезінде ұшу экипажының кабинасында ұшу тапсырмасын орындауға қатысы жоқ тұлғаның, сондай-ақ ӘК басқарылуын, ӘК жүйесі мен жабдықтарды дұрыс пайдалануын шектейтін заттардың болуына рұқсат етілмейді.

Ұшудың барлық аралығында ұшу экипажының кабинасының есігі тиекті жабдықпен жабылады.

Кабинадағы экипаж мүшелері ұшу экипажының кабинасына шақыру немесе ӘКК рұқсаты бойынша кіреді.

Ұшудың қолайлы жағдайларында, ұшу кезеңдерін, қонуға енуді және қонуды есептемегенде, ӘКК шақыруы немесе рұқсаты бойынша ұшу тапсырмасын орындауға қатысы жоқ ұшу экипаж адамының кабинада болуына жол беріледі.

Ұшу экипажының мүшелері қолайлы жағдайларда ӘКК рұқсатымен өз жұмыс орындарын тастай алады.

30. ӘКК өз функцияларын орындау кезінде "Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы" Қазақстан Республикасы Заңы 57-бабының 5-тармағына сәйкес құқықтарды пайдаланады.

31. Ұшу тапсырмасына тексеруші ретінде қосылған пилот (ұшқыш) мамандығы бар лауазымды тұлға экипажда жетекші болып табылады және ұшу қауіпсіздігіне жауапты болады.

32. ӘКК денсаулық жағдайы немесе басқа да себептер бойынша ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ете алмаған жағдайда пилот (ұшқыш) мамандығы бар тексеруші немесе екінші пилот (тексеруші болмаған кезде) ӘКК функциясын орындауды өзіне алады.

33. ӘК бортындағы жолаушы ретіндегі адамдарға, оның ішінде тапсырыс берушінің өкілдеріне экипаж қызметіне араласуға және одан ұшудың бекітілген тапсырмасын және (немесе) ұшуды орындау тәртібін өзгертуді талап етуге тыйым салынады.

34. Өндірістік немесе әдістемелік ұшуды орындайтын экипаж құрамына ұшу құрамы адамдарының ішінен біреуден аспайтын тексерушіні, нұсқаушыны және бір тағылымдамадан өтушіні қосуға рұқсат етіледі.

35. Ұшуға рұқсаты бар, басқа тексерушінің бар болуына қарамастан, азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органның лауазымды тұлғасы ұшуға тексеруші ретінде рәсімдеумен әуе кемесі экипажының құрамына енгізіледі.

Азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органның ұшуға рұқсаты жоқ лауазымды адам:

1) ұшу экипажының кабинасында болу қажет авиациялық персоналдың жұмысына, ӘК жүйесі мен жабдықтарына тексерісті жүзеге асыру кезінде, ұшу экипажының кабинасында болу құқығымен және ұшу тапсырмасын ресімдеуші ретінде экипаж құрамына енеді.

2) тапсырмада қызметтік жолаушылар ретінде ресімделеді.

36. Мемлекеттік авиация саласындағы уәкілетті органның лауазымды тұлғалары тексеруші ретінде мынадай жағдайларда ұшу тапсырмасын ресімдеумен:

1) ұшудың барлық кезеңдерінде экипаж кабинасында, әуе кемесін басқаруға кедергі жасамау құқығымен ұшуды ұйымдастыру және орындалуын бақылаудың барлық мәселелері бойынша әуе кемесінің аталған түріне ұшуға рұқсаттың болған жағдайында;

2) ұшудың ұйымдастырылуын бақылау, жүйелер мен жабдықтарды пайдалану және экипаждың Қазақстан Республикасында мемлекеттік авиацияда ұшуды орындау қағидаларын ұстануы мәселелері бойынша әуе кемесінің аталған түріне рұқсаттың болмаған жағдайында экипаж құрамына енеді.

Мемлекеттік авиация саласындағы уәкілетті органның инженер-техникалық құрамның мамандары ұшу экипажының әуе кемесінің жүйелері мен жабдықтарын пайдалануын бақылауды жүзеге асыру үшін экипаж кабинасында болу құқығымен тексеруші ретінде экипаж құрамына енеді.

37. Экипаж мүшелері қызметтік функцияларды орындау кезінде белгіленген киім нысанын сақтайды, тиесілік бойынша азаматтық немесе мемлекеттік

авиацияның авиациялық персоналының қолданыстағы куәлігі (сертификаты) болады.

38. Ұшу барысында апатқа ұшыраған немесе ұшырап жатқан адамдар туралы ақпарат алған ӘКК, егер бұл осы ӘК-ның, жолаушылар мен экипаждың ұшу қауіпсіздігіне қатер төндірмесе бұл туралы тиісті ӘҚҚ (ӘҚБ) органына хабарлайды, мүмкіндігінше көмек көрсетеді.

39. Мәжбүрлі қонған жағдайда ӘКК өз өкілеттіктерін іздеу және құтқару қызметінің өкілдеріне бергенге дейін ӘК бортындағы адамдардың іс-әрекетін басқарады.

40. Ұшу кезінде шұғыл медициналық көмек қажет болатын науқастар, сондай-ақ жұқпалы аурулар болуына немесе тағамнан улануға күдігі бар адамдар анықталған жағдайда ӘКК бұл туралы бірінші қонатын әуеайлақ қызметтеріне хабарлайды.

41. Апатқа ұшыраған ӘК-нің сақталуын қамтамасыз ету мақсатында ӘКК кемені, багажды, жүкті, поштаны тасымалдау шараларын және жағдай бойынша туындаған басқа да қажетті шараларды қабылдайды.

42. ӘК экипажының мүшелеріне алкогольдік мас күйінде немесе кез келген есірткі және психотропты заттардың әсерінен қызметтік функцияларын орындауына тыйым салынады.

## **5. Қазақстан Республикасының аумағынан ұшуларды орындау Ұшуларды сыныптау**

43. Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде әуе кемелерінің ұшуы ұшақ жүргізу мақсатына, пилоттау жағдайына және әуе навигациясының радиотехникалық құралдарын пайдалануына (бұдан әрі - РТҚ), орындау ауданына (орнына), ұшу биіктігіне, физикалық-географиялық жағдайларына және тәулік мерзімдеріне байланысты сыныпталады.

44. Әрбір ӘК ұшуы белгіленген тәртіппен бекітілген ұшу жоспарына сәйкес орындалады. Ұшуды орындауға берілген ӘКК құқық беретін құжаттар ұшу тапсырмасы (ұшу парағы) болып табылады.

Мақсатына қарай ұшу мыналарға бөлінеді:

1) әскери – белгіленген мақсат бойынша мемлекеттік авиацияның әуе кемелерін талқандаудың авиациялық құралдарын немесе әскери қолданудың басқа да әскери тапсырмаларын орындау;

2) арнайы – төтенше жағдай немесе ерекше кезең жарияланған кезде ұлттық қауіпсіздік пен мемлекеттің аумақтық тұтастығының, құқықтық тәртіп пен мемлекет шекарасының сақталуын қамтамасыз ету бойынша тапсырмаларды орындау;



- 3) көліктік – жолаушыларды, жүктерді, пошта мен багаждарды тасымалдау;
- 4) авиациялық жұмыстарды орындау бойынша ұшулар;
- 5) іздестіру-құтқару, апаттық-құтқару және халыққа медициналық көмек көрсету (оның ішінде табиғи және техногендік сипаттағы зілзала кезінде)

6) оқу:

Қазақстан Республикасының мемлекеттік және азаматтық авиациясы авиациялық (ұшу) оқу орындарының курсанттары мен тыңдаушыларын үйретуге арналған ұшулар;

мемлекеттік авиацияның құрылымдық бөлімшелерінде авиация мамандарын дайындау үшін ұшулар.

7) жаттығу – ұшу құрамын жаттықтыру және біліктілігін тексеру;

8) зерттеу (ғылыми) - ғылыми зерттеулер жүргізу;

9) сынақ (бақылау-сынақ) – әуе кемелерін немесе оларға орнатылған қозғалтқыштар мен жабдықтарды сынау;

10) жер үсті радиотехникалық құралдарын ұшып тексеру - радиотехникалық құралдар шоғырын, навигация мен байланысты, жер үсті қону жүйелерін тексеру және жөнделген күйге келтіру;

11) әуе кемелерін ұшып тексеру (әуе кемелерін бақылау ұшып тексерулері) – әуе кемелерінің жерде тексерілмейтін, сондай-ақ ұзақ тұрақтан кейінгі жүйелері мен агрегаттарының және қуат қондырғыларының жұмысын ұшу кезінде тексеру ;

12) айдап апару – әуе кемелерін авиажөндеу кәсіпорнына (техникалық қызмет көрсету), авиажөндеу кәсіпорнынан жаңа орналасу немесе жұмыс істеу орнына айдап апару;

13) көрнекілік – авиациялық және парашюттық техниканы көрсету, авиация жетістіктерін насихаттау, сондай-ақ бұқаралық-саяси, спорттық және мәдени іс-шараларды өткізу мақсатында;

45. Ұшу жағдайлары мен әуе навигациясының РТҚ пайдалану бойынша ұшу мыналарға бөлінеді:

1) визуалды ұшу қағидалары бойынша (бұдан әрі - ВҰҚ);

2) аспаптар бойынша ұшу қағидалары бойынша (бұдан әрі - АҰҚ).

46. Ұшуды орындау ауданы (орны) бойынша ұшу мыналарға бөлінеді:

1) Әуеайлақ (аэроторап) ауданындағы әуеайлақтық (аэротораптық);

2) трассалық – әуе трассалары мен жергілікті әуе желілері бойынша;

3) алаңдық – авиациялық жұмыстарды орындау аймақтарында;

4) бағыттық - трассалық, бір (барлық) ұшу кезінде белгіленген бағыт пен әуе трассасы бойынша орындалады;

5) бағыттық – трассадан және жергілікті әуе желісінен тыс бағыт бойынша;

б) арнайы белгіленген аудандар мен ӘҚБ органдарының жауапты аймақтарында орындалатын басқа да ұшулар.

47. Ұшуды орындау биіктігі бойынша мыналарға бөлінеді:

1) шағын биіктік шегінде – жер бедері немесе су беті үстінен 0 м-ден 200 м (қоса алғанда) дейін;

2) шағын биіктікте – жер бедері немесе су беті үстінен 200 м жоғары және 1000 м (қоса алғанда) дейін;

3) орта биіктікте – теңіз деңгейінен 1000 м жоғары және 4000 м (қоса алғанда) дейін;

4) жоғары биіктікте – теңіз деңгейінен 4000 м жоғары және 12000 м (қоса алғанда) дейін;

5) стратосферада – теңіз деңгейінен 12000 м жоғары.

48. Физикалық-географиялық жағдайлар бойынша мынадай:

1) жазық және төбелі жерлердің үстімен;

2) таулы жерлердің үстімен;

3) елсіз шөлді (бағдарсыз) жерлердің немесе мұхиттың су бетінің үстімен;

4) Солтүстік және Оңтүстік жартышарлардың полярлық аудандарындағы ұшулар болып бөлінеді.

49. Тәулік мезгілдері бойынша ұшулар:

1) күннің шығуы мен батуы арасындағы кезеңде орындалатын күндізгі;

2) күннің батуы мен шығуы арасындағы кезеңде орындалады күндізгі;

3) ӘК ұшып көтерілуінен бастап қонғанға дейінгі кезеңде аралас, оларды орындау кезінде күндізгі ұшудан түнгі немесе керісінше ауысу орын алатын;

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

## **Әуесайлақ минимумдары**

50. Метеорологиялық минимумдар ұшуды орындау қауіпсіздігі үшін әуесайлаққа, әуе кемесіне, әуе кемесінің командиріне, авиациялық жұмыстар түрлеріне арналып белгіленеді. Ұшуды орындау минимумдарын белгілеу кезіндегі негізгі параметрлер мыналар болып табылады: шешім қабылдау биіктігі, бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі (тік көрінушілік), көрінушілік (ұшып көтерілу-қону жолағындағы көрінушілік), сондай-ақ аса жеңіл авиация үшін қосымша – атмосфералық турбуленттілік (бұлтақтау) дәрежесі.

51. Ұшып көтерілуге арналған әуесайлақтың пайдалану минимумы ұшу-қону жолағындағы көрінімнің (көрінушіліктің) және қажет болған кезде осы санаттағы ӘК ұшып көтерілуге рұқсат етілетін бұлттардың төменгі шекарасы биіктігінің (бұдан әрі - БТШБ) ең аз рұқсат етілген мәндері бойынша белгіленеді.

52. Қонуға арналған әуеайлақтың пайдалану минимумы ұшу-қону жолағындағы көрінімнің (көрінушіліктің) және осы санаттағы әуе кемесінің қонуына ең аз рұқсат етілетін шешім қабылдау биіктігінің (бұдан әрі - ШҚБ) рұқсат етілген мәндері бойынша белгіленеді.

53. Ұшып көтерілуге арналған ӘК минимумы осы үлгідегі әуе кемесінің ұшып көтерілуді қауіпсіз жүргізуіне мүмкіндік беретін ұшу-қону жолағындағы (бұдан әрі - ҰҚЖ) көрінімнің ең аз рұқсат етілген мәндері бойынша белгіленеді.

54. Қонуға арналған ӘК минимумы осы үлгідегі ӘК ұшып көтерілуді қауіпсіз жүргізуіне мүмкіндік беретін ҰҚЖ көрінімнің және ШҚБ ең аз рұқсат етілген мәндері бойынша белгіленеді.

55. Ұшып көтерілуге арналған ӘКК минимумы ҰҚЖ көрінімнің және қажет болған кезде ӘКК-нің осы санаттағы әуе кемесімен ұшып көтерілуге рұқсат етілетін БТШБ ең аз рұқсат етілген мәндері бойынша белгіленеді.

56. Қонуға арналған ӘКК минимумы ҰҚЖ көрінімнің және ӘКК-нің осы үлгідегі ӘК-мен қонуды орындауына рұқсат етілетін ШҚБ ең аз рұқсат етілген мәндері бойынша белгіленеді.

57. Авиациялық жұмыстар түрлерінің минимумы жұмыстардың осы түрі үшін белгіленген ұшу қағидаларын қолданатын (ВҰҚ, АҰҚ) авиациялық жұмыстардың түрін орындауға рұқсат етілетін көрінушіліктің және БТШБ ең аз рұқсат етілген мәндері бойынша белгіленеді.

58. Әуе кемелерінің ұшып көтерілуіне және қонуына арналған әуеайлақтың пайдалану минимумы Мемлекеттік авиацияның ұшуды жүргізу қағидаларына және Азаматтық авиацияның ұшуды жүргізу қағидаларына (бұдан әрі – авиация саласындағы ұшуды жүргізу қағидаларына) сәйкес есептелінеді.

Әуе кемелерінің пайдаланушыларымен есепке алынған ұшып көтерілуі және қонуға арналған әуеайлақтың пайдалану минимумдары ұшуды жүргізу басшылығында көрсетіледі.

Азаматтық әуе кемелерін пайдаланушыларға, соның ішінде шетелдіктерге арналған ИКАО II және III санаттарының минимумы бойынша ұшуды орындауға рұқсатты Қазақстан Республикасының азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органы береді.

59. Әрбір нақты жағдайда ұшып көтерілуге және қонуға арналған минимумдар әуеайлақтың, әуе кемесінің және әуе кемесі командирінің минимумдары ішінен ең жоғарысы бойынша айқындалады.

60. Әуеайлаққа уақтылы қайту, екінші айналымға кету немесе бағытталған әуеайлаққа дейін ұшуды қауіпсіз жалғастыруға мүмкіндік бермейтін басқа да себептер бойынша қосалқы әуеайлаққа қону ӘКК сауатты шешімі болып танылады.

61. Азаматтық кемелерінің күрделі метеорологиялық жағдайларда ұшу тиімділігін, жүйелілігін және қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган Қазақстан Республикасының азаматтық авиациядағы ұшуды жүргізу қағидаларына сәйкес ұшып көтерілуге және қонуға дәл еруге арналған төмендетілген минимумдарды белгілейді.

62. Әуеайлақтар, әуе кемелерінің үлгілері, әуе кемелері командирлері, авиациялық жұмыстардың түрлері үшін жел жылдамдығы бойынша шектеу белгіленеді.

### **Әуе трассалары, жергілікті әуе желілері мен белгіленген бағыттар**

63. Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде әуе кемелерінің ұшулары әуе трассалары, жергілікті әуе желілері бойынша, белгіленген маршруттар бойынша және олардан тыс жүргізіледі.

64. Әуе трассалары мен жергілікті әуе желілерін "Әуе трассаларын және жергілікті әуе желілерін пайдалануға рұқсат беру қағидасын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрі міндетін атқарушының 2010 жылғы 20 қыркүйектегі № 422 бұйрығымен бекітілген Әуе трассаларын және жергілікті әуе желілерін пайдалануға рұқсат беру қағидаларына сәйкес пайдалануға рұқсат беріледі.

65. Әуе трассалары Қазақстан Республикасының Әуе трассалары тізбесіне енгізіледі, онда әрбір трассаға арнап үшін ұшу үшін бөлінген эшелондар мен трасса ені белгіленеді. Қолда бар радионавигациялық жабдыққа қарай әуе трассасының ені 10-нан 25 км-ге дейін белгіленеді.

66. Әуе кемелерінің ұшуына арналған жергілікті әуе желілерінің ені ВҰҚ бойынша 4 км-нен аспайтын мөлшерде белгіленеді және Қазақстан Республикасының жергілікті әуе желілері тізбесінде көрсетіледі.

Әуе кемелерінің ұшуы үшін ВҰҚ бойынша белгіленген маршруттың ені 4 км-нен аспайтындай болып белгіленеді.

**Ескерту. 66-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Үкіметінің 30.12.2013 № 1429 қаулысымен (алғашқы ресми жарияланғанынан кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).**

### **Әуеайлақтар**

67. Әуеайлақтардың мынадай түрлері бар:

1) ҰҚЖ бетінің түрі бойынша – жасанды жамылғысы бар, топырақты гидроайлақтар, қарлы, мұзды әуеайлақтар (тікұшақ айлағы) және, сондай-ақ

жүзбелі баржалардағы, кемелер мен басқа да құрылыстардағы (ғимараттардың шатырларында, бұрғылау мұнараларында, жасанды аралдар мен жабдықтарда);

2) оларды пайдалану түріне қарай: күндізгі, түнгі және тәулік бойы жұмыс істейтін тұрақты, уақытша;

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

4) орналасуы бойынша: базалық, аралық, ұшып шығу, мақсатты және қосалқы;

5) теңіз деңгейінен биіктігі және бедерінің сипаттамасы бойынша: таулы, жазықтағы гидроайлақтар;

6) ӘК қонуға арналған минимумдар бойынша пайдалануға рұқсат етуі бойынша санатталған және санатталмаған;

7) тиістілігіне қарай: азаматтық авиация, эксперименттік авиация, мемлекеттік авиация әуе айлақтарына (тікұшақ айлақтары) жатады.

68. Жасанды ҰҚЖ мөлшеріне және жабындының салмақ түсіруіне қарай әуеайлақтар:

1) азаматтық авиацияда – Қазақстан Республикасы Үкіметі бекітетін азаматтық авиацияның әуеайлақты пайдалану жарамдылық нормасына сәйкес А, Б, В, Г, Д және Е класстарына;

2) мемлекеттік авиацияда – болып мемлекеттік авиацияның өкілетті органымен бекітілетін Қазақстан Республикасының мемлекеттік авиациядағы әуеайлақтарға (тікұшақ алаңы) қойылатын Әуеайлақтарды, автомобиль жолдарының әуеайлақтық учаскелерінің пайдалану жарамдылығының нормаларына және тактика-техникалық талаптарына сәйкес I, II, және III класстарына бөлінеді.

69. Сыныпталған әуеайлақтарда (А-Е сыныбы) әуе кемелерінің ұшып көтерілуі мен қонуы үшін тұрақты пайдалану дайындығында ұсталатын қосалқы топырақты ҰҚЖ болуы ұсынылады.

70. ҰҚЖ аз көлемімен азаматтық әуеайлақтар Е класындағы әуеайлақтармен (ҰҚЖ ұзындығы 500 метрден кем емес) салыстырғанда сыныпталмаған әуеайлақтарға жатады.

71. Әуеайлақтарынан басқа ұшуды орындау үшін мөлшері тиісті үлгідегі ӘК-нің қауіпсіз ұшып көтерілуі мен қонуын қамтамасыз ететін қону алаңдары пайдаланылуы мүмкін.

72. Азаматтық әуеайлақтар (тікұшақ алаңы) уақытша әуеайлақтарды, "Жіктелмеген және уақытша әуеайлақтардың, қону алаңдарының пайдаланушыларын тіркеу ережесін бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің міндетін атқарушының 2011 жылғы 23 желтоқсандағы № 578 және Қазақстан Республикасы Қорғаныс министрінің 2011

жылғы 3 ақпандағы № 55 бірлескен бұйрығымен бекітілген талаптарға сәйкес пайдаланушыны тіркеуге жататын авиациялық жұмыстарды және қону алаңдарын қамтамасыз етуге арналған әуеайлақтарды есептемегенде Қазақстан Республикасының азаматтық әуеайлақтарының мемлекеттік тізілімінде тіркеуге жатады.

Мемлекеттік авиацияның әуеайлақтары Әуеайлақ, мемлекеттік авиацияның автомобиль жолдарының әуеайлақ учаскелерінің тізілімінде тіркеуге жатады.

73. "Бірлесіп орналастыру және бірлесіп пайдалану әуеайлақтарының тізбесін бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің міндетін атқарушының 2010 жылғы 12 тамыздағы № 356 және Қазақстан Республикасы Қорғаныс министрінің 2010 жылғы 5 қыркүйектегі № 627 бірлескен бұйрығымен бекітілген Бірлесіп орналастыру және бірлесіп пайдалану әуеайлақтарының тізбесіне енгізілген азаматтық және мемлекеттік авиацияның әуе кемелерін бірлесіп орналастыру әуеайлақтарын пайдалану тәртібі, "Қазақстан Республикасы азаматтық және мемлекеттік авиациясының бірлесіп орналастыратын әуеайлақтарын пайдалану ережесін бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің 2011 жылғы 25 ақпандағы № 91 және Қазақстан Республикасы Қорғаныс министрінің 2011 жылғы 18 наурыздағы № 128 бірлескен бұйрығымен бекітілген Қазақстан Республикасы азаматтық және мемлекеттік авиацияның бірлесіп орналастыратын әуеайлақтарын пайдалану ережесімен белгіленеді.

74. Азаматтық әуеайлақтар олардың ведомстволық тиістілігіне қарамастан әуе кемелері үшін қосалқы әуеайлақтары ретінде пайдаланылады.

75. Әуеден іріктелген және пайдаланудың жергілікті ерекшеліктері мен қолданыстағы шектеулерді ескеретін уақытшаларынан басқа, әуеайлақтары (тікұшақ айлақтары) мен қону алаңдарында ұшуды орындау тәртібі әуеайлақ (аэроторап) ауданында ұшуды орындау жөніндегі нұсқаулықта (бұдан әрі - ҰОН) немесе әуеайлақтың (аэротораптың) аэронавигациялық паспортында айқындалады. Бұл құжаттар осы Қағидаларға 2-қосымшаға сәйкес әзірленеді және авиация саласындағы тиісті уәкілетті орган бекітуі тиіс.

76. ҰОН (аэронавигациялық төлқұжат) бекітілмеген әуеайлақтарда (тікұшақ айлақтары) және қону алаңдарында (аудан келген және уақытшаларды есептемегенде) ұшулар жүргізілмейді.

77. Әуеайлақ (тікұшақ айлағы) ауданында ҰОН (аэронавигациялық төлқұжат) ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету талаптарына сәйкес кезеңдік тексерілуге жатады. Тексеруді мемлекеттік және азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органдар бес жылдан бір реттен жиі емес жүргізеді.

78. Әуеайлақ (тікұшақ айлағы) немесе аэроторап ауданында ұшуды және ӘҚҚ (ӘҚБ) орындау үшін қажетті мәліметтер аэронавигациялық ақпарат құжаттарында жарияланады.

### **Ұшуды қамтамасыз ету тәртібі**

79. Ұшуды қамтамасыз ету тәртібі мемлекеттік және азаматтық авиация саласындағы нормативтік құқықтық актілердің талаптарына сәйкес ұйымдастырылады және жүзеге асырылады және мыналарды қамтиды:

- 1) аэронавигациялық ақпаратпен қамтамасыз ету;
- 2) метеорологиялық қамтамасыз ету;
- 3) мемлекеттік авиация ұшуын штурмандық қамтамасыз ету;
- 4) инженерлік-авиациялық қамтамасыз ету;
- 5) азаматтық авиация ұшуларын жер бетінде қамтамасыз ету;
- 6) азаматтық авиация ұшуларын әуеайлақтық-техникалық қамтамасыз ету;
- 7) радиотехникалық қамтамасыз ету;
- 8) азаматтық авиация ұшуларын электржарық-техникалық қамтамасыз ету;
- 9) орнитологиялық қамтамасыз ету;
- 10) медициналық қамтамасыз ету;
- 11) авариялық және іздестіру-құтқарушылық қамтамасыз ету;
- 12) метрологиялық қамтамасыз ету.

80. Азаматтық авиация үшін қосымша қамтамасыз ету түрлері көзделген:

- 1) өндірістік қызметті шұғыл басқару;
- 2) экологиялық қамтамасыз ету;
- 3) коммерциялық қамтамасыз ету;
- 4) режимдік қорғаумен қамтамасыз ету.

81. Ұшуды дайындау және орындау кезінде аэронавигациялық ақпаратпен қамтамасыз ету Қазақстан Республикасының аумағында жұмыс істейтін құралдар мен қызметтерге қатысты мынадай аэронавигациялық ақпаратты ұсынуды көздейді:

- 1) әуе кеңістігіне кіру (шығу) және транзит қағидалары;
- 2) әуеайлақтардың (тікұшақ айлақтарының) деректері;
- 3) навигациялық құралдардың деректері;
- 4) байланыс бойынша деректер және әуе қозғалысына қызмет көрсету түрлері , сондай-ақ онымен байланысты рәсімдер мен қағидалар.

82. Аэронавигациялық ақпаратпен қамтамасыз ету тәртібі Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 29 желтоқсандағы № 1441 қаулысымен бекітілген Әуе кемелерін пайдаланушыларды аэронавигациялық ақпаратпен қамтамасыз ету қағидаларында айқындалады.

83. Ұсынылған материалдар аэронавигациялық ақпараттың жинақталған түрінде жарияланады.

1) аэронавигациялық ақпарат жинағы - Қазақстан Республикасының АИП (ағылшын тіліндегі аббревиатурасы – AIP);

2) авиациялық хабарлама – NOTAM (SNOWTAM, ASHTAM);

3) ұшу алдындағы ақпарат бюллетені (ағылшын тіліндегі аббревиатурасы – PIB);

4) аэронавигациялық ақпараттың циркулярі – АИК (ағылшын тіліндегі аббревиатурасы – AIC).

84. ӘК экипажы ұшу алдында қолданыстағы аэронавигациялық құжаттың бортта болуын тексереді.

85. Ұшуды Аэронавигациялық құжатсыз орындауға тыйым салынады. Мемлекеттік авиацияның әуе кемелері үшін бортта аэронавигациялық ақпараттың анықтама мәліметтерінсіз әуе трассаларынан тыс жерлерде ұшуына рұқсат беріледі.

86. Ұшуларды метеорологиялық қамтамасыз ету пайдаланушыға, ұшу экипажының мүшелеріне, ӘҚҚ (ӘҚБ) органдарына, іздестіру-құтқару қызметтеріне, әуеайлақ әкімшілігіне және халықаралық аэронавигацияны жүзеге асырумен немесе дамытумен байланысты басқа органдарға олардың функцияларын орындау үшін қажетті сапалы метеорологиялық ақпаратты уақтылы ұсынуды қамтиды.

87. Азаматтық авиация ұшуларын метеорологиялық қамтамасыз ету тәртібі Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің 2010 жылғы 28 қыркүйектегі № 435 бұйрығымен бекітілген, Қазақстан Республикасының Әділет министрлігінде 2010 жылғы 28 қазанда № 6600 тіркелген Қазақстан Республикасы мемлекеттік авиациясының ұшуын метеорологиялық қамтамасыз ету қағидаларында айқындалады.

Мемлекеттік авиацияны метеорологиялық қамтамасыз ету "Мемлекеттік авиацияны метеорологиялық қамтамасыз ету ережесін бекіту туралы" ҚР Қорғаныс министрінің 2011 жылғы 3 мамырдағы № 192 бұйрығына сәйкес жүзеге асырылады.

88. Азаматтық әуе кемелерінің ұшуларын тікелей метеорологиялық қамтамасыз ету метеорологиялық уәкілетті орган тағайындаған әуеайлақ метеорологиялық органдары (авиациялық метеорологиялық орталық - АМО, авиациялық метеорологиялық (азаматтық) станция - АМАС) жүзеге асырады.

89. Әуеайлақтың метеорологиялық органдары жоқ, жұмыс режимі әуеайлақтың метеорологиялық органдарының жұмыс режимімен сәйкес келмейтін әуеайлақтар үшін:



1) метеорологиялық өкілетті орган қажет жағдайда метеорологиялық ақпаратты ұсыну үшін бір немесе бірнеше әуеайлақтың метеорологиялық органдарын тағайындайды;

2) метеорологиялық өкілетті орган және аэронавигациялық ұйым тиісті әуеайлақтарды, ӘҚК органдарын метеорологиялық ақпаратпен қамтамасыз ету қабілеттігін айқындайды.

90. Метеорологиялық органы жоқ жергілікті әуеайлақтарының әуеайлақтарындағы метеорологиялық қамтамасыз ету мынадай түрде жүзеге асырылады:

1) метеорологиялық бақылауды арнайы дайындықтан өткен және осындай бақылауларға жіберілген авиациялық персонал жүргізеді;

2) болжамдар, алдын алуларды және өзге ақпаратты метеорологиялық уәкілетті орган мен осы әуеайлақтың метеорологиялық ақпаратын пайдаланушысы арасындағы келісім бойынша жақын маңдағы әуеайлақтық метеорологиялық орган береді.

3) Экипаждың әуе кемелердің ұшып кетуге, ұшып көтерілуіне және қонуына шешім қабылдау үшін әуеайлақтарда нақты ауа-райы туралы ресми мәліметтер АМО, АМАС алынған қадағалау деректері болып табылады.

92. Әрбір нақты әуеайлақ үшін ұшуды метеорологиялық қамтамасыз ету метеорологиялық уәкілетті орган бекітетін және ӘҚК органы мен әуежай әкімшілігімен келісілген Әуеайлақта ұшуды метеорологиялық қамтамасыз ету жөніндегі нұсқаулықта нақтыланады.

93. Әуе кемелерінің экипаждары ұшар алдында және ұшу кезінде метеорологиялық ақпаратпен қамтамасыз етіледі. Бұл ақпарат ұшу уақытына, биіктігіне және бағытына (ауданына) сәйкес келеді.

Ұшу алдындағы дайындық кезеңінде әуе кемелері экипаждары мыналармен:

1) метеорологиялық консультациямен;

2) нақты ауа райы және ұшу, қону және қосымша әуеайлақтар бойынша болжамдар туралы деректермен;

3) ұшу бағыттары мен аудандары бойынша болжамдармен және алдын алумен және СИГМЕТ (ағылшын тілінен қысқартылған аббревиатурасы SIGMET ) – ұшу бағыты бойынша ерекше метеокұбылыстардың болуы немесе күтілуі туралы ) ақпаратымен;

4) жел және қауіпті табиғи құбылыстар биіктігі мен болжамдары бойынша температура болжамдарымен

5) Жер метеорологиялық серігінің суреттерімен және жер үсті метеорологиялық радиолокаторлар көмегімен алынған ақпаратпен (олар болған кезде) қамтамасыз етіледі.

94. Қону пунктінде және қосалқы әуеайлақтар бойынша болжамдардың қолданыс мерзімі қону әуеайлақтарына дейін қону уақытымен және қосымша 30 минутпен қамтамасыз етеді.

95. Ұшып көтерілу, бағыт бойынша ұшу және қонғаннан кейін процесінде әуе кемелерінің экипаждарынан алынған нақты метеожағдайлар туралы мәліметтер әуеайлақтық метеорологиялық органдар жедел жұмыста пайдаланады.

96. Егер БТШБ және/немесе қону алаңына еніп келе жатқан ӘК экипажының хабарлауы бойынша көрініс қашықтығы туралы деректер әуеайлақтық метеорологиялық органдардан алынған ресми деректерден ерекшеленсе, бұл жағдайда ұшу басшысының немесе ӘҚҚ (ӘҚБ) органының диспетчерінің сұрауы бойынша ресми болып табылатын БТШБ және/немесе көрініс қашықтығын (бақылау өлшеуіш) кезектен тыс қадағалау жүргізіледі.

97. Қадағалау деректері сұрау салудан кейін екі минуттан кешіктірмей хабарланады және авиация саласындағы метеорологиялық қамтамасыз ету қағидаларына сәйкес құжаттамалық түрде белгіленеді.

98. Ұшып бара жатқан әуе кемелерінің экипаждары ӘҚҚ (ӘҚБ) органы және радиобақылау арқылы және борттық байланыс құралдарымен метеорологиялық орган ұсынған метеорологиялық ақпаратпен қамтамасыз етіледі.

99. Әуеайлақта метеорологиялық жағдайды анықтау үшін метеорологиялық өкілетті орган тағайындаған метеорологиялық орган болмаған кезде авиациялық (ұшу) бөлімшесі басшысының шешімі бойынша экипаж құрамына даярлықтан өткен және белгіленген тәртіппен ұшу (ұшу парағында) мекемесінде рәсімделген қадағалауды жасауға рұқсат алған авиациялық пайдаланушы маманды тарта отырып, бортта жолаушыларсыз әуе кемесінде ауа райын әуелік шолуды жасайды.

100. Ұшуды инженерлік-авиациялық қамтамасыз ету:

1) авиация саласындағы тиісті уәкілетті органның нормативтік-құқықтық актілерінің талаптарына сәйкес ақаулы жай-күйдегі әуе кемесінің ұсталуын;

2) әуе кемелерінің жұмыс істемей қалуы және ақаулық себептерін талдау, олардың алдын алу жөніндегі іс-шараларды енгізілуін;

3) авиация персоналының және жер бетіндегі авиациялық қызмет көрсетудің әуе кемелерінің техникалық пайдалану қағидаларының сақталуын бақылауын;

4) әуе кемелерін пайдалануды, техникалық қызмет көрсетуді және әуе кемелерін арнайы қарауды, әуе кемелеріне және олардың қозғалтқыштарына, жүйелеріне, агрегаттарына ағымдағы және күрделі жөндеу жүргізілуін жоспарлауын;

5) кәсіби даярлықты жүргізу, әуе кемелері мен жабдықтарды техникалық пайдалану және қызмет көрсету мәселелері бойынша авиациялық персоналдың техникалық білімін және тәжірибелік дағдыларын жетілдіруін қамтиды.

101. Әуе кемелерінің инженерлік-техникалық құрамы жоқ, ӘК экипажы жоқ жердегі әуеайлақтарына (тікұшақ айлағына) және қону алаңдарына әуе кемелерінің ұшуды орындау кезінде осы ӘК ҰПН-де белгіленген көлемде ӘК қарау жүргізіледі. Қарау және ақаулықты жою кезінде орындалған жұмыстар нәтижелері борт журналына жазылады.

102. Әуеайлақта осы үлгінің ӘК-ге техникалық қызмет көрсетуге рұқсаты жоқ инженерлік-техникалық құрамның адамдары болған жағдайда ұшуға даярлықты оларды экипаждың басшылығы нұсқауымен және бақылауының қол астында ұйымдастырылады.

103. Егер олар ұшудың қауіпсіздігіне әсер етпесе және ҰПН-нің арнайы тізбесінде және ВС – MEL арнайы тізбесінде көзделсе, ӘК ұшуға, оның ішінде істен шығу немесе дұрыс істемеген жағдайда негізгі әуеайлаққа дейін ұшуға шығарылады. Ұшуға шешімді ӘКК қабылдайды.

104. Азаматтық ӘК бортында планердің формуляры, қозғалтқыштар агрегаттар паспорты мынадай жағдайларда болуы міндетті:

1) басқа пайдаланушыға беру үшін немесе техникалық қызметтің мерзімдік түрлерін орындау үшін ӘК айдап әкелу;

2) жөндеуге, қайта жабдықтауға немесе пысықтауға және тұрақты тұру орнына кері айдап келу;

3) тұрақты тұру орнынан тыс авиациялық арнайы жұмыстарды орындау үшін айдап әкелу және тұрақты тұру орнына кері.

105. Ұшуды жер бетінде қамтамасыз ету құралына:

1) әуеайлақтарды ұшуға дайындау құралы;

2) отынмен, маймен, арнайы сұйықтықтармен, тығыздалған және төмендетілген газдармен;

3) әуе кемелерін электрмен қамтамасыз ету құралдары;

4) жылу техникалық құралдары;

5) үрлеуіш құралдары;

6) сүйреп тарту тартқышы және көтергіш көлік құралдары;

7) әуе кемелерінің тазартқыш және арнайы өңдеу құралдары енеді.

106. Азаматтық авиация ұшуларын әуеайлақтық техникалық қамтамасыз ету Қазақстан Республикасы Үкіметімен бекітілген Азаматтық авиацияда әуеайлақтық қамтамасыз ету қағидаларының талаптарына және "Әуеайлақтар" халықаралық азаматтық авиация туралы тұжырымдамаға 14-қосымшаға сәйкес тұрақты пайдалану дайындықта болуын әуеайлақ объектілерін күтіп ұстау бойынша кешенді іс-шаралар жоспарын енгізеді.

107. Мемлекеттік авиацияның ұшуларын әуеайлақтық техникалық қамтамасыз ету мемлекеттік авиация саласындағы уәкілетті органы бекіткен Қазақстан Республикасының мемлекеттік авиацияның әуеайлақтарын (тікұшақ айлақтары) пайдалану қағидаларына сәйкес жүзеге асырады.

108. Ұшуға даярлық және ұшу жолағының жай-күйін бақылауды, қазіргі заманғы жөндеуді, ҰҚЖН-ға тіркелу коэффициентін айқындауды және әуеайлақтың жарамдығы туралы шешім қабылдауды, әуеайлақтың жай-күйіне байланысты әуе кемелерінің ұшуын тоқтату, жаңарту немесе шектеу туралы ӘҚК (ӘҚБ) органдарына ақпаратты хабарлауды әуеайлақ қызметі жүргізеді.

109. Адамдардың және көлік құралдарының жермен жүру жолдарында және ҰҚЖ әуеайлақ ауданның диспетчерлік пунктiнiң рұқсатынсыз барлық жағдайда орын алуына рұқсат етілмейді.

110. Маневр жасау алаңында жұмыстарды орындайтын көлік құралдары ұшқын сөндіргішпен, өрт сөндірудің бастапқы құралдарымен, сүйрегіш құралдарымен, ӘҚК органымен екіжақты радиобайланысты қамтамасыз ететін радиоқұралдармен және ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында тәулік уақытына байланысты емес қосылған габаритті және жалт оттарымен жабдықталуы тиіс.

111. Қызметтің жауапты адамының машинасы "экипаж-диспетчер" радио айналымын қайта тыңдау үшін радиостанциясы қосымша жабдықталады. Маневр жасау алаңдарына радиофицияланған көлік құралдарын тартқан жағдайда, осы көлік құралдарының қозғалысын және жұмыстарды орындауды жұмыс жасайтын қызметтің жауапты тұлғасы сүйемелдейді.

Маневр жасау алаңында жұмыстарды орындайтын көлік құралдарымен радиобайланыс болмаған жағдайда оны босатуға команда беру үшін болжам белгілерді пайдалану мүмкін.

112. Ұшу жолағында жұмыстарды аяқтау уақыты туралы ақпарат әуе кемесінің басқа әуеайлақтардан, жұмыс аяқталудың көрсетілген уақытынан бұрын емес осы әуеайлаққа қону уақытын есептей отырып, ұшуы үшін негіз болып табылады.

113. Әуе кемесінің осындай үлгідегі ұсынылған ҰБН-нан кем емес жасанды ҰҚЖ ілесу коэффициентінің мәндерінде (тежеу тиімділігі) ұшып көтерілу немесе қону туралы шешімді ӘҚК қабылдайды.

114. Ұшуды электржарықтық-техникалық қамтамасыз ету мыналарды көздейді:

1) әуеайлақтың ұшу алаңындағы электржарықтық-техникалық құралдарды дұрыс күйде ұстау;

2) жарық белгісі жабдығына күн сайынғы техникалық қызмет көрсету және экипаждың әуе кемелерін бақылау;

3) электржарықтық-техникалық құралдарды пайдалануды, олардың техникалық қызмет көрсетуді, жөндеуді немесе ауыстыруды жоспарлау;

4) электржарықтық-техникалық құралдардың істен шығуы мен жөнсіздігін есепке алу және талдау, олардың сенімділігін арттыру бойынша іс-шараларды әзірлеу және жүргізу;

5) электржарықтық-техникалық құралдары істен шыққан жағдайында сенімді резервтерді қамтамасыз ету.

115. Ұшуларды радиотехникалық қамтамасыз ету және авиациялық радиобайланыстардың жер бетіндегі құралдары ұшуларды басқару (басшылық) әуе навигация, метеорологиялық жағдайлардың түрлі кезеңдерінде әуе кемелердің ұшып көтерілуі мен қонуы және әуе жағдайына радиолокациялық бақылау және әуе кеңістігінде әуе кемелердің орналасқан орны.

116. Ұшулар мен байланыстарды радиотехникалық қамтамасыз ету құралдарына:

- 1) радиожарықтехникалық құралдары;
- 2) радиолокациялық құралдары;
- 3) авиациялық радиокұралдары.

Радиожарықтехникалық құралдарға:

- 1) радионавигациялық қамтамасыз ету құралдары;
- 2) әуе кемелерінің қонуларын қамтамасыз ету құралдары;
- 3) әуе қозғалысын басқаруды қамтамасыз ету құралдары енеді.

Радиолокациялық құралдарына:

- 1) басқару тобынан жұмыс орындарының жабдық құралы;
- 2) әуе кеңістігін шолу және бақылау құралдары енеді;

Авиациялық радиобайланыс құралдарына:

- 1) радиостанция;
- 2) жеткізуші жабдықтар;
- 3) қабылдағыш құрылғылар енеді.

117. Азаматтық авиация саласында ұшуды радиотехникалық қамтамасыз ету мыналарды көздейді:

1) ӘҚК (ӘҚБ) органының қажетті радиотехникалық құралдармен, байланыс құралдарымен қамтамасыз ету және әуе кемесінің қозғалысын бақылау;

2) ұшуды радиотехникалық қамтамасыз ету құралдарын және байланыс құралдарын дұрыс жағдайда ұстау;

3) радиотехникалық құралдарды және байланыс құралдарын техникалық қызмет көрсетуге және/немесе жөндеуге үзіліспен пайдалануды жоспарлау;

4) радиотехникалық құралдардың, байланыс құралдарының істен шығуын және ақаулықтарын есепке алу және талдау, осы құралдардың сенімді жұмысын арттыру бойынша іс-шараларды әзірлеу және жүргізу;

5) радиотехникалық жабдықты және байланыс құралдарын пайдалану қызметінің инженерлік-техникалық құрамын даярлау және радиотехникалық құралдарды техникалық пайдалануға рұқсат беру.

118. Мемлекеттік авиацияның ұшуын радиотехникалық қамтамасыз ету үшін әуе қозғалысын, трассалық, әуеайлақтық-трассалық және әуеайлақтың радиолокаторларын, навигацияның радиотехникалық жүйесін, қонудың радиомақтық жүйесін, қонудың жабдықталған жүйесін, радиопеленгаторлар, әуе және жер үсті электр байланыс құралдарын басқарудың автоматтандырылған жүйесін пайдаланады.

119. РТҚ және байланыс құралдарын ұшуды қамтамасыз ету үшін пайдалану азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган берген жарамдылық куәлігін алғаннан кейін (ҰҚБ және жерүсті байланысты қоспағанда ) рұқсат етіледі.

120. Ұшуды РТҚ ӘҚҚ (ӘҚБ) органының нұсқауы бойынша қосылады:

1) әуеайлақ ауданының құралдары (әуеайлақтық шолу радиолокаторы, барлық бағыттағы АЖЖ-радиомаягы, ұзақ қашықтыққа арналған жабдық, жақын навигацияның радиотехникалық жүйесі, алыстағы және жақындағы радиомаяктары) - ӘК қону (үстінен ұшып өту) есептік уақытына дейін 30 минут ішінде;

2) қондыру жүйесі (қонудың радиомаяктік жүйесі, қонудың жабдықталған жүйесі) - қону есептік уақытына дейін 30 минут ішінде.

Қонудың қарама қарсы бағытына ауысқаннан кейін және жабдықтың дұрыс жұмысы туралы сигнал беруден кейін радиотехникалық құралдарды және байланыс құралдарын пайдалану қызметінің кезекші ауысымының басшысы ӘҚҚ (ӘҚБ) органына олардың қонудың жаңа бағытымен жұмысқа дайындығы туралы хабарлайды.

121. Ұшуды байланыс құралдарымен және РТҚ қамтамасыз ету ӘҚҚ (ӘҚБ) органының нұсқауы бойынша сөндіріледі.

122. ӘҚҚ (ӘҚБ) органы және әуе кемелері экипаждары арасындағы радиотелефондық алмасу, ӘҚҚ (ӘҚБ) органдарының өзара әрекеттесуші лауазымды адамдардың келіссөздері, сондай-ақ метеорологиялық хабарлау радио арналары бойынша берілетін ақпарат автоматты дыбыс жазу аппаратурасында міндетті тіркеуге жатады. Дыбыс жазу және бейне жазу материалдарын сақтау мерзімін (әуе жағдайындағы радиолокациялық ақпараттың бейне жазу аппаратурасы болған кезде) Қазақстан Республикасының авиация саласындағы уәкілетті органы айқындайды.

123. Ведомстволық жабдыққа қарамастан әуеайлақтың жарық дабылды жабдығы, мынадай түрде пайдаланады:

1) түнгі ұшу кезінде – күннің батуына 15 минут қалғанға дейін немесе әуе кемелернің есеп уақытына қарай, ұшу кезінде – ӘК (сүйреу) қосуына экипаждың рұқсат сұрағанынан кейін;

2) күндізгі жағдайда – 2000 м. және одан көп көрінімде;

3) басқа жағдайларда – ұшуды басшысының нұсқауы немесе ӘК экипажының (ұшқышы) талабы бойынша енеді.

1) күннің шығуымен;

2) күндізгі уақытта – 2000 м. аса көрінімде;

3) түнгі ұшуларда – ӘК әуеайлақ ауданынан шығуынан кейін немесе тұраққа келген ӘК басқарудан кейін;

4) әуе кемелерінің келуі (ұшуы) болмаған кезде ӘҚО (ӘҚБ) органының нұсқауы бойынша сөнеді.

124. Ұшуды орнитологиялық қамтамасыз ету әуе кемелерінің құстармен қақтығысын болдырмауға бағытталған және мыналарды көздейді:

1) әуеайлақтағы (әуеайлақ ауданында), бағыттарда және ұшу ауданында орнитологиялық қауіптіліктің туындауы туралы уақтылы ескерту;

2) әуе кемелерін құстарды (құс тобы) белсенді үркіту және олардың қонуға ұшып көтерілу және қону секторларында шоғырлануына жол бермеу бойынша кешенді іс-шаралар жүргізу.

125. Ұшуды медициналық қамтамасыз ету ұшуды орындаумен және қамтамасыз етумен байланысты авиациялық персоналдың және мамандардың денсаулығын сақтауға, жұмыс қабілеттілігін арттыруға бағытталған іс-шаралар жүйесін білдіреді.

126. Мемлекеттік авиацияның авиация персоналын қызметтік функцияларды орындауға рұқсаттаманы мемлекеттік авиация саласындағы уәкілетті орган айқындайды.

Азаматтық авиацияның авиациялық персоналына ұшуға рұқсат Заңның 54-баптың 3-тармағына сәйкес жүзеге асырады.

127. ӘК экипаж мүшелері және әуе қозғалысына қызмет көрсету және әуе қозғалысының персоналдары ұшу алдындағы (аусым алдындағы), тұрақты медициналық қараудан өтпей қызмет функцияларын орындауға жіберілмейді.

128. Базадан тыс әуеайлақтан (тікұшақ айлағынан) ұшу кезінде қандай да бір себептерге байланысты медициналық тексерістен өту мүмкін болмаған жағдайда, ӘКК экипаж мүшелерінің денсаулықтары туралы ауызша сұрау салу (баяндама) негізінде, ұшу тапсырмасын орындауға (жол парағы) экипаждың дайындығы туралы тиісті жазба жүргізеді.

129. Әуе кемелер борттық және авариялық апаттық дәріханашықтармен жабдықталады. Экипаж мүшелері алғашқы медициналық көмек көрсетуге арналған дағдыларды иелену керек.

130. Мемлекеттік авиациядағы радиотехникалық, байланыстық, аэронавигациялық жер бетіндегі және борттық жабдықтарға, ұшуды қамтамасыз етудің метеорологиялық құралдарына, бақылау тексергіш аппаратуралары мен арнайы құралдарына өлшеуіш техникалар зертханасында тексеріс жүргізіледі.

Өлшеуіш техникаларының ведомстволық зертханаларда метрологиялық зерттеулер және аталған жабдыққа жөндеу жұмыстарын жүргізуге техникалық мүмкіндік болмаған жағдайда, аталған жұмыстар жасасқан қызмет көрсету шарты негізінде бөгде ұйымдарда жасалынады.

131. Азаматтық авиацияда ұшуды метеорологиялық қамтамасыз ету өзінде барлық радиотехникалық, байланыс, аэронавигациялық жер үсті және борттық жабдықты метрологиялық тексеруді қамтиды. Бақылау-өлшеу аппаратурасын және жабдығын метеорологиялық тексеруді және жөндеуді мамандандырылған базалық тексеру-жөндеу метрологиялық зертханасы жүргізеді.

132. Ұшуды экологиялық қамтамасыз ету әуеайлақ аймағында және оның аумағына тиесілі аймақта қоршаған ортаны қорғау жөніндегі кешенді іс-шараларды білдіреді.

133. Ұшуды экологиялық қамтамасыз ету мынадай іс-шаралар жүргізуді қамтиды:

1) әуежайларды, әуеайлақтарды, атмосфераға жеке объектілерді жобалау және салу кезінде қоршаған ортаны өнеркәсіптік шығарындыларын және сарқырама суларды ластаудан қорғау;

2) аса жоғары жиілікті сәуле түсіру әсерінен қорғау;

3) елді мекендерді әуеайлақ жанындағы қоныстану аймақтарын әуе кемелерін ұшып көтерілу және қону кезінде авиақозғалтқыштар шуылы әсерінен және эмиссиядан қорғау жөніндегі іс-шараларды өткізуді көздейді.

134. Өндіріс қызметін шұғыл басқару ұшу қауіпсіздігін, тиімділігін және жиілігін қамтамасыз етуге бағытталған.

135. Ұшуды қамтамасыз ету кезінде өндіріс қызметін жедел басқару:

1) ұшулардың тәуліктік жоспары мен ұшып келулері туралы ақпаратты жинау , өңдеу және сақтау;

2) рейстердің кешігуіне және ауысуына байланысты тасымалдаудың тәуліктік жоспарын қамтамасыз етулеріне және орындалуын, жөнелтімнің тұрақтылығын іркіліс жағдайларды болдырмау үшін басқару;

3) әуе кемелерін ұшуға дайындығын жетіспеушілік талдауы және технологиялық кестенің бұзушылығы, әуе кемелеріне ұшып келгеннен кейін қызмет көрсету;

4) азаматтық авиация ұйымының құрылымдық бөлімшелерін жедел басқару, реттеу және үйлестіру;



5) авиациялық тасымалдауларды қамтамасыз етудегі кемшіліктерді жою және жолаушыларға қызмет көрсетуде алғыр технологияларды қолдануды көздейді.

136. Ұшуларды коммерциялық қамтамасыз етуді тасымалдау қызметінің жолаушыларға қызмет көрсету мәдениетінің жоғары деңгейінде тасымалдау қауіпсіздігінің белгіленген нормалары мен қағидаларын бұзбай, әуе кемелерін ең жоғары коммерциялық жүктеуді (жүк көтеруді) пайдалануға бағытталған

137. Ұшудың коммерциялық қамтамасыз етуі жолаушылар тасымалдауына, пошта багажы мен жүктерге қызмет көрсету кезінде кешенді технологиялық ресімдердің орындалуын ендіреді.

138. Азаматтық авиацияда ұшуды режимдік-қорғаумен қамтамасыз ету Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2011 жылғы 12 мамырдағы № 507қбп қаулысымен бекітілген Қазақстан Республикасының авиациялық қауіпсіздік ережесіне және 2011 жылғы 27 тамыздағы № 973 қбп Қазақстан Республикасы Үкіметінің қаулысымен бекітілген Қазақстан Республикасындағы азаматтық авиациясының авиациялық қауіпсіздік жөніндегі нұсқауға (бағдарлама) сәйкес жүзеге асырылады.

### **Ұшуларды орындау кезінде әуе кемелерінің басымдылығы**

139. Ұшу кезінде мынадай әуе кемелері басымдылыққа ие:

- 1) мемлекет мүдделерін қорғау бойынша тапсырманы орындайтын;
- 2) іздестіру-құтқару, авариялық-құтқару жұмыстарын орындайтын;
- 3) шұғыл медициналық көмек көрсету бойынша тапсырмалар;
- 4) туындаған әуе жағдайға, жергілікті шарттарға және әуе кемелерін немесе әуежайларды пайдаланумен байланысқан рәсімдерге байланысты басқа әуе кемелері.

140. Қону кезінде басымдылық мынадай әуе кемелеріне беріледі:

- 1) шұғыл (немесе авариялық) қонуды орындайтын;
- 2) санитарлық авиация немесе бортында жедел медициналық көмекке мұқтаж аурулар немесе ауыр жарақаттанғандар бар әуе кемелері;
- 3) іздестіру-құтқару операцияларымен айналысатын;
- 4) туындаған әуе жағдайға, жергілікті жағдайларға және әуе кемелерін немесе әуежайларды пайдаланумен байланысқан рәсімдерге байланысты басқа әуе кемелер.

### **Аспаптар бойынша ұшу қағидалары**

141. Аспаптар бойынша ұшу қағидалары мыналарды:

- 1) пилотажды-навигациялық аспаптар бойынша әуе кемелерінің ұшуды орындауды;

2) әуе кемелері арасында эшелондаудың белгіленген интервалын ӘҚҚ (ӘҚБ) органдарының қамтамасыз етуді көздейді.

142. Аспаптар бойынша ұшу бойынша ұшулар:

1) жоғары әуе кеңістігінде;

2) төменгі әуе кеңістігінде;

3) перделер және басқа ұқсас қондырғыларды қолданып, ұшу кезінде қолданылады.

143. ӘК экипажы АҰҚ бойынша ұшу кезінде борттық радиотехникалық құралдар, пилотажды-навигациялық аспаптар және көріністі пайдаланып әуе және метеорологиялық жағдайды тұрақты қадағалауды жүргізеді.

144. АҰҚ бойынша ұшуды орындайтын ӘКК:

1) сызбасын аэронавигациялық ақпарат құжаттарында белгіленген әуеайлақ ауданынан (ауданына) ұшып көтерілуді, кетуді (кіруді) және қонуға отыруды орындайды;

2) аэронавигациялық ақпарат құжаттарында белгіленген және әуе қозғалысына қызмет көрсету (әуе кемелерін басқару) органдары тағайындаған эшелондауды (биіктікті) және ұшу бағытын, траекторияны және ұшу параметрлерін ұстанады;

3) ӘҚҚ (ӘҚБ) органын, олардың ӘК орналасқан орны, ұшу биіктігі мен шарттары туралы ақпаратпен қамтамасыз етеді;

4) ӘҚҚ (ӘҚБ) органының нұсқауларын орындайды.

145. Аспаптар бойынша ұшудан виртуалды ұшуға көшуді әуе кемелерінің экипажы ӘҚҚ (ӘҚБ) органының келісімі бойынша жүзеге асырады. ӘҚҚ (ӘҚБ) органына ӘК экипажын оның келісімінсіз көріністі ұшу қағидалары бойынша ұшуды орындауға тыйым салынады.

146. Әуе кемелерінің арасындағы интервалды реттеу мақсатында ӘҚҚ (ӘҚБ) органы векторлауды жүргізеді, сондай-ақ осы ӘК үшін түсетін және тік жылдамдық режимдерді ұстау шегі туралы нұсқаулар беріледі.

147. ӘҚҚ (ӘҚБ) жүзеге асыратын, аспаптар бойынша ұшу қағидалары бойынша ұшуды орындайтын персонал мыналарға жауап береді:

1) ұшудың эшелондауын (биіктігін) таңдау дұрыстылығы;

2) эшелондаудың белгіленген интервалын қамтамасыз ету;

3) әуе кемесінің ұшу бағытын ұстауды, әуеайлақ ауданынан кетуі (кіруі) сызбасын, радио оқшаулау бақылауы бар кезде қонуға кіруді бақылауды жүзеге асыру;

4) әуелік, метеорологиялық және орнитологиялық жағдайды туралы, радио оқшаулаудың болуы кезінде белгіленген ұшу траекториясынан ауытқу туралы ақпараттың уақыттығы және дұрыстығы;

5) әуе кемелерінің экипажына берілетін шарттарды негіздемесі.

## Визуалды ұшу қағидалары

148. Визуалды ұшу қағидалары мыналарды көздейді:

- 1) ӘК экипажының басқа әуе кемелерінің ұшуын көріністі қадағалау жолымен әуе кемелері арасында белгіленген интервалды ұстау;
- 2) төменгі қауіпсіз эшелондаудан төмен биіктікте жасанды кедергілерді көріп және жақын жерде орналасқанын қадағалап, нақты қауіпсіз биіктікте ұстану;
- 3) визуалды бағдарлау көмегімен және бар пилотажды-навигациялық аспаптарды пайдаланып бағытты, ұшу сызбасын ұстану.

149. Визуалды ұшу қағидалары бойынша ұшу осы Қағидаларға 3-қосымшасының талаптарына сәйкес орындалады.

150. ВҰҚ бойынша ұшулар ӘК экипажының ең жоғары сақтығымен және осы Қағидаларға және авиация саласында ұшуларды орындау қағидаларына сәйкес орындалады.

151. ӘК бағыты бойынша алда және оның биіктігінен асатын, кедергіден 500 м қашықтықта оң жақтан қадағаланатын кедергілерді айналып өтуге рұқсат беріледі.

152. Алда ұшып бара жатқан ӘК бір биіктікте қуып жету оң жағынан жасалады, ал шеңбер бойынша ұшу кезінде – сыртқы жағынан қапалдан эшелондаудың интервалын сақтай отырып орындалады.

153. Визуалды ұшу кезінде сол биіктікте алда бара жатқан ӘК озу түнде тыйым салынады.

154. Әуе кемелері сол бір эшелондауда (биіктікте) қиылысатын бағытта ұшқан кезде басқа сол жақтан байқаған ӘК экипаж ұшу биіктігін биіктіктің айырмашылығы әуе кемелерін қауіпсіз айрылуына қамтамасыз ететіндей азайтады, ал оң жақтан байқағанда ұлғайтады.

Егер биіктікті өзгерту мүмкін болмаса, ӘКК (ұшқыш) өз ӘК-сін сол жақ борттардан алшақтау үшін оң жаққа бұрады. Алшақтау процесінде пилотқа (ұшқышқа) басқа ӘК-ні көзден айыруға болмайды.

155. Ұшуда тапсырмасын орындау кезінде ВҰҚ бойынша метеорологиялық жағдай белгіленген минимумнан төмен бола бастаса, бақылау ұшуы ретінде ВҰҚ бойынша ұшуды орындаушы әуе кемесінің экипажы:

- 1) диспетчерлік рұқсат беру талап ету шегінде ұшуды ВҰҚ бойынша бағытталған пунктіне немесе қосалқы әуеайлаққа дейін немесе әуе кеңістікті тастап кетуге мүмкіндік беретін өзгертілген шешімдерді сұратуға, немесе;

- 2) егер тиісті тармақтың 1) тармақшасына сәйкес рұқсат алу мүмкін болмаған жағдайда әуе кемесі ВҰҚ бойынша ұшуын жалғастырады және қабылданған

шешім бойынша ӘҚБ тиісті органына хабар береді, немесе тиісті әуе кеңістігін тастап кетеді, не осы жақын маңдағы әуеайлақтың қолайлы жеріне қонады;

3) егер ұшу диспетчерлік аймақ шегінде орындалса, ВҰҚ бойынша арнайы ұшуды орындауға рұқсат сұрайды, немесе

4) аспаптар бойынша ұшу қағидаларына сәйкес ұшуды орындауға рұқсат сұрайды.

156. Виртуалды ұшу қағидасы бойынша ұшуды орындайтын әуе кемесінің бақыланған әуе кеңістігінде (тікелей ӘҚБ) ӘҚҚ жүзеге асыратын персонал мыналарға:

1) ұшудың эшелондауының (биіктігін) таңдау дұрыстығына;

2) әуе кемесінің ұшып кетуі кезінде уақытша интервалды сақтауға;

3) әуе, метеорологиялық және орнитологиялық жағдай туралы ӘК экипажына ұсынылатын ақпараттың уақыттылығы мен дұрыстығына;

4) қауіпсіз эшелонды (биіктікті) тағайындау дұрыстығына және аспаптар бойынша ұшу қағидалары бойынша ұшуға көшу кезінде әуе кемелері арасында эшелондаудың белгіленген интервалын қамтамасыз етуге жауапты болады.

157. Ұшуларды ҰҚЖ бойынша орындауға арналған сәйкес келмейтін талаптарға дейінгі мағыналарға дейінгі метеожағдайлар нашарлау кезінде ұшу орындалатын жауапкершілік ауданындағы ӘҚҚ органының тиісті рұқсаты болса ҰҚЖ күндізгі және түнгі ұшулар бойынша арнайы ұшулар көзделеді.

158. ВҰҚ бойынша арнайы ұшулар денсаулық сақтау ұйымдарына қызмет көрсету, іздестіру-құтқару және авариялық-құтқару жұмыстарын жүргізу Қазақстан Республикасының Қорғаныс Министрлігі, Ұлттық Қауіпсіздік Комитеті, Ішкі істер министрлігі, сондай-ақ оқу мен жаттығу ұшуларын жүргізу кезінде шұғыл ұшуларды орындайды.

Олардың орындалу тәртібі Авиация түрлерінің ұшуларын орындау ережесімен, басқа да нұсқауларда анықталған (әуеайлақта ұшуды орындау нұсқаулығы, (аэроузел), аэронавигациялық төлқұжат).

159. ВҰҚ және түнде ВҰҚ бойынша арнайы ұшуға арналған кедергілерден минималды метеорологиялық жағдайлар және минималды қорлар осы Қағидаларға 3-қосымшаға келтірілген.

## **Әуе кемелерінің ұшу қағидалары**

160. ӘҚК мына негіздерде:

1) экипаждың ұшуды орындауға дайындығы;

2) ӘК ұшуға дайындығы;

3) әуеайлақ ауданында, ұшу бағыты бойынша (авиациялық жұмыс ауданында), белгіленген және қосымша, қону алаңы әуеайлақтарында метеорологиялық ақпаратты (жағдайды) талдау;

4) ӘҚК (ӘҚБ) органдарынан ұшып кету, белгілеу және қосалқы әуеайлақтар туралы, әуе жағдайы және ұшуларды қамтамасыз ету туралы ақпарат;

5) аэронавигациялық ақпаратты талдау негізде ұшып кетуге шешім қабылдайды.

161. Ұшу жоспарында көзделген ұшып кету уақытынан 30 минуттан астам кешігу кезінде ӘҚК ұшуға қайта рұқсат алады. Ұшуға метеоақпаратты және қайта рұқсатты алу радио бойынша (басқа байланыс құралдармен) алуға рұқсат беріледі.

162. Осы Қағидалардың 139-тармағының 1), 2), 3) тармақшаларында көрсетілген әуе кемелердің ұшуының алдын ала жоспарысыз, одан әрі ӘҚК (ӘҚБ) органына ұсынумен, ұшуға рұқсат етіледі.

Техникалық қызмет көрсету және жөндеу, жаңғырту, модификация немесе әуе кемесін жинау процесіндегі сынақ ұшу немесе әуе кемесі ұшып өту орындауға шешімді жөндеу және жинақтау кәсіпорны қабылдайды. Ұшу жоспарына енгізу үшін ӘҚК (ӘҚБ) органына сынақ ұшу немесе ұшып өтуді орындау үшін әуе кемесінің дайындығы туралы кәсіпорынның бірінші басшысының қолы қойылған анықтама беріледі.

163. Азаматтық әуеайлақтардан мемлекеттік авиацияның ӘК ұшуы, сондай-ақ белгіленген бағыт бойынша (авиациялық жұмыстар ауданы) ұшуды орындау үшін немесе мемлекеттік авиация әуеайлағына қона отырып, азаматтық авиацияның ӘК ұшып кетуі ӘҚБ органының шешімімен жасалады.

### **Әуе кемелерінің ұшып көтерілуінің және қонуының ең төменгі интервалдары**

164. Әуе кемелерінің ұшып көтерілуі үшін ұшып жүрген және қонуға бет алатын әуе кемелерінің орналасқан орнын ескеріп, ең төменгі рұқсат етілген (қауіпсіз) интервал белгіленеді.

165. Қонуды орындайтын немесе қонуға қорытынды кезеңдерде тұрған ӘК әдетте сол немесе қиылысқан ҰҚЖ-дан ұшып кетуге ниеттенген ӘК-ге қатысты бірінші кезекті басымдылыққа ие.

Ұшып кетуге рұқсат әдетте әуе кемелерінің ұшып көтерілуге дайындығы тәртібінде беріледі. Ұшып кету жүйелігіне қатысты ескерілетін факторларға мыналар жатады:

1) әуе кемелерінің түрлері және олардың тиісті ұшу-техникалық сипаттамалары;

- 2) ұшудан кейінгі жол бағыты;
- 3) ұшып көтерілу арасындағы кез келген белгіленген ең төменгі интервал;
- 4) ізінде турбуленттік кезінде ең аз эшелондауды қолдану қажеттілігі;
- 5) басымдылық беруге тиесілі әуе кемелері.

### **Жолындағы турбуленттікті ескере отырып, ұзына бойына эшелондаудың ең аз уақытша интервалдары**

166. Әуе кемесінің экипажы ӘҚК органынан алда көзге көрінетін әуе кемесінің болуы туралы хабарлаған және қонуға кіру үшін рұқсат алған кезде, келетін, қонуға визуалды енуді орындайтын әуе кемелеріне қатысты жолындағы турбуленттік кезінде эшелондауды қолдану талап етілмейді.

167. 166-тармақта көрсетілген әуе кемелеріне қатысты ӘҚК органы, сондай-ақ басқа да қажетті жағдайда ізінде турбуленттік мүмкіндік туралы алдын ала хабарлайды. ӘКК ізінде турбуленттікті ескере отырып, аса ауыр санатқа қатысты әуе кемесінің алдындағыға эшелондау белгіленген интервалы үшін жауапты болады.

Егер эшелондау интервалын ұлғайту қажет болса, әуе кемесінің эшелондау бұл туралы ӘҚБ-ға хабарлайды.

168. Бір ҰҚЖ-ға қону кезінде ең төменгі ұшу интервалы:

- 1) орташа және ауыр әуе кемелеріне жеңіл әуе кемелері үшін - 3 минут;
- 2) ауыр әуе кемелеріне орташа және ауыр әуе кемелері үшін - 2 минут;
- 3) қалған жағдайларда - кемінде 1 минут белгіленеді.

Мемлекеттік авиация үшін уақытша интервалдар Мемлекеттік авиацияның ұшуларды орындау қағидаларына сәйкес белгіленеді.

169. Бір ҰҚЖ-дан ұшып көтерілу кезінде ең төменгі уақыт интервалы:

- 1) орташа және ауыр әуе кемелеріне жеңіл әуе кемелері үшін - 3 минут;
- 2) ауыр әуе кемелеріне ауыр әуе кемелері үшін, сондай-ақ ауырлар соңынан бағытталған - 2 минут.

3) қалған жағдайларда - кемінде 1 минут белгіленеді Мемлекеттік авиация үшін уақытша интервалдар Мемлекеттік авиацияның ұшуларды орындау ережелеріне сәйкес белгіленеді.

170. 3 минутқа тең эшелондаудың ең азы, егер ұшып көтерілу мынадай:

- 1) бір ҰҚЖ-ның орташа бөлігі;
- 2) біреуі екіншісінен кемінде 760 м қашықтықта орналасқан қатарлас ҰҚЖ-ның орташа бөлігі жағдайында орындалса "ауыр" әуе кемесі соңынан ұшып бара жатқан "жеңіл" немесе "орташа" әуе кемелеріне немесе "орташа" әуе кемелерінің соңынан ұшып бара жатқан "жеңіл" әуе кемелеріне қатысты қолданылады.

171. ҰҚЖ-ның жылжыған жері кезінде:

"Жеңіл" немесе "орташа" әуе кемелері және "ауыр" әуе кемелері арасында, сондай-ақ "жеңіл" әуе кемелері мен "орташа" әуе кемелері арасында мына жағдайларда:

1) "жеңіл" немесе "орташа" әуе кемесінің ұшып кетуі "ауыр" әуе кемесінің келуімен ұшып шығады және "жеңіл" әуе кемесінің "орташа" әуе кемесінің келуімен ұшып шығады;

2) "жеңіл" немесе "орташа" әуе кемесінің ұшып кетуі "ауыр" әуе кемесінің ұшып кетуімен қонады және "жеңіл" әуе кемесінің "орташа" әуе кемесінің ұшып кетуімен қонады, егер олардың траекториясын есептеу қиылысса, жылжыған жері кезінде ең төменгі эшелондауға тең 2 минут қолданылады.

Бір ҰҚЖ және қатарлас ҰҚЖ ұшуы кезінде әуе кемелерінің ұшып көтерілуі және қонуы арасында ең төменгі уақыт интервалы, осі кемінде 760 м аралығындағы қашықтықта – 1 минут.

### **Биіктік өлшейтін қондырғы қағидалары**

172. ӘК ұшуының барометрлік биіктігін есептеу:

1) ұшудың әуеайлақтық шеңбері шегінде әуеайлақ ауданында, ҰҚЖ жұмыс шегі деңгейінде немесе теңіздің орташа деңгейінде келтірілген атмосфералық қысым мағынасы бойынша – көшу биіктігі және төмендігінде;

2) төменгі эшелонның төменгі биіктігіндегі бағыт бойынша – теңіздің төменгі деңгейіне келтірілген бағытта (бағыт учаскесінде) ең төменгі атмосфералық қысым бойынша;

3) ауысу эшелоны және жоғары - 760 мм.рт.ст. (1013,25 мбар/гПа) стандартты атмосфералық қысым бойынша ұшу кезінде жасалады.

173. Ұшып көтерілу алдында ӘК экипажы әуеайлақтың жоғары биіктікті өлшем қысымында (теңіздің орташа деңгейінде келтірілген қысым) орнатады және жоғары биіктікті өлшем көрсеткішін әуеайлақтың теңіз деңгейінің биіктігіне қатысты жоғары өлшеу құралында және/немесе белгіде "0" нөл белгісімен салыстырады.

174. Ұшып көтерілгеннен кейін ӘК көшу биіктігінің қиылысуы кезінде стандарттық атмосфералық қысымға барометрлік биіктікті өлшеу қысымының шкаласына көшіру жасалады.

Көшу биіктігі әуеайлақ ауданында 100 м еселі белгіге дейін ұлғаю жағына қарай дөңгелектеліп, әуеайлақтың қорытынды нүктесінен 50 км кем радиусте ұшудың қауіпсіз биіктігінен кем белгіленеді.

Төменгі эшелондаудан төменгі биіктікте әуеайлақтан (әуетораптан) тыс бағыт бойынша ұшу үшін ӘК экипажы ӘҚҚ (ӘҚБ) органына теңіздің орташа деңгейіне келтірілген ең төменгі қысым белгісін алады.

175. Ұшу биіктігін (эшелондауды) ұстау:

1) биіктікті жинақтау кезінде көшу биіктігінен және ӘК төмендеуі кезінде ұшу эшелондауынан көшу эшелонына дейін – стандартты атмосфералық қысым бойынша;

2) әуеайлақ (әуеторап) ауданында ұшып көтерілуден көшу биіктігіне дейін және әуеайлақтың көшу эшелондауынан қонғанға дейін ұшу кезінде – әуеайлақтың атмосфералық қысымы немесе теңіз деңгейіне келтірілген ең төменгі қысым бойынша жасалады.

176. Ауысу биіктігінен ауысу эшелонына дейін ауыспалы қабатта көлденең ұшу режимінде әуе кемесінің ұшуына тыйым салынады. Ауыспалы қабатты азайту үшін ауысу биіктігі ауысу эшелонына барынша жақын, бірақ кемінде 300 м белгіленеді.

177. ӘК төменгі эшелоннан төменгі бағыт және эшелонның жаттығу қажеттілігі бойынша ұшу кезінде стандартты атмосфералық қысымда теңіздің орташа деңгейіне келтірілген ең аз қысыммен барометрлік биік өлшегіші қысымы шкаласының ауысуы эшелонды алу үшін биікті бағындыру кезінде жүзеге асырылады.

178. ӘК ұшу эшелонынан төменгі эшелоннан төмен бағыт бойынша төмендеу кезінде теңіздің орта деңгейіне келтірілген ең аз қысымға стандарттың атмосфералық қысымына барометрлік биік өлшегіш қысымына ауысу төменгі қауіпсіз эшелонды қиып өту кезінде немесе ӘК төменгі қауіпсіз эшелондағы ұшуды орындау кезінде төменгі эшелоннан төменгі бағыт бойынша ұшу биіктігіне дейін төмендеуін бастау кезінде жүргізіледі.

Ауысу эшелоны эшелонның төменгіден төмен емес (қауіпсіз) орнатылады.

179. Әуеайлаққа қону кезінде барометрлік биік өлшегіші қысымы шкаласының ауысуы мыналармен жүргізіледі:

1) 760 мм (1013,2 мбар) стандартты атмосфералық қысымынан ауысу эшелонын қиып өту кезінде теңіздің орташа деңгейіне келтірілген ең аз қысымның мәніне;

2) Әуеайлаққа ҰҚЖ жұмыс шегі деңгейінде қысымға теңіздің орта деңгейіне келтірілген бағыт (теңіздің орта деңгейіне келтірілген әуеайлақ қысымы) бойынша ең аз атмосфералық қысымнан кіші эшелоннан төмен емес биіктікке жақындау кезінде – белгіленген межеде немесе ӘҚҰ (ӘҚБ) органының нұсқауы бойынша

180. Метеорологиялық қадағалауы жоқ жазықта немесе белес жерлерде орналасқан әуеайлақтан ұшу алдында теңіздің орташа деңгейіне келтірілген



қысымды барометрлік биік өлшегіші қысымының шәкілі бойынша ӘК экипажы айқындайды, олардың тілі әуеайлақтың тең абсолютті биіктігіне биіктік мәнін белгілеуі қажет.

181. ҰҚЖ жолағы деңгейіндегі атмосфералық қысым кезінде тау әуеайлақтарда, барометрлік биік өлшегіші қысымының шкаласында белгіленген мынадай төменгі шекті мәні қажет:

1) ұшу алдында теңіздің орташа деңгейіне келтірілген әуеайлақ қысымының мәнін белгілеу. Бұл жағдайда биік өлшегіштің көрсетілімі "шартты нөл" ретінде қабылданады, оған қатысты белгіленген биіктік жиынтығы жүргізіледі;

2) ӘҚҰ (ӘҚБ) органы қону алдында ӘК экипажына теңіздің орташа деңгейіне келтірілген әуеайлақтың абсолюттік биіктігі және әуеайлақтың атмосфералық қысымының мәнін хабарлайды, оны ұшу экипажы биік өлшегіштер ұшудың абсолюттік биіктігін, ал жерге қону сәтінде – теңіздің орташа деңгейінен әуеайлақтың биіктігін көрсететінін есепке ала отырып, биік өлшегіштерде белгілейді және қонуға бет алу жүргізіледі.

182. Барометрлік биік өлшегіштер қысымының шкаласын ауыстыру және олардың көрсеткіштерін салыстыру дәйектілігін ӘК қонуды пайдалануға беру жөніндегі басшылығы айқындайды.

### **Әуе кемесінің ұшу биіктігінің (эшелоны) есебі**

183. Әуе кемесінің ұшу биіктігінің (эшелон) есебі осы Қағидалардың 4-қосымшасына сәйкес жүргізіледі. Биіктікті анықтауда мыналар есептеледі:

- 1) әуеайлақ ауданының төменгі эшелоны (ауысу эшелоны);
- 2) 760 мм.рт.ст. немесе 1013,25мбар (гПа) атмосфералық қысымы бойынша ұшудың қауіпсіз биіктігі;
- 3) әуеайлаққа жақындау ауданындағы ұшудың қауіпсіз биіктігі;
- 4) әуеайлақта шеңбер бойынша ұшудың ең аз қауіпсіз биіктігі (шеңбер биіктігі);
- 5) әуеайлақ ауданындағы ең аз қауіпсіз биіктігі (ЕҚБ);
- 6) төменгі эшелоннан төмен ұшу кезінде әуеайлақ ауданындағы қауіпсіз биіктік;
- 7) төменгі эшелоннан төмен бағыт бойынша ұшудың қауіпсіз биіктігі;
- 8) күту алаңының төменгі эшелоны;
- 9) әуеайлақтағы атмосфералық қысымның барометрлік биік өлшегішіне қондыру кезіндегі ұшу биіктігі (эшелоны).
- 10) әуеайлақтағы атмосфералық қысымның барометрлік биік өлшегішіне қондыру кезіндегі ұшуды басқарудың әуеайлақ аймақтарында, оқу бағыттарында ұшудың ең аз қауіпсіз биіктігі.

184. Ұшу биіктігі (эшелоны) мынадай жағдайларда шектеледі:

1) қозғалтқыш (қозғалтқыштар) істен шыққан жағдайда биіктік бойынша ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету қажеттілігі;

2) ұшу ауданының әуе кеңістігі құрылымының ерекшелігіне байланысты (шектеулер аэронавигациялық ақпарат құжатында көрсетіледі);

3) кедергілерге белгіленген ең аз биіктік қорын (қауіпсіз биіктік) қамтамасыз ету қажеттілігі.

185. Ұшуды орындау кезінде экипаж белгіленген тәртіппен биік өлшегіштердің түзетулерін (аспаптық, аэродинамикалық және әдістемемелік, оның ішінде температуралық) есепке алады.

Бұл ретте сыртқы ауа температурасының белгілі бір төмендеуі кезінде ұшу қауіпсіздігінің шынайы биіктігін азайтуға ықпалын ескеру қажет.

186. Бағыт бойынша ұшудың төменгі (қауіпсіз) эшелоны стандартты атмосфералық қысым бойынша ұшуларды орындау кезінде пайдаланылады.

187. Аэронавигациялық ақпарат құжаттарында жарияланған сектордағы ең аз биіктігі немесе минималді қауіпсіз биіктігі маневр жасаудың белгіленген схемасынан ӘК ауытқуы кезіндегі апаттық жағдайда әуеайлақ ауданындағы АҰҚ бойынша ұшулар кезінде есепке алынады.

188. Әуе трассасы, жергілікті әуе желілері, ұшу бағыты, әуеайлақ ауданында және аудандағы өту эшелонынан төмен авиациялық жұмыстар бойынша ұшуға арналған қауіпсіз биіктігі ұшуға дайындалу кезінде экипаж есептеледі және теңіздің орташа деңгейіне келтірілген қысым биік өлшегішін орналастыру кезінде пайдаланады. Егер ұшу ауданында өту эшелонының мәні белгіленбесе, онда бұл аудан үшін ұшуға дайындау кезінде өту эшелоны ретінде қолданылатын төменгі (қауіпсіз) эшелон есептеледі. Стандартты қысым бойынша қауіпсіз биіктік егер ұшу ауданында өту эшелонының мәні белгіленбеген жағдайда, төменгі (қауіпсіз) эшелонды есептеу үшін пайданылады.

189. Ұшудың қауіпсіз биіктігін айқындау және сақтау кезінде АҰҚ және ВКҚ бойынша шынайы қауіпсіз биіктік қолданылады.

1) ұшып көтерілу және қону аймағында;

2) әуе трассалары, жергілікті әуе желілері мен белгіленген бағыттар бойынша өту ауданында (жазық немесе белес жерлерде және су кеңістігі астында; таулы жерлерде, мұндағы таулар 2000 м және одан кем емес; таулы жерлерде, мұндағы таулар 2000 м жоғары).

190. АҰҚ және ВҰҚ бойынша шынайы қауіпсіз биіктігі мыналарға:

1) Жерлердің бедерлілігі мен ондағы жасанды кедергілердің биіктігіне, ӘК ұшу жылдамдығына, қолданылатын қағидаларға (аспаптар мен көзбен шолып ұшу бойынша ұшуға) байланысты;

2) ұшуды басқару мен әуе навигациясының дәлдігіне рұқсат етуді, биік өлшеудегі биік өлшегіштің қателерін, атмосфераның турбуленттілі шарттарында және орнитологиялық жағдайында ұшу траекторияларынан мүмкін болатын тік ауытқуларды есепке ала отырып;

3) оқу-жаттығу ұшулары, мемлекеттік авиацияның ұшулары, қорғану, мемлекеттің қауіпсіздігі, қоғамдық тәртіпті қорғау мақсатындағы, сондай-ақ шынайы қауіпсіз биіктіктің көрсету ұшулары кезінде Қазақстан Республикасының мемлекеттік авиация ұшуларының қағидаларында белгіленеді. Авиациялық жұмыстарды орындау мақсатындағы азаматтық авиацияның ұшу кезінде шынайы қауіпсіз биіктіктер Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясының ұшу қағидаларында белгіленеді.

АҰҚ және ВҰҚ бойынша ұшудың бекітілген шынайы қауіпсіз биіктік кестесі осы Қағидаларға 5-қосымшада келтірілген.

191. АҰҚ бойынша әрбір ұшу алдында мыналар:

1) әуеайлақ шеңбері (шеңбер биіктігі) бойынша ұшу биіктігі, әуеайлақ ауданындағы ең аз қауіпсіз биіктік (бұдан әрі - ЕҚБ) пен өту ауданындағы ұшудың қауіпсіз биіктігі (аэронавигациялық ақпарат құжаттары бойынша);

2) төменгі қауіпсіз эшелонының биіктігі айқындалады.

192. Әрбір әуеайлақ үшін қонуға бет алу кезінде схемадан ауытқуы кезінде апатты жағдайларда төмендегенде пайдаланылатын және жердің жоғары бедерлі нүктесінен 300 м және аспаптар бойынша қонуға бет алу схемасы негізделетін радионавигациялық құралдан 46 км радиуста жасанды кедергілерде ұшу биіктігінің ең аз қорын қамтамасыз ететін ең аз абсолюттік биіктік белгіленеді. Егер абсолюттік биіктіктер арасындағы айырмашылық 100 м-ден астам емес болса, әуеайлақтың бүкіл ауданы үшін бірыңғай ЕҚБ белгіленеді.

Биіктіктердің айырмашылығы үлкен болған жағдайда әуеайлақ ауданы секторларға бөлінеді және әрбір сектор үшін ЕҚБ белгіленеді. Әрбір ЕҚБ секторында 50 м есе мәніне дейін ұлғаяу жағына дөңгелектенеді.

Таулы аудандарда кедергілер үстінен ұшу кезінде биіктіктің ең аз қоры 300 м ұлғаяды.

193. Өту ауданындағы ұшудың қауіпсіз биіктігі, шеңбер биіктігі мен ең аз қауіпсіз ұшу биіктігі әуеайлақтардағы (әуеайлақтардың аэронавигациялық төлқұжаттарында) ұшу өндірісі бойынша нұсқаулықтарда көзделген мәліметтер негізінде аэронавигациялық ақпарат жинағында көрсетіледі.

194. Төменгі қауіпсіз эшелонның биіктігі алынған мәнді таяу ілеспе эшелон биіктігіне дейін кейіннен ұлғайта отырып, 760 мм.рт.ст. (1013,25 мбар/гПа) атмосфералық қысым бойынша ұшудың қауіпсіз биіктігін есептеу арқылы айқындалады.

195. Әрбір ұшу алдында ВҰҚ бойынша мыналар есептеледі:

1) төменгі эшелоннан төмен ұшу кезінде әуеайлақ ауданындағы қауіпсіз биіктігі;

2) төменгі эшелоннан төмен бағыт (авиациялық жұмыстар ауданы) бойынша ұшудың қауіпсіз биіктігі;

3) төменгі қауіпсіз эшелонның биіктігі.

196. Бағыт бойынша және әуеайлық ауданындағы төменгі эшелоннан төмен көзбен шолып ұшу қағидалары бойынша ұшулар үшін қауіпсіз биіктікті есептеу кезінде:

1) ұшу (қону) әуеайлағында нақты температураның мәні пайдаланылады;

2) егер ӘК ұшуының шынайы жылдамдығы сағатына 300 км аспаса, жазық және белесті жерлердегі жасанды кедергілердің биіктігі есепке алынбайды. Бұл ретте ӘК экипажы көзбен шолудың кемінде 500м қашықтығында жасанды кедергілерден айналып өтуді қамтамасыз етеді.

197. Жер бедерінің және ондағы жасанды кедергілердің асып кетуін есепке алу жолағының ені ұшып көтерілу және қону аймағында ұшудың қауіпсіз биіктігін есептеу кезінде екі жағы бағыттың осінен күндіз - 5 км, түнде - 10 км.

Жергілікті әуе желілері (ЖӘЖ) және белгіленген бағыттар бойынша ұшу кезінде жер бедерінің және ондағы жасанды кедергілердің асып кетуін есепке алу жолағының ені екі жағы бағыттың осінен күндіз - 5 км., түнде -25 км., таулы жерлерде - жергілікті әуе желілері мен белгіленген бағыт шегінде.

Қонуға кіру схемасы бойынша төртінші бұрылудан шыққанға дейінгі ұшу кезінде әуе кемелерінің барлық үлгілері үшін көрсетілген шынайы биіктік мәні қатаң сақталуы тиіс.

198. Таулы жерлердегі көзбен шолып ұшу қағидалары бойынша ұшу кезінде, сондай-ақ жазықты және белесті жерлерде күндіз нақты және болжамды көрінуі кемінде 2000 м кезінде қауіпсіз биіктікті есептеу үшін жасанды кедергілердің биіктігі ұшудың шынайы жылдамдығына қарамастан есепке алынады.

## **Әуеайлақ (аэроторабы) ауданындағы ұшулар**

199. Әуеайлақ (әуе торабы) ауданындағы ұшулар аталған әуеайлақтың (аэроторабының) ауданында немесе әуеайлақтың аэронавигациялық төлқұжатымен ҰОН сәйкес орындалады, олардың талаптары осы әуеайлақта орналасқан әуе кемелерінің экипаждары, сондай-ақ әуеайлақ (әуе торабы) ауданында ұшуды ұйымдастыратын және қамтамасыз ететін лауазымды тұлғалар әуеайлақ ауданында мыналарды орындайды:

1) ұшудың белгіленген бағыты бойынша;

2) ұшудың белгіленген схемасы бойынша;

3) қонуға енудің белгіленген схемасы немесе айналымнан қонуға ену схемасының бөлігі бойынша;

4) ҰОН сәйкес (әуеайлақтың аэронавигациялық төлқұжаты) ӘҚК диспетчерлері беретін траекториялар бойынша;

5) қонуға визуалды ену әдісі.

200. Әуеайлақ (әуе торабы) туралы қажетті мәліметтер аэронавигациялық ақпарат құжаттарында жарияланады. Әуеайлақтарда ұшуға тыйым салынған, олар туралы мәліметтер аэронавигациялық ақпарат құжаттарында жарияланбаған немесе әуе кемелерінің экипажының назарына жеткізілмеген. Сондай-ақ, " Жіктелмеген және уақытша әуеайлақтар мен қону аудандарының пайдалану жарамдылығын анықтау ережесін бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің 2011 жылғы 2 ақпандағы № 43 бұйрығының талаптарына сәйкес олардың жарамдылықтары анықталмаған біліктіліктен өтпеген және уақытша әуеайлақтар мен қону аудандарындағы ұшуларға тыйым салынған.

201. Әуеайлақтың жай-күйінің өзгерістері туралы мәлімет енгізгенге дейін, байланыс құралдарының және ұшуларды радиотехникалық қамтамасыз ету жұмысында, ұшу орындау тәртібіне және т.б., тұрақты сипаты бар әуеайлақ ( әуеторабы) ауданындағы ұшу өндірісі бойынша нұсқаулықта немесе әуеайлақтың аэронавигациялық төлқұжаты, сондай-ақ аэронавигациялық ақпарат құжаттарында ұшуларды орындауға тыйым салынады.

202. Егер әуеайлақта (қону алаңында) ӘҚҰ (ӘҚБ) органы көзделмеген жағдайды қоспағанда, ӘҚҰ (ӘҚБ) органының рұқсатынсыз әуе кемелерінің ұшып көтерілуіне және қонуына тыйым салынады. ӘҚҰ (ӘҚБ) органымен радиобайланыс болмағанда, ӘҚК осы Қағидаларға 6-қосымшада белгіленген әуеайлақ қозғалысы үшін белгілерге сәйкес жұмыс істейді.

203. Айналым бойынша ұшу биіктігі 100 м есе мәніне, бірақ осы Қағидаларға 4-қосымшаға сәйкес есептелген ұшу шеңберінің қауіпсіз биіктігінен төмен емес белгіленеді.

204. Әуеайлақ ауданында орындалатын міндеттерге қарамастан, қажет болған жағдайда әуеайлақ аймақтары (пилотаждар, топтық ұшулар, аспаптар бойынша ұшулар) белгіленеді, олардың көлемі оның ішіндегі орындалатын ұшу тапсырмаларына және жергілікті шарттарына, әуе кемелерінің үлгілеріне сәйкес айқындалады.

Әуеайлақ ауданында өзара орналасқан әуеайлақ аймақтары, биіктікті алудың белгіленген бағыттары, қонуға төмендеу және қонуға ену әуе кеңістігін пайдалану қағидаларында айқындалады.

205. ӘҚК әуеайлақ ауданынан ұшып шыққанға дейін осы ӘК ұшумен ( басқарумен) одан әрі қамтамасыз етуді жүзеге асыратын ӘҚҰ (ӘҚБ) органымен

радиобайланыс орнатылады және одан ӘҚҰ ауданына шығуға және ұшу шартына (ұшу туралы ақпарат) рұқсат алады.

206. Белгіленген шекте ӘКК қону әуеайлағына жақындаған кезде әуеайлақтың ӘҚҰ (ӘҚБ) органымен радиобайланыс орнатылады, ұшу (эшелон) биіктігін, келудің есептелген уақытын және қажеттілігіне қарай өзінің орналасқан жерін және қай бағытта екендігін хабарлайды, әуеайлақ ауданына кіруге ӘҚҰ (ӘҚБ) органынан рұқсат алады.

207. Радиобайланыс үзілген жағдайды қоспағанда, егер экипаж осы Қағидалардың талаптарына сәйкес жұмыс істесе, осы әуеайлақтың ӘҚҰ (ӘҚБ) органының рұқсатынсыз ӘК-ның әуеайлақтың қону ауданына кіруіне тыйым салынады.

208. Шеңбер биіктігіне қонуға арналған кіруге маневр жасауды орындау кезінде сыртқы ауадан төмен кері температура кезінде ӘК экипажы осы Қағидаларға 1-қосымшаға сәйкес температуралық түзетулерді есепке ала отырып, биіктікті ұстайды.

209. ӘҚБ қонғаннан кейін әуеайлақтың ӘҚҰ (ӘҚБ) органына ҰЖҚ босату туралы хабарлайды.

### **Күту аймағындағы ұшулар**

210. Қонуға кіру кезектілігін реттеу үшін арнайы белгіленген радионавигациялық нүкте немесе жерүсті бағдардың үстінде әуеайлақ ауданында орнатылған күту аймақтары пайдаланылады.

211. Қонуға ену үшін күту аймағындағы ұшу қағидалары мен күту аймағынан шығу тәртібі әуеайлақ (әуеорабы) ауданындағы ұшу өндірісі бойынша нұсқаулық пен әуеайлақтың аэронавигациялық төлқұжаты айқындалады және аэронавигациялық ақпарат құжаттарында жарияланады. Күту аймағындағы ұшулар эшелондау қағидаларына сәйкес жүргізіледі. Күту аймағының төменгі эшелоны эшелоны эшелоны болып табылады. Күту аймағының төменгі эшелоны (ауысу эшелоны) айналымы бойынша ұшудың биіктігінен кем дегенде 300 метрді арттырумен орнатылады. Күту аймағының (ауысу эшелоны) төменгі эшелонының биіктігі әуеайлақтағы нақты температура және қысым бойынша анықталады және маңындағы эшелонның мәніне дейін ұлғайту жағына дөңгеленеді.

212. Күту аймағында ұшу биіктігін (эшелонын) өзгерту осы ӘК ұшуға (басқаруға) қызмет көрсетуді қамтамасыз ететін ӘҚҰ (ӘҚБ) органының рұқсатмен жүргізіледі.

213. Егер күту аймағында тұрған ӘК-ге дереу қону қажет болса, ӘҚҰ органы осы ӘК-ге оны қамтамасыз етеді.

214. Азаматтық әуе кемелері үшін күту аймағында ұшу күту аймағы үшін жарияланған жылдамдықтан аспайтын жылдамдықта, ал егер олар жарияланбаған болса, осы Қағидаларға 7-қосымшаға сәйкес мәннен аспайтын жылдамдықта орындалады:

### **Әуе трассалары, жергілікті әуе желілері мен белгіленген бағыттар бойынша ұшулар**

215. Әуе трассалары және белгіленген бағыттар бойынша ұшулар метеорологиялық талаптарға және әуе кемелерінің үлгілеріне қарамастан, трассаның (бағыттың) ені шегіндегі белгіленген эшелондарда (биіктіктерде) АҰҚ мен ВҰҚ бойынша орындалады.

216. Жергілікті әуе желілері және ЖДП ауданындағы белгіленген бағыттар бойынша ұшулар метеорологиялық талаптарға, рұқсат ету және әуе кемелері үлгісінің ұшу-техникалық сипаттамасына қарамастан, ЖӘЖ белгіленген ені (бағыты) шегінде белгіленген эшелондарда (биіктіктерде) ВҰҚ бойынша орындалады.

217. Қарсы бағыттағы, төменгі эшелоннан төмен биіктіктегі жергілікті әуе желілері бойынша ұшулар ажыратылған бағыттар бойынша жүргізіледі.

218. Елді мекендерден ВҰҚ бойынша ұшулар ӘК ақаулығы жағдайында осы пунктте немесе таяу әуеайлақ шегінде қонуға мүмкіндік беретін биіктікте орындау қажет.

Метеорологиялық жағдайлар тиісті биіктікті ұстап тұруға мүмкіндік бермеген жағдайда ӘКК егер басқа шолу тәртібі белгіленбесе әдеттегідей оң жағынан елді мекендерді шолуды қамтамасыз етеді.

### **Шекара маңы жолағының әуе кеңістігіндегі ұшулар**

219. Қазақстан Республикасы аумағының әуе кеңістігінде оның мемлекеттік шекарасы бойында оны пайдаланудың айрықша режимімен шекара маңы жолағы белгіленген.

Бақыланбайтын әуе кеңістігі шекарамаңы жолағында (G сыныбы) белгіленбейді.

Халықаралық ұшуларға арналған ашық әуе трассалары бойынша халықаралық ұшуларды орындау кезінде Қазақстан Республикасы Мемлекеттік шекарасын ұшып өтудің әуе дәлізі Қазақстан Республикасы Мемлекеттік шекарасы желісімен әуе трассасымен қиылысу орнындағы әуе кеңістігінің бөлігі болып табылады.

Қазақстан Республикасының Мемлекеттік шекарасын әуе кемесімен кесіп өту орны халықаралық әуе тарссалары орындарынан тыс кесіп өту азаматтық

авиация саласындағы уәкілетті орган белгілейтін арнайы әуе дәлізі бойынша іске асырылады.

Олардан тыс ауытқулар ұшудың ерекше жағдайларын қоспағанда рұқсат етілмейді.

Мемлекеттік шекараны кесіп өту аэронавигациялық ақпарат құжаттарында жарияланады.

220. Мемлекеттік шекараны, оның ішінде ашық теңізді кесіп өту үшін Қазақстан Республикасы авиациясының әуе кемелерінің халықаралық ұшуларын орындау кезінде: ұшу жоспары (ұшуға арналған тапсырма) және әуе кеңістігін пайдалануға шетелдік мемлекет берген рұқсат негіз болып табылады.

Қазақстан Республикасының Мемлекеттік шекарасын шетелдік әуе кемелерімен кесіп өту үшін негіздеме Қазақстан Республикасының "Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі" туралы заңының 40-бабына сәйкес және Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2011 жылғы 12 мамырдағы № 506 қаулысымен бекітілген Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану қағидаларында белгіленген тәртібімен халықаралық ұшуларды орындауға рұқсат болып табылады.

Мұндай рұқсат болмаған кезде Қазақстан Республикасының әуе кеңістігіне кіруі көрсетілген рұқсатты алу мүмкіндігін тудырмайтын барлық мәселелерді реттегенге дейін тыйым салынады.

221. ӘК экипажы 100–200 км (Қазақстан Республикасының Мемлекеттік шекарасын кесіп өту уақыты бойынша кемінде 10 минут) тиісті ӘҚҰ (ӘҚБ) органына өзінің рейс нөмірін, мемлекеттік және тіркеу тану белгілерін, орналасқан орнын, ұшу эшелонын (биіктігін) және Қазақстан Республикасы шекарасын кесіп өту есептеу уақытын хабарлайды.

Қазақстан Республикасы Мемлекеттік шекарасын кесіп өту шарттарын ӘҚҰ (ӘҚБ) органы және шектес мемлекеттің әуе қозғалысына қызмет көрсету органы (әуе қозғалысын басқару) арасындағы келісім байланыстың белгіленген арналары арқылы жүзеге асырылады.

Қазақстан Республикасының Мемлекеттік шекарасын кесіп өтуге рұқсат (шарттар) әуе кемесінің экипажына ӘҚҰ (ӘҚБ) органы хабарлайды.

Қазақстан Республикасының Мемлекеттік шекарасын кесіп өтуге рұқсат (шарттарын) алған әуе кемесінің экипажы ӘҚҰ (ӘҚБ) органына қазақстан Республикасының Мемлекеттік шекарасының нақты уақытын және ұшудың эшелонын (биіктігін хабарлайды.)

222. Қазақстан Республикасында және Қазақстан Республикасына шектес мемлекетте қабылданған эшелондау жүйесінде айырмашылықтар болған жағдайда, эшелонды ауыстыру, егер өзгесі халықаралық шарттарда (келісімде) көзделмесе және ӘҚҰ (ӘҚБ)орғанының басқа нұсқаулары болмаса Қазақстан



Республикасының Мемлекеттік шекарасын кесіп өткенге дейін 30 км-де аяқталуы тиіс.

223. ӘКК мемлекеттік шекараны кесіп өтуге мәжбүр болған жағдайда (апат, табиғи апат, ӘК қауіп төнген, құтқарылған адамдарды жеткізген, ӘК экипажға және жолаушыларға жедел медициналық қызмет көрсеткен жағдайларда, сондай-ақ басқа төтенше жағдайларда) шұғыл ӘҚҰ (ӘҚБ) тиісті органына хабарлайды және одан әрі оның нұсқауы бойынша әрекет етеді.

224. Әуе кеңістігінде шекара маңы жолағының ұшулары Қазақстан Республикасының мемлекеттік шекарасының көрсетілген сызығы бар белгіленген ауқымының аэронавигациялық картасын, шекара маңы жолағының енін және радиокұралдарынан шектелетін пеленгтерді пайдалана отырып, орындалады.

225. Шекара маңы жолағына мемлекет аумағында орналасқан, құрлықтағы мемлекеттік шекараға және ені 25 км сыртқы теңіздің жағалау сызығына, теңіз жағалау ауданында – қосымша ені 12 теңіз милі (22,2 км) аумақтық сулармен шектесетін әуе кеңістігі жатады.

226. Радиобайланыс құралдарымен жабдықталмаған әуе кемелерінің ұшулары әуе кеңістігіндегі шекара маңы жолағы рұқсат етілмейді.

Шекара маңы жолағында ұшуларды орындау кезінде белгіленген бағыттан әуе кемесінің ауытқуына рұқсат етілмейді.

227. Әуе кемелерінің экипажы осы ауданды олардың ұшу ерекшеліктерін зерделегеннен, осы ерекшеліктерді білуін тексергеннен және тасу орындалғаннан кейін рұқсат етіледі.

228. Ұшуларды шекарамаңы жолағында орындау, қызметі басталғанға дейін кемінде 5 тәулікке дейін Қазақстан Республикасы Ұлттық Қауіпсіздік комитеті Шекара қызметінің органдарымен, ӘҚК әскери органдарымен, әуе қозғалысын басқару органдарымен келісіледі.

229. Шекарамаңы жолағында ұшуға дайындалу үрдісінде ӘК экипажына зерделеу мен білім қажет:

- 1) осы аудандағы мемлекеттік шекара мен шекарамаңы жолағының көрінісі;
- 2) мекеннің бедері, сипаттамалық радиолокациялық және визуалдық тұспалдары;
- 3) байланыс және радионавигация құралдары жұмысының орналасуы және тәртібі, шектеулі пеленгтер мәні және олардың координаттары;
- 4) ӘҚҰ (ӘҚБ) органдарымен байланыс жүргізу тәртібі;
- 5) ұшу бағыты бойынша метеорологиялық жағдайлар;
- 6) тұспалдарды қалпына келтіру қағидалары мен тәртібі;
- 7) ұшуда айрықша шарттар және айрықша жағдайлар туындаған кездегі іс-қимылдар тәртібі.

230. Шекарамаңы жолағының әуе кеңістігінде тұспалды жоғалтқан кезде ӘКК жедел мемлекеттік шекарасынан Қазақстан Республикасы аумағының түпкіріне ұшу бағыты бойынша бағыт алады және одан әрі осы Қағидалардың 281-тармағына сәйкес әрекет етеді. Шекарамаңы жолағында әуе кеңістігінің тұспалын қалпына келтіру үшін маневр жасауға рұқсат етілмейді.

ӘҚҰ (ӘҚБ) органы әуе кемесә командирінен тұспалды жоғалту туралы немесе басқа дерекет бойынша тұспалдарды жоғалту фактісін орнатып, мынадай тәртіппен әрекет етеді:

- 1) Әуе кемесінің командиріне "Апат" сигналын қосу туралы нұсқау береді;
- 2) Радиотехникалық құралдарды пайдалана отырып, әуе кемесінің орналасқан орнын анықтау бойынша шаралар қабылдайды;
- 3) ӘҚҰ органына болған жағдайдың тұспалдауы жоғалған аймақ туралы, сондай-ақ әуе кемесінің шақыру белгісін, оның орналасуының көзделген орнын және ұшу биіктігін көрсетумен ӘҚК әскер органына хабарлайды.
- 4) әуе кемесі табылғаннан кейін оның экипажына тұспалдауды қалпына келтіруде және ұшуды немесе қону әуеайлағын бағытқа шығаруда көмек көрсетеді.

231. Егер радиобайланыс Қазақстан Республикасының Мемлекеттік шекарасын кесіп өтуге экипаждың әуе кемесі шарттарын алғаннан кейін ұшуда болған жағдайларды қоспағанда Қазақстан Республикасының Мемлекеттік шекарасын әуе кемесімен радиобайланыссыз кесіп өтуге тыйым салынады. Егер әуе кемесінің экипажы ұшу әуеайлағына бағыттауға шешім қабылдаса, онда Қазақстан Республикасының Мемлекеттік шекарасын кесіп өту кері бағытта сол халықаралық трасса бойынша немесе жолүсті эшелонында болумен ұшу бағыты бойынша орындалады.

### **Отынның аэронавигациялық қорын анықтау**

232. Әуе кемесінде ұшу жоспарына сәйкес ұшып көтерілуден қонуға дейін ұшуды орындау үшін қажетті отынның есепті көлемінен басқа отынның аэронавигациялық қоры (бұдан әрі - ОӘҚ) көзделеді.

233. ОАҚ көлемі белгіленген әуеайлақтың ҰҚМ-дан немесе есеп бойынша кету межесінен қосалқы әуеайлаққа дейінгі ұшуды және стандартты температура жағдайларында күту аймағында қосалқы әуеайлақ үстінен 450 м биіктікте ұшу жылдамдығымен кемінде 30 минут ішінде ұшуды, қонуға кіруді және қонуды қамтамасыз етеді.

Қосалқы әуеайлаққа немесе қосалқы әуеайлақсыз кету межесін есептей отырып, ұшуға шешім қабылданған жағдайда белгіленген әуеайлаққа ұшып келудің есептік уақытына азаматтық ӘК бортында қалған отын көлемі шеңбер

биіктігінде кемінде 1 сағат уақытпен ұшуды қамтамасыз етуге тиіс. Бұл ретте кету межесі белгіленген әуеайлаққа ұшып келудің есептік уақытына ӘК бортында қалған отын көлемі шеңбер биіктігінде 30 минут ұшудан кем болмайтындай түрде анықталады.

234. Азаматтық әуе кемелері үшін ОАҚ ҰПБ-ға және Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясында ұшуды жүргізу қағидаларына сәйкес есептеледі, барлық жағдайларда кемінде мынадай ұшу уақытын қамтамасыз етеді :

- 1) газтурбиналық қозғалтқыштары бар ұшақтар үшін 60 минут;
- 2) поршеньді қозғалтқыштары бар ұшақтар үшін 45 минут;
- 3) тікұшақтар үшін 20 минут.

235. ОАҚ көлемі туралы түпкілікті шешім белгіленген және қосалқы әуеайлақтар мен белгіленген әуеайлаққа және қосалқы әуеайлақтарға дейінгі арақашықтықтарда ұшу бағыты бойынша аэронавигациялық және метеорологиялық жағдайға байланысты ӘКК қабылдайды.

236. Мемлекеттік авиацияның әуе кемелері үшін отынның аэронавигациялық қоры осы ӘК ҰПБ-ға сәйкес есептеледі

### **Ерекше жағдайларда ұшу**

237. Ерекше жағдайлардағы ұшуларға мыналар жатады:

- 1) таулы жерлердегі ұшулар;
- 2) бағдарсыз және шөлді жерлердің үстінен және су бетінің үстінен ұшулар;
- 3) төмен биіктіктердегі және шекті-төмен биіктіктердегі ұшулар;
- 4) стратосферадағы ұшулар;
- 5) қиын орнитологиялық жағдайдағы ұшулар;
- 6) азаматтық авиация саласындағы өкілетті орган бекіткен Ұшуларды жүргізу қағидаларында айқындалатын, басқа да ұшулар.

238. Ерекше жағдайлардағы ұшулар авиация саласындағы ұшуларды жүргізу қағидаларына сәйкес жүзеге асырылады.

### **Ұшудағы ерекше жағдайлар**

239. Ұшудағы ерекше жағдайларға мыналар жатады:

- 1) әуе кемесінің қауіпті метеорологиялық құбылыстарға тап болуы;
- 2) қозғалтқыштың (қозғалтқыштардың) істен шығуы;
- 3) ұшу жоспарын немесе бейінін өзгерту қажеттігіне, оның ішінде, мәжбүрлі қонуға әкеп соғатын әуе кемесі жүйелерінің істен шығуы;
- 4) әуе кемесіндегі өрт;
- 5) тұрақтылықты, басқарылуды жоғалту, беріктіктің бұзылуы;

6) радиобайланыстың жоғалуы (борттық немесе жер үсті радиобайланыс жүйелерінің істен шығуы);

7) бағдарды жоғалту;

8) экипажға немесе жолаушыларға шабуыл;

9) экипаж мүшелерінің немесе жолаушылардың жарақаттануы немесе олардың денсаулығының күрт нашарлауы;

10) әуеайлақтан тыс мәжбүрлі қону;

11) қону әуеайлағындағы ӘБ радионавигациялық құралдарының немесе радиотехникалық жабдықтарының істен шығуы

12) авариялық жағдайларда парашюттерді қолдану

240. Ерекше жағдайлардың орын алғандығы туралы ӘКК шұғыл түрде ӘБ диспетчерлік органына хабарлайды. Негізгі арна бойынша байланыс жүргізу қиындаған кезде 121,5 МГц авариялық жиілігіне өту қажет.

241. Тану аппаратурасының апат дабылы мына жағдайларда қосылады:

1) қозғалтқыштың (қозғалтқыштардың) істен шығуы;

2) әуе кемесіндегі өрт;

3) тұрақтылықты, басқарылуды жоғалту, әуе кемесі беріктігінің бұзылуы;

4) радиобайланыстың істен шығуы;

5) бағдарды жоғалту;

6) экипажға (жолаушыларға) шабуыл;

7) әуеайлақтан тыс мәжбүрлі қону;

8) авариялық жағдайларда парашюттерді қолдану;

9) жедел төмен түсу.

242. Ұшуда ерекше жағдайлар орын алған кезде ұшуды және ӘК жүйелерін басқару осы ӘК ҰПБ талаптарына сәйкес келуге тиіс.

Ерекше жағдайларда ҰПБ-ға сәйкес операцияларды орындау кезінде экипаж мүшелері өздерінің барлық іс-қимылдары туралы әуе кемесінің командиріне баяндауға міндетті.

243. Ұшуды жалғастыру экипаж бен жолаушылардың қауіпсіздігін қамтамасыз етпеген жағдайларда ӘКК әуеайлақтан тыс мәжбүрлі қонуға немесе егер, экипаж бен жолаушылар парашюттермен қамтамасыз етілген болса, әуе кемесін тастап шығуға шешім қабылдайды.

### **Әуе кемелерінің қауіпті метеорологиялық құбылыстарға тап болуы**

244. Ұшуға қауіпті метеокұбылыстарға мыналар жатады:

1) ұшып көтерілу және қону әуеайлағында – найзағай, бұршақ, тынымсыз ұшу, қатты жел ығысуы, мұзтайғақ, қатты мұз басу, құйын, дауыл, қатты тозаңды боран, жауын-шашынның қатты нөсерлеуі, жанартау күлі;

2) ұшу бағыты бойынша - бұршақ, найзағай, қатты мұз басу, тынымсыз ұшу, әуе кемесінің қатты электрленуі, жанартау күлі, радиоактивті бұлттар.

245. Ұшу бағыты бойынша ұшуға қауіпті метеокұбылыстарға тап болған кезде ӘКК оларды айналып өту үшін шаралар қабылдайды. Оларды айналып өту мүмкін болмаған кезде бағытты немесе ұшу биіктігін өзгерту жолымен экипаж ұшып көтерілу әуеайлағына қайта оралады немесе жақын жердегі қосалқы әуеайлаққа қонуды жүргізеді. Тікұшақ командиріне бұл жағдайда әуеден таңдап алынған алаңға қонуды жүргізуге рұқсат етіледі.

246. ӘК ұшуына қауіпті метеорологиялық жағдайлар ауа-райы болжамдарында және қауіпті метеорологиялық жағдайлар мен ауа-райы құбылыстары туралы ескертулерде, оның ішінде "SIGMET" ақпаратында көрсетіледі, сондай-ақ метеорологиялық қызмет ұшуды ұйымдастырып отырған адамдарға, ӘК мұндай жағдайларға тап болуын болдырмауға шаралар қабылдайтын ӘҚҚ (ӘҚБ) органдарына және ӘК экипаждарына жеткізеді.

247. Ұшуда қауіпті метеорологиялық құбылыстар аймағына жақындау белгілері пайда болған немесе ӘҚҚ (ӘҚБ) органдарынан тиісті ақпарат алынған кезде ӘКК осы және артқы эшелонда ӘКК-ге өз бетінше бұл туралы ӘҚҚ (ӘҚБ) органына шұғыл түрде баяндай отырып, эшелонды өзгертуге рұқсат етілетін ұшу қауіпсіздігіне қатерлердің туындау жағдайларын қоспағанда, бағыттың немесе ұшу эшелонының (биіктігінің) өзгеру себептері туралы ӘҚҚ (ӘҚБ) органына шұғыл түрде хабарлай отырып, қауіпті аймақты айналып өту үшін қажетті шараларды қабылдайды.

### **Қозғалтқыштың (қозғалтқыштардың) істен шығуы**

248. 100 м дейінгі биіктіктерде (оның ішінде - ұшуда) бір қозғалтқышы бар ӘК-де қозғалтқыш істен шыққан кезде ӘКК дереу кедергілермен соқтығысуды болдырмай, өз алдында мәжбүрлі қонуды жүргізеді. Егер қозғалтқыштың істен шығуы 100 м астам биіктікте болса, ӘКК-ге әуе кемесінің ықтимал бұзылуын барынша төмендете отырып, мәжбүрлі қону үшін жарамды алаңды таңдауына рұқсат етіледі.

249. Бірнеше қозғалтқыштары бар ӘК-де қозғалтқыш (қозғалтқыштар) істен шыққан кезде ӘКК мыналарға:

- 1) ұшып көтерілу әуеайлағында қонуды жүргізуге;
- 2) отынның бір бөлігін төгуге немесе ұшу жағдайларын жақсарту үшін жүкті тастауға;
- 3) жұмыс істеп тұрған қозғалтқыштардың кез келген режимін пайдалануға;
- 4) бағдарлы ұшуда жақын жердегі әуеайлаққа (оның ведомстволық тиістілігіне қарамастан) дейін ұшуды жалғастыруға және оған қонуды жүргізуге

құқылы. ETOPS қағидалары бойынша ұшуды орындайтын әуе кемелері үшін ұшуды белгіленген шекті уақыт шеңберінде орналасқан жарамды әуеайлаққа дейін жалғастыру керек.

Экипаж ұшуда істен шығу (өрттен басқа) белгілері бойынша бір қозғалтқыш өшіп қалған жағдайда үш және одан көп қозғалтқыштары бар әуе кемелерінде ӘКК-ге белгіленген әуеайлаққа дейін ұшуды жалғастыруға құқық беріледі.

250. Жұмыс істеп тұрған қозғалтқыштарда (қозғалтқышта) ұшуды жалғастыру мүмкін болмаса және ұшу қауіпсіздігіне нақты қатер туындаса ӘКК:

1) ҰПН талаптарына сәйкес қажетті іс-қимылдарды орындайды;

2) тану аппаратурасының апат дабылын қосады;

3) кез келген әуеайлаққа, оның ішінде, ұшып көтерілу әуеайлағына немесе егер нақты қалыптасқан жағдайда мұндай қону жақын жердегі әуеайлаққа дейін ұшуға қарағанда, қауіпсіздікке аз қатер төндірсе, әуеайлақтан тыс қонуды жүргізеді.

### **Әуе кеме жүйесінің істен шығуы**

251. Ұшу жоспарын өзгерту қажеттігіне, оның ішінде мәжбүрлі қонуға әкеп соғатын ӘК жүйелері (агрегаттары) істен шыққан кезде ӘКК ӘК бұзылуын болдырмау үшін барлық ықтимал шаралардың қабылдануын қамтамасыз етеді және жағдайға қарай, ұшу тапсырмасын жалғастыру немесе тоқтату туралы шешім қабылдайды.

252. ӘҚҚ (ӘҚБ) органы ұшу тапсырмасын өзгерту қажеттігіне, оның ішінде мәжбүрлі қонуға әкеп соғатын ӘК жүйелерінің (агрегаттарының) істен шыққаны туралы хабарды ала отырып, ӘК тұрған жерін анықтайды және оның ұшуын бақылай отырып, жағдайға және істен шығу сипатына сәйкес экипажға ықтимал көмек көрсетуді қамтамасыз етеді. ӘҚҚ (ӘҚБ) органына және қону әуеайлағының іздестіру-құтқару қызметіне авариялық-құтқару құралдарын дайындау үшін орын алған жағдайлар туралы шұғыл түрде хабарланады.

253. Ұшуда ӘК-ні тоқтан ажырату кезінде экипаж ҰПБ талаптарына сәйкес әрекет етеді.

Электрмен қоректендірудің резервтік көздері жоқ болған немесе оларды пайдалану мүмкін болмаған кезде ӘКК:

1) ҰҚЖ бойынша ұшу кезінде жақын жердегі әуеайлаққа немесе әуеайлақтан тыс қонуды жүргізеді;

2) ҰҚЖ бойынша ұшу кезінде көзбен шолып ұшуға өтуге шаралар қабылдайды;

3) визуалды ұшуға өту қауіпсіздігіне сенімділік болмағанда, бірақ ұшуды жалғастырудың техникалық мүмкіндігі болса, бұлттардың үстінен ұшу кезінде

визуалды ұшуға өту немесе өзінің ұшу эшелонында (биіктігінде) тікбұрышты бағыт схемасы бойынша күту режимінде ұшуды орындау мүмкін ауданға өту керек.

254. ӘҚК (ӘҚБ) пунктінің диспетчері ӘК-мен байланыс тоқтатылғанын белгілей отырып және радиолокациялық құралдар көмегімен оның тұрған жерін анықтай отырып:

1) апатқа ұшырайтын ӘК басқа әуе кемелерімен жақындасу мүмкіндігін болдырмайтындай түрде қозғалысты бақылауды және басқаруды қамтамасыз етеді;

2) қонуға кіруде көмек көрсету үшін осы аудандағы басқа ӘК-мен радиобайланысты жоғалтқан ӘК озу мүмкіндігін пайдаланады.

255. Жедел құлдिलाуды орындауды талап ететін кабинаны герметизациялау кезінде, экипаж:

1) оттегі маскаларын қолданады;

2) эшелоннан төмен 4200 м биіктікке дейін, бірақ ұшу ауданындағы қауіпсіз эшелоннан төмен биіктіктен төмен емес жағдайларда ҰПБ талаптарына сәйкес әрекет ете отырып, жедел құлдिलाуға кіріседі;

3) тану аппаратурасының апат дабылын қосады;

4) жолаушылардың денсаулық жағдайын тексереді және қажеттілігіне қарай оларға көмек көрсетеді;

5) белгіленген әуеайлаққа немесе жақын жердегі қонуға жарамды әуеайлаққа қону туралы шешім қабылдайды.

## **Әуе кемесіндегі өрт**

256. Әуе кемесінде өрт пайда болған кезде ұшу экипажы:

1) жедел құлдिलाуға кіріседі және бір мезгілде өрт жою үшін барлық қол жетімді құралдарды қолданады;

2) апат дабылын береді (қосады) және қайталама локация жауап бергіші болған кезде оған 7700 кодын белгілейді.

257. Қалыптасқан жағдайға байланысты ӘКК шешімі бойынша ұшу экипажы жақын жердегі қонуға жарамды әуеайлаққа дейін ұшуды жалғастырады, немесе әуеайлақтан тыс қонуды жүргізеді.

258. Ұшу кезеңінде ӘК-де өрт пайда болған (ұшудан кейінгі биіктік терімі) және оны жою мүмкін болмаған кезде ӘКК өзінің қалауы бойынша:

1) ұшып көтерілу әуеайлағына, оның ішінде белгіленген пайдалану минимумынан төмен метеожағдайларда қонуға арналған ең қысқа бағдар бойынша кіруді орындайды;

2) әуеайлақ ауданында ұшуларды жүргізу жөніндегі нұсқаулықта көзделген алаңға жедел қонуды жүргізеді (әуеайлақтың аэронавигациялық паспортымен);

3) әуеден таңдап алынған алаңға қонуды жүргізеді. Тұрақтылықты, басқаруды жоғалту, беріктіктің бұзылуы

259. Тұрақтылықты, басқарылуды жоғалту, беріктіктің бұзылуы кезінде ӘКК:

1) апат дабылын береді (қосады) және қайталама локация жауап бергіші болған кезде оған 7700 кодын белгілейді;

2) егер болған оқиғалар ҰПН-да немесе оған балама құжатта көзделсе, ҰПБ талаптарына сәйкес әрекет етеді;

3) егер болған оқиғалар ҰПН-да немесе оған балама құжатта көзделмесе, онда ӘК экипажының әрбір мүшесінің тәжірибесі мен мүмкіндігін пайдалана отырып, қалыптасқан жағдайға сәйкес әрекет етеді.

260. Радиобайланыс оның қолда бар арналарын пайдалану кезінде 5 минут ішінде олардың әрқайсысы бойынша бірнеше шақыруларға ӘК экипажы немесе ӘҚҚ (ӘҚБ) органы жауап бермесе жоғалды деп саналады.

### **Радиобайланысты жоғалту (радиобайланыстың борттық немесе жерүсті радиобайланыс жүйесінің істен шығуы)**

261. Радиобайланыс оның қолда бар арналарын пайдалану кезінде 5 минут ішінде олардың әрқайсысы бойынша бірнеше шақыруларға ӘК экипажы немесе ӘҚҚ (ӘҚБ) органы жауап бермесе жоғалды деп саналады.

262. Радиобайланысты жоғалтқан кезде ӘК экипажы:

1) "Апат" дабылын береді (қосады) және қайталама локация жауап бергіші болған кезде оған 7600 кодын белгілейді

2) басқа әуе кемелерімен не басқа да ӘҚҚ (ӘҚБ) пункттері арқылы ӘІБ (ӘІБА) органымен байланысты қалпына келтіруге шаралар қабылдайды;

3) қажеттілігіне қарай 121,5 МГц авариялық жиілікті пайдаланады;

4) оны ӘҚҚ (ӘҚБ) органының қабылдағаны туралы растауды күтпей, қабылданған шешім, ӘК тұрған жері мен ұшу биіктігі туралы ақпарат беруді жалғастырады;

5) радиобайланыс арналары арқылы және жетекті радиостанция жиілігінде, сондай-ақ VOR (DVOR) жанжақты бағытталған радиоамьк жиілігіндегі нұсқаулар және ӘҚҚ (ӘҚБ) органының нұсқаулары мен ақпаратын тыңдауды жалғастырады.

263. Ұшып көтерілуден кейін радиобайланыс жоғалған кезде ӘКК белгіленген схема бойынша ұшуды орындайды және ұшу әуеайлағына қонуды жүргізеді.



Бұл жағдайда ӘКК ең төменгі шектен төмен метеорологиялық жағдайларда қонуды жүргізуге рұқсат етіледі.

264. Ұшып көтерілуден кейін ұшу әуеайлағына қонуды жүргізу мүмкін болмаған жағдайларда (метеорологиялық жағдайлар бойынша немесе ӘК массасы қону массасынан асып түссе және отынды төгу үшін жағдайлар жоқ болса), ӘКК-ге:

1) ӘҚҚ (ӘҚБ) органы берген шарттарға сәйкес белгіленген әуеайлаққа қонуға ;

2) ӘҚҚ (ӘҚБ) органы берген эшелондағы қосалқы әуеайлаққа немесе жақын жердегі эшелонға (тігінен эшелондау қағидасына сәйкес), бірақ төменгі (қауіпсіз) эшелоннан төмен емес қонуға рұқсат етіледі. Ұшу төменгі (қауіпсіз) эшелонда орындалған жағдайда қосалқы әуеайлаққа ең жақын үстіңгі эшелонға қонуға рұқсат етіледі.

265. Берілген эшелонға (биіктікке) дейін биіктікке көтерілу сатысында радиобайланыс жоғалған кезде ӘКК құлдылау және қонуға кірудің белгіленген схема бойынша қонуды жүргізуге рұқсат етіледі. Ұшу әуеайлағына қонуды жүргізу мүмкін болмаған кезде ӘКК белгіленген әуеайлаққа немесе қосалқы әуеайлаққа қону туралы шешім қабылдайды.

266. ӘҚҚ (ӘҚБ) органы берген көтерілуден кейін радиобайланыс жоғалған кезде ӘК белгіленген әуеайлаққа немесе қону жолында орналасқан қосалқы әуеайлаққа ұшуы осы эшелонда (биіктікте), ал жақын жердегі ұшу әуеайлағына қайтып оралу - төменгі эшелонда орындалады. ӘК ұшуы төменгі (қауіпсіз) эшелонда орындалған жағдайда ұшу әуеайлағына ең жақын үстіңгі эшелонда қону қажет.

267. Төмендеу сатысында радиобайланыс жоғалған кезде ӘКК бұдан бұрын ӘҚҚ (ӘҚБ) органы берген эшелонға (биіктікке) көтеріледі және кейіннен белгіленген схема бойынша қонуға кіре отырып, осы эшелонда (биіктікте) қону әуеайлағына ұшуды орындайды. Белгіленген әуеайлаққа қонуды жүргізу мүмкін болмаған кезде ӘКК-ге төменгі (қауіпсіз) эшелонда қосалқы әуеайлаққа немесе ұшу бағытына байланысты 4250 м (FL140), 4550 м (FL150) немесе 7300 м (FL240), 7600 м (FL250) ұшу үшін арнайы белгіленген радиобайланысы жоқ эшелондарда қону туралы шешім қабылдауға рұқсат етіледі.

268. Радиобайланыс жоғалған жағдайда ӘК экипажы радиобайланыс жоғалған сәтке дейін ӘҚҚ (ӘҚБ) органы берген, бірақ ұшу бағыты бойынша ең төменгі қауіпсіз эшелоннан (биіктіктен) төмен емес биіктікке көтеріледі.

269. "Ауа-жер" борт немесе жерүсті жүйесінің радиобайланыс жүйесі істен шығуынан болған радиобайланыс жоғалған кезде ӘҚҚ органы диспетчерлері ӘҚҚ диспетчерлерінің жұмыс технологиясына сәйкес әрекет етеді.

270. Ұшу әуеайлағына қайта оралған кезде немесе қонудың кері қайту жолы бағытында орналасқан қосалқы әуеайлаққа кеткен кезде ӘК ұшуы ұшу жоспарында немесе ілеспе төменгі, бірақ қауіпсізден төмен эшелонда емес радиобайланысы жоқ ұшуларға арналған ұшудың қайталанатын жоспарында мәлімделгенге жақын эшелонда орындалады.

271. АҰҚ бойынша ұшу кезінде радиобайланыс жоғалған жағдайларда ӘКК ВҰҚ бойынша ұшуға өту мүмкіндігін бағалайды және белгіленген әуеайлаққа немесе қосалқы әуеайлаққа (ұшуға шешім қабылданған кезде таңдап алынған) қону немесе ұшу әуеайлағына қайта оралу туралы шешім қабылдайды.

Белгіленген әуеайлаққа қонуға шешім қабылданған жағдайда:

1) ұшуды көрсетілген ұшу жоспарында немесе ұшудың қайталанатын жоспарында мәлімделгенге жақын эшелонда (биіктікте) орындау керек;

2) қонуға кіру үшін құлдилауды қонуға кіру схемасы негізделген радиотехникалық құрал ұшып өткен соң жарияланған схема бойынша бастау керек.

Қосалқы әуеайлаққа қонуға шешім қабылданған жағдайда (ӘК үлгісіне және отын қорына байланысты) ӘК ұшуын ұшу кезінде берілген эшелонда немесе ұшу үшін белгіленген байланысы жоқ ұшу бағытына байланысты биіктікте орындау керек.

272. Байланыс жоғалған кезде негізгі немесе қосалқы әуеайлақта қонуға құлдилауды және кіруді ӘКК белгіленген схема бойынша ең жоғары байқағыштықты сақтай отырып, жүргізеді.

273. Түнде радиобайланысы жоқ ұшу кезінде экипажға қону фараларын мерзімді түрде қоса отырып немесе борт шамдарын жағып-сөндіріп ӘК тұрған жерін белгілеу қажет.

274. Қону бойынша (екінші айналымға кету) үзілген кіруден кейін белгіленген әуеайлаққа қонуды жүргізу мүмкін болмаған кезде ӘКК төменгі қауіпсіз эшелонға радиобайланысы жоқ ұшуға белгіленген эшелонға төмендей отырып, шығу схемасы бойынша қосалқы әуеайлаққа қону керек.

Қосалқы әуеайлақтағы қонуға кіру үшін төмендеп қонуға ену схемасы негізделген радиотехникалық құрал ұшып өткен соң жүргізіледі.

Егер байланысты жоғалтқан ӘК ұшып келген сәтте қону әуеайлағындағы метеорологиялық жағдайлар қону үшін ең төменгі шектен төмен болса, мұндай жағдайларда ӘКК-ге қонуды жүргізуге рұқсат етіледі.

275. ВҰҚ бойынша ұшу кезінде радиобайланыс жоғалған кезде ӘКК қиын метеорологиялық жағдайларға кезігуді болдырмай осы биіктікте (эшелонда) ВҰҚ бойынша белгіленген әуеайлаққа қонады.

Егер ВҰҚ бойынша белгіленген әуеайлаққа ұшуды жалғастыру мүмкін болмаса, метеорологиялық жағдайлары Визуалды ұшу қағидалары бойынша қонуды жүргізуге мүмкіндік беретін қосалқы әуеайлаққа қону қажет.

ӘК экипажы оны ӘҚҚ (ӘҚБ) органының қабылдағаны туралы растауды күтпей ақпарат берудің қол жетімді құралдарының көмегімен ӘҚҚ (ӘҚБ) органына өзінің ұшып келгендігі туралы хабарлайды.

276. Радиобайланыс орнату мүмкін болмаған кезде ӘК экипажы алдында "Байланыс істен шықты. Растаусыз жеткіземін" деген сөз шығатын белгіленген және авариялық жиіліктерде ӘК тұрған жері туралы хабарлайды.

277. Жерүсті байланыс құралдары істен шыққан кезде ӘҚҚ (ӘҚБ) органы резервтік құралдар мен арналарды пайдалана отырып, байланысты қалпына келтіру шараларын қабылдайды және басқаруды басқа ӘҚҚ (ӘҚБ) органына береді.

278. Халықаралық ұшуды орындау кезінде радиобайланыс жоғалған жағдайларда радиобайланыстың істен шығуы ӘК Қазақстан Республикасы ӘҚҚ (ӘҚБ) органының тікелей басқаруында болған немесе одан Қазақстан Республикасының Мемлекеттік шекарасын кесіп өтуге рұқсат алғаннан кейін болған жағдайларды қоспағанда Қазақстан Республикасының Мемлекеттік шекарасын кесіп өтуге тыйым салынған.

279. Өзге мемлекеттің әуе кеңістігінде радиобайланыс жоғалған кезде Қазақстан Республикасының ӘК экипажы мұндай жағдайлар үшін көзделген осы мемлекеттің әуе кеңістігінде ұшу қағидаларының талаптарын орындайды.

280. Әуеайлаққа қонуды қамтамасыз ететін радиотехникалық құрал істен шыққан және метеорологиялық жағдайлар бойынша қонуға визуалды кіру мүмкін болмаған кезде осы әуеайлақтың ӘҚҚ (ӘҚБ) органы ӘК-ні қосалқы әуеайлаққа жібереді.

## **Бағдарды жоғалту**

281. Бағдарды жоғалтқан кезде экипаж:

- 1) апат дабылын қосады;
- 2) радио арқылы "Полюс" дабылын береді;
- 3) ӘҚҚ (ӘҚБ) диспетчеріне отынның қалдығы және ұшу жағдайлары туралы баяндайды;
- 4) ӘҚҚ (ӘҚБ) диспетчерінің рұқсатымен радиолокациялық құралдармен ӘК табу үшін ең ыңғайлы ұшу эшелонына (биіктігіне) шығады;
- 5) ӘҚҚ (ӘҚБ) диспетчерлік пунктiнiң ұсынымын пайдалана отырып, аталған жағдайларда бағдарды қалпына келтірудің барынша ұтымды әдістерін қолданады ;

б) бағдарды уақтылы қалпына келтіру мүмкін болмаған жағдайларда отынның толық жануына жол бермей, қараңғы түскенге дейін кез келген әуеайлаққа немесе әуеден таңдап алынған алаңға қонуды жүргізеді.

282. Егер экипаж осы себепті белгіленген әуеайлаққа мәжбүрлі қонуды жүргізбесе, бағдар толық жоғалған болып есептеледі.

283. Егер ӘК-ні экипаж өз бетінше немесе кейіннен белгіленген әуеайлаққа қона отырып, берілген бағытта жерүсті РТҚ көмегімен ӘҚҚ (ӘҚБ) өздігінен диспетчер шығарса бағдар уақытша жоғалған болып есептеледі.

### **Экипажға немесе жолаушыларға шабуыл**

284. Экипажға (жолаушыларға) шабуыл жасалған немесе шабуыл қаупі туындаған кезде ӘКК арнайы нұсқаулыққа сәйкес әрекет етеді.

285. Экипаж мүшелері мүмкіндігіне қарай апат дабылын береді, шабуыл туралы, өзінің шақыру хабарламасын, тұрған жерін (координаттарын), биіктігін, ұшу бағамы туралы хабарлайды.

### **Экипаж мүшелерінің немесе жолаушылардың денсаулық жағдайы күрт нашарлауы немесе жарақат алулары**

286. Экипаж мүшелерінің немесе жолаушының (жолаушылардың) денсаулық жағдайы күрт нашарлаған немесе олар жарақат алған жағдайда ӘКК оған (оларға) мүмкін медициналық көмек көрсетеді және жағдайға байланысты ұшуды жалғастыру немесе тоқтату туралы шешім қабылдайды.

287. Әуе кемесінің командирі денсаулық жағдайы күрт нашарлаған кезде ол ұшуды жалғастыра алмаса, тапсырманы орындау тоқтатылады және уақытша әуеайлаққа қонуға дейін оның функцияларын пилот (ұшқыш) мамандығы бар тексеруші немесе екінші пилот (тексеруші болмаған кезде) орындайды. Егер екінші пилот ҰШН (экипаж нұсқаулығы) көзделмесе, ұшу тапсырмасының орындалуы тоқтатылады.

288. ӘҚҚ (ӘҚБ) диспетчерлік органы кенеттен тыс экипаж мүшесінің немесе жолаушының денсаулығы нашарлауына (жарақаттануына) байланысты ұшуды тоқтату туралы хабарлама қабылдағанда ӘК ең жақын орналасқан әуеайлаққа шығуын және кезектен тыс қонуын қамтамасыз етеді.

### **Әуеайлақтан тыс мәжбүрлік қону**

289. Егер ұшуды жалғастыру жолаушылар мен экипаж қауіпсіздігін қамтамасыз етпеген жағдайда ӘКК әуеайлақтан тыс мәжбүрлік қону туралы шешім қабылдайды. Егер жағдай мүмкін болса, ӘКК экипаж мүшелеріне және

ӘҚҚ (ӘҚБ) органына өз шешімі туралы хабарлайды, соның ішінде болжанып отырған қонудың орны мен уақытын, апат дабылын береді (қосады) ал қайталама локация жауап берген кезде 7700 кодын белгілейді және жолаушыларды хабарландырады.

Штурман (екінші пилот) экипаж мүшелеріне ӘК тұрған орнын, жақын жердегі әуеайлаққа немесе елді мекенге дейінгі бағытты және арақашықтықты, ал су бетінде жағаға дейінгі бағытты және арақашықтықты хабарлайды.

290. Әуеайлақтан тыс мәжбүрлі қонудан кейін ӘКК экипажы жолаушыларға қажет көмек көрсетеді және байланыс құралдарын пайдалана отырып, жақын жердегі әуеайлаққа немесе жергілікті атқарушы органдарға мәжбүрлі қону уақыты, орны, экипаж мүшелерінің, жолаушылардың, әуе кемесінің жағдайы және қажетті көмек туралы хабарлайды.

291. Гидроұшақтың су бетіне мәжбүрлі қонуы жағаға немесе корабльге (кемеге) мүмкіндігінше жақын жүргізіледі.

292. Гидроұшақтың түнде су бетіне мәжбүрлі қонуы су бетінің жағдайын, желдің жылдамдығы мен бағытын айқындау мүмкін емес кезде, егер мүмкін болса, борттық жарық-техникалық жабдығын қолдана отырып, "ай жолы" бойынша жүргізіледі. Түнде су бетіне мәжбүрлі қонуды жасаған гидроұшақты табу үшін аэронавигациялық және жарқырағыш оттар қонудан кейін қосылған күйінде қалады.

293. Мәжбүрлі қону орнын ұшып көтерілуге мына жағдайларды орындау кезінде рұқсат етіледі:

- 1) ӘК бұзылуларды жою шартымен (егер олар орын алса);
- 2) ұшып көтерілу үшін барлық жағдайлар сәйкес келген кезде;
- 3) мәжбүрлі қону жағдайларын тексеретін Комиссия төрағасының ұшуға рұқсат беруі;
- 4) ӘҚҚ (ӘҚБ) органының ұшуға рұқсат беруі.

294. Кейінге қалдыруға болмайтын жағдайларда (табиғат апаттары, жарақаттанғандарға жедел медициналық көмек көрсету қажеттігі), ӘКК ұшып көтерілу уақыты, ұшу биіктігі және бағыты туралы кейіннен ӘҚҚ (ӘҚБ) органына баяндай отырып, өздігінен ұшуға шешім қабылдайды.

295. Әуеайлақтан тыс мәжбүрлі қону орнынан ұшар алдында ӘКК төңіректі (акватория) қарайды, оның ұшуға жарамдылығын анықтайды және қажеттілігіне қарай қауіпсіз ұшуды қамтамасыз етуге арналған шараларды қабылдайды.

**ӘҚБ радионавигациялық құралдарының немесе қону әуеайлағында радиотехникалық жабдықтардың істен шығуы**

296. ӘҚҚ (ӘҚБ) диспетчерлік органынан ӘҚҚ (ӘҚБ) ауданында радиолокациялық құралдардың істен шығуы туралы хабар алған кезде осы ауданда ұшуды орындап жатқан ӘҚҚ бағыттағы бақылау нүктелерін ұшып өткен кезде өзінің тұрған жері туралы хабарлай отырып, визуалды және борттық радиолокациялық құралдардың көмегімен берілген эшелонды, ұшу жылдамдығы мен бағыттарын ұстай отырып, ұшуды жалғастырады.

297. Қонуды қамтамасыз етудің радиолокациялық құралдары және/немесе қону әуеайлағындағы байланыс құралдары істен шыққан және метеорологиялық жағдайлар бойынша осы әуеайлақта визуалды кіруді және қонуды орындау мүмкін болмаған кезде ӘҚҚ екінші айналымға кетеді және/немесе қосалқы әуеайлаққа қонады.

Қосалқы әуеайлаққа кету мүмкін болмаған жағдайда (отынның жетіспеуі, авиациялық техниканың бұзылуы) ӘҚҚ қону әуеайлағының ең төменгі шегінен төмен ауа райында қонуды жүргізеді.

### **Авариялық жағдайларда парашюттерді қолдану**

298. Парашютті десанттарды түсіруге арналған ұшуларды немесе парашютпен жүк түсіруді орындаған кезде, сондай-ақ, егер бұл оқу ұшуларына арналған тиісті нұсқаулықта көзделсе, экипаждың барлық мүшелерінің және ұшуға қатысатын басқа да адамдардың орнатылған сақтандыру аспаптары бар жеке парашюттері болуға тиіс.

Парашюттердің аспалы жүйелері барлық ұшу уақыты ішінде киілуге тиіс.

Ұшуда парашюттерді шешуге киілген парашютпен жұмысты орындау мүмкін болмаған жағдайларда ғана рұқсат етіледі.

299. ӘК-ден парашютпен түсер алдында авариялық жағдайларда экипаж мүмкіндігіне қарай өзінің орналасқан жерін көрсете отырып, бұл туралы ӘҚҚ (ӘҚБ) органына хабарлайды, дабылын береді (қосады), сондай-ақ, (бұл мүмкін болса) автопилотты қосуға, ылдилы глиссада бойынша құлдилай отырып, аз қоныстанған аудан бағытына бағдарды белгілеуге, тану аппаратурасының кодтық құрылғысын жоюға, одан кейін ӘК тастап кетуге тиіс.

Экипаж мүшелері және борттағы басқа да адамдар ӘҚҚ нұсқауы бойынша парашюттерде ӘК тастап шығады. Командир ӘК-ні соңғы болып тастап шығады.

300. Авариялық түсуден басқа парашютпен түсу бұл авиация саласындағы тиісті уәкілеттік орган ұйғарған жағдайларда және бұл әуе қозғалысын (әуе қозғалысын басқару) тиісті органнан алынған тиісті ақпаратта, ұсынымда және (немесе) рұқсатта көрсетілетіндей жасалған жағдайларды қоспағанда жүргізілмейді.

## Ұшуға заңсыз араласу

301. Әуе кемесіне оған қатысты, ол заңсыз араласу әрекетіне тап болатыны белгілі немесе болжанатынына барынша назар аударылады және ӘҚК (ӘҚБ) органы тарапынан нақты жағдайларға сүйене отырып, басқа әуе кемелерімен салыстырғанда басымдық беріледі.

302. ӘҚК (ӘҚБ) органы қажеттілігіне қарай авариялық жағдайда тұрған әуе кемелерімен радиобайланысты орнату және ұстап тұру үшін резервте тұрғандарын қос алғанда, барлық қолда бар байланыс құралдарын пайдаланады.

303. Заңсыз араласу объектісі болған әуе кемесінің экипажы ӘҚК (ӘҚБ) органы әуе кемесіне қызмет көрсетудің бірінші кезектілігін қамтамасыз етуі үшін осы, оған байланысты барлық фактілер, маңызды жағдайлар және осы жағдайлар туындауына әкелген кез келген ағымдағы жоспардан ауытқулар туралы ӘҚК (ӘҚБ) органына хабарлауға әрекет жасайды.

304. Әуе кемесінің бортында қалыптасқан жағдайға байланысты бұл мүмкін болмаған жағдайларды қоспағанда, әуе кемесінің командирі берілген жол желісі бойынша және ұшудың берілген крейсерлік эшелонда (биіктікте), қалай болғанда да ӘҚК (ӘҚБ) органына хабарлау мүмкіндігі пайда болғанға немесе ӘК радиотехникалық станцияларының әрекет ету аймағы шеңберінде қалмаған кезге дейін ұшуды жалғастыруы керек.

305. Заңсыз араласу әрекетіне тап болған ӘК ӘҚК (ӘҚБ) органдарымен радиотелефон байланысын орнату мүмкіндігі болмай, берілген жол немесе берілген крейсерлік эшелон желісінен ауытқуы тиіс болған кезде ӘКК мүмкіндігіне қарай:

1) ӘК бортында қалыптасқан жағдайға байланысты бұл мүмкін болмаған жағдайларды қоспағанда, авариялық АЖЖ-радиобайланысы және басқа да тиісті жиіліктерде ескертуді жіберуге тырысуы керек. Сондай-ақ, бұл орынды және жағдай жол беретін болса, мәліметтерді беру желілері, борттық қабылдағыш-жауап бергіштер сияқты басқа да жабдықты пайдалану керек;

2) төтенше жағдайларда ұшуда іс-қимылдардың тиісті ерекше тәртібін сақтай отырып, ұшуды жалғастыруы және мұндай жағдайларда әуе кемесінің экипажы іс-қимылдарының белгіленген тәртібіне сәйкес әрекет етуі керек.

306. ӘК авариялық жағдайда тұрғаны туралы хабарлау үшін (егер ол ВОРЛ қабылдағыш-жауап бергішімен жабдықталса) "А" режиміндегі мынадай арнайы кодтар пайдаланылады:

1) "7700" коды – ӘК елеулі тікелей қауіпке ұшырайтынын және экипажға жедел жәрдем талап етілетіндігін көрсетеді;

2) "7600" коды - радиобайланыстың жоғалғандығын көрсетеді;

3) "7500" коды - ӘК заңсыз араласу объектісі болып табылатынын көрсетеді.

307. Авариялық жағдай орын алған жағдайда ӘКК егер бұдан бұрын ӘҚҚ (ӘҚБ) органы басқа белгілі бір кодты пайдалану туралы нұсқау бермесе, қабылдағыш-жауап бергіште А режимінің "7700" кодын белгілейді. Бұл жағдайда ӘКК осы белгілі бір кодты ӘҚҚ (ӘҚБ) органынан басқа нұсқаулар алғанға дейін пайдаланады. ӘКК А режимінің "7700" кодын бұл іс-қимылдардың ең жақсы түрі болып табылады деп есептегенде негіздер болған жағдайларда таңдайды.

308. Егер ұшудағы ӘК заңсыз араласу объектісі болса ӘКК егер жағдай 7700 кодын пайдалануға мүмкіндік бермесе, жағдай туралы хабарлау үшін қабылдағыш-жауап бергіште А режимінің "7500" кодын белгілеу үшін барлық ықтимал әрекеттерді жасайды.

309. Егер экипаж А режимінің "7500" кодын таңдап және оның салдарынан ӘҚҚ (ӘҚБ) органы оған бұл кодты растауға нұсқау берсе, ол жағдайға байланысты не кодты растайды, не мүлдем жауап бермейді.

ӘК экипажынан жауаптың болмауы ӘҚҚ (ӘҚБ) органы үшін "7500" кодын пайдалану кездейсоқ емес екендігін растайды.

## **Диспетчерлік қызмет көрсетуді және әуе кемелерін эшелондау тәртібі**

### **Әуе кеңістігін сыныптау**

310. Әуе кеңістігін сыныптау әуе қозғалысында қызмет көрсету түріне, Ұшу қағидаларына (АҰҚ, ВҰҚ), ұшуға диспетчерлік рұқсаттың болу қажеттілігіне, әуе кемелерін өз араларында эшелондау, радиобайланысты енгізу бойынша талаптар, әуе кемелерінің ұшу жылдамдығы бойынша шектеулерге және тиісті метеорологиялық шарттарға байланысты жасалады.

311. ӘҚҚ әуе кеңістігі сыныпталады және мынадай түрде белгіленеді:

1) А класы. АҰҚ бойынша ұшуларға ғана рұқсат беріледі. Барлық әуе кемелеріне диспетчерлік қызмет көрсетіліп, эшелондауға жатады;

2) В класы. АҰҚ және ВҰҚ бойынша ұшуларға ғана рұқсат беріледі. Барлық әуе кемелеріне диспетчерлік қызмет көрсетіліп, эшелондауға жатады;

3) С класы. АҰҚ және ВҰҚ бойынша ұшуларға рұқсат етіледі. Барлық әуе кемелері диспетчерлік қызмет көрсетуге жатады АҰҚ бойынша ұшуды орындайтын әуе кемелері АҰҚ және ВҰҚ бойынша ұшуды орындайтын өзге әуе кемелеріне қатысты эшелондауға жатады. ВҰҚ бойынша ұшуды орындайтын әуе кемелері АҰҚ бойынша ұшуды орындайтын әуе кемелеріне қатысты эшелондауға жатады және ВҰҚ бойынша ұшуларды орындайтын әуе кемелеріне жатады.

4) D класы. АҰҚ бойынша орындалған ұшулар АҰҚ және ВҰҚ бойынша ұшуларға орындаған басқа да әуе кемелеріне қатысты эшелондап орналастырады



. ВҰҚ бойынша ұшуларды орындаған әуе кемелер АҰҚ бойынша ұшуларды орындаған әуе кемелермен салыстырғанда эшелондап орналастырылады. ВҰҚ бойынша ұшуларды орындаған әуе кемелер басқа да әуе кемелердің қозғалысына қатысты барлық ақпаратты алады.

5) Е класы. АҰҚ және ВҰҚ бойынша ұшуларға рұқсат етіледі. АҰҚ бойынша ұшуларды орындайтын әуе кемелері диспетчерлік қызмет көрсетуге жатады және АҰҚ бойынша орындайтын әуе кемелеріне қатысты диспетчерлік қызмет көрсетуге жатады.

6) F класы. АҰҚ және ВҰҚ бойынша ұшуларға рұқсат етіледі. АҰҚ және ВҰҚ бойынша ұшуларды орындайтын барлық әуе кемелеріне әуе қозғалысының қызмет көрсету ұсынылады және барлық әуе кемелердің сұратулары бойынша барлық әуе кемелеріне ұшу-ақпараттық қызмет көрсету ұсынылады.

7) G класы. АҰҚ және ВҰҚ бойынша ұшуларға рұқсат етіледі және сұрату бойынша ұшу-ақпараттық қызмет көрсету ұсынылады.

312. Қазақстан Республикасының әуе кеңістігі мынадай тәртіпте жіктеледі:

1) 6100 м биіктіктен және одан асатын жоғары әуе кеңістігі және одан жоғары А класына жатады;

2) ӘҚҚ аудандары шекарасы шегінде төменгі әуе кеңістігі С класына жатады. Жер бетіне дейін биіктігі 6100 м эшелоннан бастап төменгі әуе кеңістігі және 1200 м эшелонға дейін төмен С класына жатады.

3) диспетчерлік қызмет ұйымдастырылған әуеайлақтарының төменгі әуе кеңістігі С класына жатады;

4) диспетчерлік қызмет ұйымдастырылмаған төменгі әуе кеңістігі G класына жатады.

313. G класының әуе кеңістігі бақыланбайтын әуе кеңістігі болып табылады және бақыланатын әуе кеңістігі шекарасынан 300 м төмен орнатылады.

Бақыланбайтын әуе кеңістігінде диспетчерлік рұқсат талап етілмейді. Ұшуларды бақыланбайтын әуе кеңістігінде орындау кезінде радиомен хабарланатын хабарлар азаматтық авиация саласында ОВЧ диапазон жиілігінде уәкілетті орган бекіткен әуе кемелері іске асырады және қозғалыс туралы (ТІВА) ақпарат, жеткізулер және жақын маңда орналасқан басқа әуе кемелері пилоттарын мәлімдеу үшін консультативтік сипаттамасы бар тиісті қосымша ақпарат беру үшін тағайындалған. Тиісті органдарға іздестіру мен құтқару үшін хабарландыруды ұйымдастыру ӘК (ұшу аппараты) пайдаланушыға (иегеріне) жүктеледі.

314. Бақыланбайтын әуе кеңістігінде ұшуды ұйымдастыру, жоспарлау және орындау мәселелеріне қатысты әуе кемелерінің пайдаланушыларына (иегеріне)

ұсынылатын талаптар осы Қағидаларда, сондай-ақ Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2011 жылғы 12 мамырдағы № 506 қаулысымен бекітілген Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану қағидаларында белгіленеді.

315. Қазақстан Республикасының әуе кемелерінің белгіленген кластар шекаралары аэронавигация ақпараттың құжаттарында жарияланады.

### **Әуе кеңістігін ұйымдастыру**

316. Әуе кемелерінің ұшуларын орындаудың және қауіпсіз қозғалысын қамтамасыз етудің белгілі бір тәртібін орнату мақсатында Қазақстан Республикасының әуе кеңістігі тігінен жоғарғы және төменгі болып бөлінеді.

317. Жоғары және төменгі әуе кеңістігі арасындағы шекара 760 мм.рт.ст. ( 1013,25 мбр/гПа.) атмосфералық қысымына сай келетін деңгейден 6100 м биіктікте бекітіледі. Жеке жағдайларда жергілікті жағдайға байланысты мемлекеттік авиация саласындағы уәкілетті органның келісімі бойынша және азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органның келісімі бойынша жоғары және төменгі әуе кеңістігі арасындағы шекара басқа биіктікте орнатылады.

318. Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдаланумен байланысты қызметті жүзеге асыру үшін әуе қозғалысына қызмет көрсету аудандарын, әуеайлақтар және әуе тораптар аудандары, әуе трассалары, жергілікті әуе желілері , әуе кемелерінің ұшуы үшін бағыттар мен арнайы аймақтар, бақыланбайтын әуе кеңістігі аудандары тыйым салынған аймақтар, қауіпті аймақтар, әуе кемелерінің ұшуына арналған шектеу аймақтары және өзінің жиынтығында Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінің құрылымын құрайтын, әуе кеңістігінде қызметін жүзеге асыру үшін орнатылатын, басқа арнайы элементтер белгіленеді.

319. Жақын орналасқан әуеайлақтар оларда ұшуды үйлестіру мақсатында әуе тораптарына тез біріктіріледі.

320. Әуеайлақтар (әуе тораптар) ауданында SID – аспаптары бойынша ұшып көтерілудің стандартты бағытын, STAR (ағылшын тілінен қысқартылған аббревиатура STAR) – аспаптары бойынша келудің стандартты бағыттары немесе кіру және шығудың әуе дәліздері, сондай-ақ ұшып көтерілу және қону аймағы, күту және басқа аймақтар белгіленеді.

321. Әрбір әуеайлақ үшін көтеріліп ұшу және қону аймағы осы әуеайлақты ұшуды орындайтын әуе кемелерінің ұшу-техникалық сипаттамасын ескере отырып белгіленеді және өзінің барлық өлшемдері бойынша ұшып көтерілгеннен кейін жоғары биіктігін жинақтау үшін және қонуға отыру кезінде төмендеу үшін белгіленген маневрлерді қауіпсіз орындау маңыздылығын қамтамасыз етеді.

Ұшып көтерілу және қону аймағының жоғары шекарасы күту аймағының екінші эшелондарының биіктігінде орнатылады.

ӘҚҚ аудандарының және әуеайлақтар (әуе тораптар) ауданының әуе кеңістігіне қажет жағдайда жоспардағыдай да, биіктік бойынша да секторларға (бағыттарға) бөлінеді.

### **Әуе қозғалысына қызмет көрсетуді ұйымдастыру тәртібі**

322. Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде әуе қозғалысына қызмет көрсетуді ұйымдастыру тәртібін азаматтық авиация саласындағы Заң талаптарына және Әуе кеңістігін пайдалану қағидаларына сәйкес уәкілетті орган белгілейді. Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде әуе қозғалысына қызмет көрсетуді ұйымдастыру бойынша ақпарат Қазақстан Республикасының аэронавигациясының құжаттарында жарияланады.

323. Шектес мемлекеттермен шекараласатын Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде әуе қозғалысына қызмет көрсетуді ұйымдастыру ӘҚҚ шекара маңы органдарының өзара іс-қимылдың келісімді рәсімдері негізінде жүзеге асырылады.

### **Әуе қозғалысына қызмет көрсету түрлері**

324. Әуе қозғалысына қызмет көрсетудің мынадай түрлері бар:

1) әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсету, яғни бақыланатын әуе кеңістігінде мына мақсаттарда ұсынылатын қызмет көрсету:

әуе кемелері арасындағы және әуе кемелерінің маневр жасау алаңындағы кедергілермен соқтығысуын болдырмау;

1) әуе қозғалысын жылдамдату және реттеу;

2) ұшу-ақпараттық қызмет көрсету, оның мақсаты ұшудың қауіпсіз орындалуын қамтамасыз ету үшін қолда бар байланыс құралдарын пайдалана отырып, кеңестер мен ақпарат беру болып табылады;

3) іздестіру-құтқару қызметтерінің көмегіне мұқтаж әуе кемелері туралы тиісті ұйымдарды хабардар ету және осындай ұйымдарға қажетті жәрдем көрсету үшін ұсынылатын қызмет көрсету болып табылатын авариялық хабардар ету.

325. Авариялық хабардар етумен мыналар қамтамасыз етіледі:

1) әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз ететін әуе кемелері;

2) апатқа ұшыраған, олар туралы әуе қозғалысына қызмет көрсету органына белгілі болған басқа әуе кемелері;

3) оларға қатысты, олар заңсыз араласу объектісі болып табылатыны мәлім немесе болжанатын әуе кемелері.

### **Әуе қозғалысына қызмет көрсету органдары (пункттер)**

326. Әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсету белгіленген жауапкершілік аймаққа байланысты мынадай түрде бөлінеді:

- 1) аудандық диспетчерлік қызмет көрсету;
- 2) жақындаған жерде диспетчерлік қызмет көрсету;
- 3) әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсету.

Әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсетуді ӘҚК органдары қамтамасыз етеді, оларға мыналар жатады:

- 1) аудандық диспетчерлік орталық (пункт);
- 2) әуеайлақтық диспетчерлік орталық (әуеайлақ ауданының диспетчерлік пункті).

ӘҚК үшін мынадай диспетчерлік пункттер ұйымдастырылады:

- 1) брифинг диспетчерлік пункті;
- 2) рульдеу диспетчерлік пункті (РДП);
- 3) бастапқы диспетчерлік пункт (БДП);
- 4) мұнара диспетчерлік пункті (МДП);
- 5) шеңбер диспетчерлік пункті (ШДП);
- 6) жақындаған жердің диспетчерлік пункті (ҚДП);
- 7) жергілікті диспетчерлік пункт (ЖДП);
- 8) аудандық диспетчерлік пункт (АДП).

Ұшудың аз қарқындылығы кезінде әуеайлақ ауданының диспетчерлік пункттерін (РДП, БДП, МДП, ШДП, ҚДП, МДП, АДП) бірыңғай диспетчерлік пунктіне толық немесе ішінара, уақытша немесе тұрақты біріктіруді жүзеге асыруға рұқсат беріледі.

Аудандық диспетчерлік қызмет көрсетуді белгіленген жауапкершілік аймағы шегінде АДО (ӘҚАБ) диспетчері жүзеге асырады.

Жақындаған жердегі диспетчерлік қызмет көрсетуді белгіленген жауапкершілік аймағы шегінде ҚДП диспетчері қамтамасыз етеді.

Әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсетуді белгіленген жауапкершілік аймағы шегінде әуеайлақ ауданының диспетчерлік пункті қамтамасыз етеді.

ҚДП, ЖДП диспетчерлік пункттері өздерінің жауапты аймақтарымен әуе кеңістігінің құрылымына байланысты АДО (ӘҚАБ) немесе ӘДО (әуеайлақ ауданының диспетчерлік пункті) құрамына кіруі мүмкін.

Ұшу ақпарат орталықтары ұшу ақпаратының аудандары шегінде ұшу-ақпараттық қызмет көрсетуді және авариялық хабардар етуді қамтамасыз ету үшін құрылады, егер ұшу ақпаратының ауданы шегінде осындай қызмет көрсетуді қамтамасыз ету үшін жауапкершілік осындай жауапкершілікпен

байланысты функцияларды жүзеге асыру үшін қажетті құралдары бар ӘҚК органына жүктеледі. Ұшу ақпарат орталығы функциясының бөлігі басқа ӘҚК (ӘҚБ) органына немесе аэроклубқа жүктелуі мүмкін.

327. Бірлескен орнықтыландыру әуеайлақтарында ӘҚК-ны ұйымдастыру Қазақстан Республикасының мемлекеттік және азаматтық авиациясының бірлескен орнықтыландыру әуеайлақтарын пайдалану қағидаларына сәйкес жүзеге асырылады.

328. ӘҚК органы арасындағы әуе қозғалысына қызмет көрсетудің қабылдау-беру шектері азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органмен бекіткен Әуе қозғалысын ұйымдастыру және оған қызмет көрсету жөніндегі нұсқаулықтың талаптарына сәйкес белгіленеді.

### **Әуе кемелерін басқару**

329. Әуе қозғалысын басқару Заңға сәйкес жүзеге асырылады.

330. ӘҚБ органдары ӘҚБ орталықтарына және Қазақстан Республикасы мемлекеттік авиациясының ұшуды басқару пункттеріне бөлінеді.

ӘҚБ орталықтары әуе қозғалысын жоспарлауды және үйлестіруді, әуе кемелерінің қозғалысын тікелей басқаруды, ұшудың белгіленген режимдерін және жауапты аймақтарда әуе кеңістігін пайдалану тәртібін сақтауды, Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалануға уақытша режимдерді және қысқа мерзімді шектеулерді енгізуді жүзеге асырады.

Мемлекеттік авиацияның ұшуды басқару пункттері арнайы жауапты аймақтарда жерде және ауада әуе кемелерін тікелей басқаруды жүзеге асырады.

331. Ерекше жағдайларда әуе қозғалысын және ӘҚБ органдарының қызметін ұйымдастыру, жоспарлау, тікелей басқару тәртібі Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясында ұшуды жүргізу қағидаларында және Әуе қозғалысын басқару жөніндегі нұсқаулықта белгіленген.

### **Бақыланатын әуе кеңістігінде тік, көлденең және бүйірге қарай эшелондау ережелері**

332. АҰҚ бойынша ұшу кезінде мынадай тігінен эшелондаудың ең аз аралықтары қолданылады:

- 1) 8850 м (FL290) - 300 м (1000 фут) төмен ұшу эшелонында;
- 2) 8850 м (FL290) және 12500 м (FL410) ұшу эшелондары арасында:  
300 м (1000 фут) – RVSM бар ұшуға рұқсат берілген ӘК арасында;  
600 м (2000 фут):

RVSM бар ұшуға рұқсат берілмеген мемлекеттік ӘК және RVSM әуе кеңістігінде ұшуды орындайтын басқа да ӘК арасында;

RVSM әуе кеңістігіндегі топ құрамында ұшуды орындайтын барлық мемлекеттік ӘК мен басқа ӘК арасында;

RVSM өтудің әуе кеңістігі, RVSM бар ұшуға рұқсат берілмеген ӘК және басқа да ӘК арасында;

Екі ӘК RVSM әуе кеңістігінде ұшуды орындаса, істен шыққан радиобайланыспен ұшуды орындайтын ӘК және кез келген басқа да ӘК арасында;

3) 12500 м (FL 410) - 600 м (2000 фут) жоғары ұшу эшелондарында.

333. Төменгі эшелоннан төмен ұшу кезінде төменгі эшелон мен ұшу биіктігі арасындағы тік аралық кемінде 300 м белгіленеді.

Төменгі эшелоннан төмен биіктіктерде 300 км/сағаттан аспайтын жылдамдықпен Көзбен шолып ұшу ережелері бойынша әуе кемелеріндегі ұшу 150 м арқылы, сағатына 300 км/сағаттан асатын жылдамдықпен – барлық жағдайда 300 м арқылы эшелондалады.

334. Шеңбер бойынша ұшу биіктігі мен күту аймағының төменгі эшелоны арасындағы тігінен болатын қашықтық 300 м кем болмауы тиіс.

335. Әуеайлақ ауданында әуе кемелерінің арасындағы тік ара қашықтық кемінде 300 метрден кем болмауы тиіс. Төменгі эшелоннан төмен Көзбен шолып ұшу ережелері бойынша ұшуды орындайтын А санатты ұшақтар мен тікұшақтар үшін В, С, Д, Е санатты әуе кемелерінің ұшу бағыттарын кесіп өту жерлерінде радилокациялық бақылау және олардың арасындағы көлбеу қашықтық 5 км кем болмаса тігінен болатын арақашықтық кемінде 150 м белгіленеді.

336. Визуалды ұшу қағидалары мен Аспаптар жөніндегі ұшу ережелері бойынша әуе кемелерінің ұшуы үшін бір уақытта сол эшелонды (биіктікті) тағайындауға тыйым салынады.

337. Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде тік эшелондау жарты шар бойынша жүзеге асырылады:

1) 0-179<sup>0</sup> (қоса алғанда) дейінгі шынайы жол бұрыштарымен әуе тарссалары, жергілікті әуе желілері және белгіленген бағыттар бойынша мынадай ұшу эшелондары орнатылады: 900 м., 1500 м. (FL50), 2150 м. (FL70), 2750 м. (FL90), 3350 м. (FL110), 3950 м. (FL130), 4550 м. (FL150), 5200 м. (FL170), 5800 м. (FL190), 6400 м. (FL210), 7000 м. (FL230), 7600 м. (FL250), 8250 м. (FL270), 8850 м. (FL290), 9450 м. (FL310), 10050 м. (FL330), 10650 м. (FL350), 11300 м. (FL370), 11900 м. (FL390), 12500 м. (FL410), 13700 м. (FL 450), 14950 м. (FL 490);

2) 180- 359<sup>0</sup> (қоса алғанда) дейін 1200 м., 1850 м. (FL60), 2450 м. (FL80), 3050 м. (FL100), 3650 м. (FL 120), 4250 м. (FL140), 4900 м. (FL160), 5500 м. (FL180),

6100 м. (FL200), 6700 м. (FL220), 7300 м. (FL240), 7900 м. (FL260), 8550 м. (FL280), 9150 м. (FL300), 9750 м. (FL320), 10350 м. (FL340), 10950 м. (FL360), 11600 м. (FL380), 12200 м. (FL400), 13100 м. (FL430), 14350 м. (FL470).

338. ӘҚҰ органы ұшу эшелонның белгілеу бойынша жүзеге асырылады:

1) ауысу эшелонның (төменгі қауіпсіз эшелонда) және эшелонның нөмірінен жоғары (ӘК экипажының сұрау салуы бойынша тиісті ұшу эшелонның метрде белгілейді)

2) ауысу эшелоннан төмен (төменгі қауіпсіз эшелон) – метрде.

339. Ұшудың жалпы бағытының өзгеруіне байланысты маршруттың бұрылу пунктінде эшелонды ауыстыру кезінде жаңа эшелонға ие болу осы Ережемен белгіленген аралықты сақтай отырып, ӘҚҰ немесе ӘҚБ органдарының рұқсаты бойынша көрсетілген міндетті хабарлау пунктіне дейін 20 км ішінде орындалады.

340. Егер трассаның (бағыт) басым учаскелерінің берілген ақиқат жол бұрыштары бір шеңбердің жартылай шеңбер шегінде, ал жекелеген учаскелерде – бір шеңбердің басқа шегінде болса, онда барлық әуе трассалары (бағыты) үшін ұшудың қауіпсіздік шаралары сақтала отырып бірыңғай эшелондар белгіленеді.

341. Әуеайлақ (әуе торап) ауданында және күту аймағында тік эшелонда ұшудың белгіленген арақашықтықтарға сәйкес ұшудың берілген жол бұрыштарына тәуелсіз жүргізіледі.

ВҰҚ бойынша ұшқанда көлденең және бүйірге қарай эшелондаудың ең аз арақашықтығы

342. Бір эшелонда (биіктікте) бір бағыт бойынша ұшып келе жатқан әуе кемелерінің арасы - 2 км.

343. Басқа әуе кемесі ұшып келе жатқан ұшу эшелонның (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 шақырым;

2) ұшу жылдамдығы 300 км/сағат болатын әуе кемелері үшін - 5 км.

344. Бір биіктікте ВҰҚ бойынша ұшу кезінде бүйірге қарай эшелондаудың ең аз арақашықтығы:

1) төменгі эшелоннан төмен жергілікті әуе желілері бойынша ұшу кезінде айырылу бағыттары үшін – 5 км;

2) алда ұшып бара жатқан әуе кемесін оң жағынан (әуеайлақ шеңбері бойынша – ішкі жағынан) басып озған кезде – 500 м.

**Радиолокациялық бақылаумен АҰҚ бойынша ұшу кезінде көлденеңінен эшелондаудың ең аз арақашықтығы**

345. Әуе кемелері арасындағы радиолокациялық бақылаумен АҰҚ бойынша ұшу кезінде көлденең эшелондаудың ең аз арақашықтығы бір эшелонда (биіктікте) бір бағыт бойынша мыналарды құрайды:

- 1) әуе трассаларында, ЖӘЖ және белгіленген бағыттар бойынша - 30 км;
- 2) АҰҚ АС пайдалану кезінде әуе трассаларында, ЖӘЖ және белгіленген бағыттар бойынша - 20 км;
- 3) жақын келетін аймағында - 20 км;
- 4) АҰҚ АС пайдалану кезінде жақын келетін аймақта - 12 км;
- 5) ұшып көтерілу және қону аймағында:  
136 тонна және одан асатын ұшу массасы бар әуе кемелерінен кейінгі барлық әуе кемелері үшін - 12 км;  
орташа әуе кемелерінен кейінгі жеңіл әуе кемелері үшін - 10 км;  
барлық қалған жағдайларда - 5 км.

346. Белгіленген басқа әуе кемесінің қарсы кездескен эшелонын (биіктігін) кесіп өту кезінде – (10 километрлік бүйірге қарай арақашықтығын сақтай отырып) кесіп өтетін сәтте 30 км.

347. Белгіленген басқа әуе кемесінің бағыттас эшелонын (биіктігін) кесіп өту кезінде - 20 км, ӘҚБ АС пайдалану кезінде жақындау аймағында – қиылысатын сәтте 12 км.

348. Бір эшелондағы (биіктіктегі) қиылысып өтетін маршруттар бойынша ұшып келетін (қиылысу бұрышы 70 градустан кем болмағанда) кейінгі әуе кемелері арасында - қиылысып өтетін сәтте 40 км.

**Ескерту. 348-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Үкіметінің 30.12.2013 № 1429 қаулысымен (алғашқы ресми жарияланғанынан кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).**

### **Радиолокациялық бақылау болмаған кезде АҰҚ бойынша көлденеңінен эшелондаудың ең аз арақашықтығы**

349. Бір бағыт бойынша және бір эшелонда (биіктік) жүріп келе жатқан әуе кемелері арасындағы уақытша аралықтар:

- 1) Әуе жолдары, жергілікті әуе желілері бойынша, белгіленген бағыттар бойынша және жақын келетін аймаққа - 10 минут;
- 2) ұшу және қону аймағында бағытталған сызба бойынша маневрді орындаған кезде - 3 минут.

350. Басқа әуе кемесі иеленген ілеспе немесе қарсы эшелонды (биіктікті) қиып өткен кезде - қиып өткен сәтте 20 минут.



351. Бір эшелондағы (биіктіктегі) қиып өтетін бағыттар бойынша ( $70^{\circ}$ -тан кем емес қиылысу бұрыштары кезінде) ұшып келе жатқан әуе кемелерінің уақытша арасы - қиып өтетін сәтте 15 минут.

352. Әуеайлақ ауданында радиолокациялық бақылау жоқ болғанда, АҰҚ бойынша ұшқан жағдайда бір биіктікте бір ғана әуе кемесі болуы тиіс.

353. ВҰҚ және АҰҚ бойынша ұшуды орындайтын әуе кемелерінің арасындағы көлденеңінен эшелондаудың ара қашықтығы АҰҚ бойынша ұшу үшін белгіленген ара қашықтан кем болмауы тиіс.

### **Радиолокациялық бақылау кезінде АҰҚ бойынша ұшулар үшін бүйірге қарай эшелондаудың ең аз аралықтары**

354. Ең аз аралықтар:

- 1) қатарлас әуе жолдарының остері арасында - 50 км;
- 2) бағыттас әуе кемесімен бос емес эшелонды (биіктіктің) өткен кезде – қиып өткен сәтте 10 км;
- 3) қарсы кездескен әуе кемесімен бос емес эшелонды (биіктіктің) кесіп өту кезінде - (30 километрлік көлденең аралығын сақтай отырып,) қиып өткен сәтте 10 км;
- 4) қарсы кездескен әуе кемесімен бос емес эшелонды (биіктіктің) кесіп өту кезінде, әуе кемелері бір-біріне қатар қайта орналасқан кезде – қиып өткен сәтте 12 км.

355. Радиолокациялық бақылау болмаған кезде АҰҚ бойынша ұшу кезінде көлденеңінен эшелондауға тыйым салынады.

### **Ұшу эшелонын (биіктігін) өзгерту және әуе жолдарын қиып өту тәртібі**

356. Тағайындалған эшелонды (жолды) қауіпсіздік шарттарын сақтай отырып, ӘҚҚ (ӘҚБ) органының рұқсатымен өзгертуге болады.

357. Берілген эшелонда (биіктікте) ұшуды орындайтын әуе кемесі осы эшелонды (биіктікті) алуға рұқсат сұраған әуе кемесінің алдында басым құқыққа ие.

358. ӘК иеленген эшелон, егер эшелондаудың басқа түрін қолдану мүмкіндігі болмаса алғашқы ӘК төмендеу немесе биікке көтерілу туралы баяндағаннан соң басқа ӘК берілуі мүмкін

359. Берілген эшелонда ұшу қауіпсіздігіне қатер төнсе (қауіпті метеорологиялық жағдайға кез болу, авиация техникасындағы ақау) ӘҚҚ

эшелонды дербес өзгертуге рұқсат беріледі және ол туралы ӘҚК (ӘҚБ) органына жедел баяндайды.

Мұндай жағдайда ӘҚК мынадай әрекет етеді: ұшу эшелонын (биіктігін) өзгертпей, әдетте ӘК бағыт осінен 30° оңға бұрады, 20 км ұшып өткеннен кейін, кемені бір мезгілде қалаған эшелонына дейін биіктікке өзгерте отырып бастапқы бағытқа шығарады. Маневрдің орындалғаны туралы ӘҚК ӘҚК (ӘҚБ) органына хабарлайды.

Төтенше жағдайларда төмендеу, қарсылық туындаған сәттен бастап, тез арада әуе кемесін ҰПЕ-нің шектеулері шегінде орындалады.

Ұшудың жаңа эшелонын (биіктік) иеленгеннен кейін ІКК ӘҚҰ (ӘҚБ) органының келісімімен ӘК әуе жолына немесе жергілікті әуе жолына шығарады.

360. Әуе жолдарына (жергілікті әуе жолына) кіру, олардан шығу және оларды қиып өту алдын ала келісілген эшелондарда (биіктіктерде) және учаскелерде жүзеге асырылады.

361. Әуе жолын (жергілікті әуе жолына) қиып өтуге немесе оған шығуға арналған эшелонды (биіктікті) ӘК оның шекарасына кемінде 10 км қалғанға дейін иеленуге тиіс.

362. Мемлекеттік авиацияның әуе кемелері ұшуды орындау кезінде ӘК әуе жолына (ЖӘЖ) кіру үшін оның шекарасына жақындауға кемінде 5 минут қалғанда ӘҚҰ (ӘҚБ) органынан рұқсат және кіру шарттарын алуы тиіс.

363. Егер ұшу әуеайлағы әуе жолына (жергілікті әуе жолына) жақын орналасса, оларды қиып өтуге және рұқсат ӘҚҰ және ӘҚБ органдары арасында келісіледі және ұшу алдында ӘҚК беріледі.

364. Әуе кемесі бірнеше әуе жолын немесе жергілікті әуе жолының бірінен соң бірін қиып өткен кезде ӘҚҰ (ӘҚБ) органы ӘҚК бірнеше әуе жолын қиып өтуге бір ғана рұқсат бере алады.

### **Тік эшелондаудың қысқартылған ең аз мөлшері шарттарындағы әуе кеңістігіндегі ұшулар (RVSM)**

365. Тік эшелондаудың қысқартылған ең аз мөлшері 8850 м (FL290) және 12500 м (FL410) қоса алғанда эшелондары арасында қолданылады.

366. RVSM қолданып, әуе кеңістігінде ұшуды орындауды жоспарлайтын мемлекеттік әуе кемелерін қоспағанда, әуе кемелерінің навигациялық жабдықтары, RVSM қолданып, әуе кеңістігіндегі ұшулар үшін борт жүйелерінің ең аз сипаттамасына қойылатын техникалық талаптардың өлшемдеріне сәйкес келуі тиіс.

RVSM қолданып, әуе кеңістігінде ұшуларға рұқсат етуді уәкілетті орган растайды, одан кейін ӘК RVSM-мен бекітілген ұшулар болып есептеледі.

367. RVSM әуе кеңістігіне диспетчерлік рұқсатты, RVSM әуе кеңістігіне ұшуға жіберілген азаматтық әуе кемелеріне және мемлекеттік авиация кемелеріне беріледі.

RVSM қолданып, әуе кеңістігіне кіруге арналған диспетчерлік рұқсат барлық қалған әуе кемелеріне және топ құрамында ұшуды орындайтын әуе кемелеріне берілмейді.

368. RVSM эшелондау жүйесіне (жүйесінен) кез келген ауысулар ӘҚҰ-ның аралас органдары арасындағы өзара іс-қимыл рәсімдері туралы келісімдерге сәйкес өтпелі әуе кеңістіктері шегінде

369. RVSM қолданып, әуе кеңістігінде ұшуға рұқсат етілген әуе кемелері мен RVSM әуе кеңістігіне кіретін және одан шығатын мемлекеттік әуе кеңістіктеріне осы Қағидалардың 237-тармағына сәйкес ұшу эшелондарын бөлу сұлбасына сәйкес ұшу эшелоны тағайындалады.

370. Егер ӘК жабдықтардың істен шығуына, ауа-райы жағдайына, турбуленттікке байланысты белгіленген ұшу эшелоны бойынша талаптарды орындай алмаса, ӘҚҰ органы барлық басқа әуе кемелерінен тік эшелондаудың ең аз мөлшерін 600 м (2000 фут) және осы ӘК-ның тиісті тік эшелондауды қамтамасыз ететін болады.

371. Егер ұшу биіктігі туралы көрсетілген ақпарат (RVSM) әуе кеңістігінде тік эшелондаудың ең аз мөлшерін қолданудың белгіленген эшелонынан  $\pm 60$  м ( $\pm 200$  фут) белгіленген мүмкін болатын мәні шегінен шықса, ӘҚҰ (ӘҚБ) органы ӘК-нің экипажына қысымның шамасын белгілеуді тексеруге және ӘК кемесінің ұшу биіктігін растауға нұсқау береді.

372. ӘҚҰ органы, метеорологиялық ақпаратты және қатты шайқалудың бар болуы туралы әуе кемелері экипаждарының хабарламасын пайдалана отырып, ұшу басшыларының келісімі бойынша белгілі бір уақыт мерзіміне және белгілі бір ұшу эшелондарында және/немесе аймақтарында RVSM бойынша ұшуларды қысқарту қажеттілігі туралы шешім қабылдайды. Егер эшелондаудың ұлғайтылған ең аз мөлшері қажет болған жағдайда, ӘҚҰ органы ұшу эшелондаудың ӘҚҰ (ӘҚБ) аралас органдарымен келіседі, олар ӘҚҰ-ның аралас органдары арасындағы өзара іс-қимыл рәсімдері туралы келісімге сәйкес төтенше жағдайларда эшелондарды бөлу схемасын айқындайтын жағдайларды қоспағанда, олардың арасында ӘК беру кезінде қолданылатын болады.

373. Пайдаланушы ӘК мынадай жабдықтармен әуе кеңістігінің RVSM санаттарында ұшуларды орындайтын қамтамасыз етеді:

- 1) ұшу биіктігін өлшеудің екі автономдық жүйесімен;
- 2) белгіленген ұшу биіктігінен кету туралы белгі берудің борттық жүйесімен;
- 3) ұшу биіктігін басқарудың автоматты жүйесімен (автопилот);

4) ұшудың белгіленген биіктігін ұстау үшін пайдаланылатын биік өлшегіш жүйесіне қосылған биіктік хабарламасының жүйесі бар қосалқы радиолокацияның (SSR қысқартылған аббревиатура ағылшын тілінде (бұдан әрі - SSR) қабылдау-таратушысы.

RVSM аймағында ұшу кезінде ӘКК ӘҚҰ органын мынадай жағдайда хабардар етеді:

1) белгіленген ұшу биіктігін ұстаудың мүмкін еместігіне әкелетін бір немесе бірнеше қозғалтқыштардың істен шығуы;

2) бір немесе одан көп биік өлшегіштердің істен шығуы (60 м (200 футтан асатын биік өлшегіштер көрсеткіштерінің айырмасы);

3) ұшу биіктігін ұстаудың автоматты жүйесінен бас тарту (автопилот);

4) ұшудың белгіленген биіктігін ұстауға ықпал ететін кез келген басқа жабдықтардың істен шығуы;

5) 90 м (300 фут) шегінде ұшудың белгіленген биіктігін ұстауға мүмкіндік бермейтін ұшу эшелонына арналған шайқалмалар.

374. RVSM аймағында түзетілген бағыты бойынша ұшу кезінде радиобайланыс үзілген жағдайда ӘКК ұшу жоспарында мәлімделген әуе трассасында қайтаруды орындайды және осы қағидалардың 360-378-тармақтарын басшылыққа ала отырып, ұшуды жалғастырады.

## **7. Авиациялық жұмыстар**

### **Авиациялық жұмыстардың тізімі**

375. Авиациялық жұмыстар:

1) авиациялық-химиялық жұмыстар;

2) әуе түсірілімдері;

3) орман авиациялық жұмыстары;

4) құрылыс-монтаждау және тиеу-түсіру жұмыстары;

5) көлік-байланыс жұмыстары;

6) ашық теңіздер мен мұхиттардың аралдарындағы ұшулар;

7) теңіз кемелері мен теңіз бұрғылау қондырғыларынан ұшулар;

8) халыққа медициналық көмек көрсету және санитарлы іс-шараларды жүргізу үшін;

9) эксперименттік және ғылыми-зерттеу жұмыстарын жүргізу үшін;

10) парашютпен десанттарды түсіру және парашютпен жүктерді тастау;

11) іздестіру және авариялық-құтқару жұмыстарын жүргізу, өрт сөндіру;

12) Ұшудың радиожарықтехникалық қамтамасыз етудің жерүсті құралдарын, авиациялық радиобайланыс және әуеайлақтық схемаларды ұшып тексеру (ұшулар) болып бөлінеді.

376. Авиациялық жұмыстарды орындау тәртібі Азаматтық авиациясында ұшуларды жүргізу қағидасында белгіленеді.

### **Іздестіру және авариялық-құтқару жұмыстары**

377. Іздестіру және авариялық-құтқару жұмыстары апатқа ұшырайтын немесе ұшыраған әуе кемелерінің жолаушылары мен экипаждарын құтқару мақсатында ұйымдастырылады.

Іздестіруді және құтқару жұмыстарын ұйымдастыру Қазақстан Республикасының Үкіметі бекіткен және азаматтық авиация саласындағы Халықаралық азаматтық авиация ұйымы стандарттарының талаптарына сәйкес әзірленетін Қазақстан Республикасының аумағында ұшуларды іздестіру-құтқарумен қамтамасыз етуді ұйымдастыру қағидасына сәйкес жүзеге асырылады.

378. Іздестіру-құтқару жұмыстарын жүргізу кезінде (бұдан әрі - ІҚЖ) ұшулар мемлекеттік және азаматтық авиация салаларындағы уәкілетті орган бекіткен осы Қағидаларға және Ұшуларды жүргізу қағидаларына сәйкес орындалады.

379. Әуеайлақ аумағында және ауданында ІҚЖ орындау үшін іс-қимылдары арнайы Нұсқаулықта айқындалған жер үсті іздестіру-құтқару командалары (ЖІҚК), авариялық-құтқару командалары (АҚК) құрылады.

380. Іздестіру-құтқару экипаждарының құрамына арнайы жер үсті және ұшу даярлығынан өткен және арнайы рұқсаты бар ұшу құрамы белгіленеді.

381. ІҚЖЖ жүргізу үшін, арнайы бөліп көрсетілгендерден басқа, көзбен шолып іздестіру және көшіру жұмыстарын орындау үшін іздестіру-құтқару, сондай-ақ, резервтік, санитарлық, патрульдік жабдықтары жоқ және әуеде болатын, қажеттілігіне қарай іздестіру ауданына бағытталатын әуе кемелері пайдаланылады.

382. Кезекші іздестіру-құтқару күштері мен құралдарына әзірліктің үш дәрежесі белгіленеді:

1) № 1 әзірлік:

іздестіру-құтқару ӘК шұғыл ұшып көтерілуге әзір, қозғалтқыштар сынақтан өткен, электрмен қоректендірудің жердегі көздері іске қосылған, авариялық-құтқару мүлкі әуе кемесінің бортында және шұғыл түрде пайдалануға әзір;

ұшқыштар құрамы, парашюттік-десанттық құтқару тобы (бұдан әрі – ПДҚТ) әуе кемесінде, ал техникалық құрам - әуе кемесінің жанында;

экипаждарға міндет қойылған және қажет болған жағдайда, ұшу барысында радио арқылы нақтыланады, экипаж командирі ұшуды басқару пунктімен радиобайланыста болады;

ЖІҚТ қойылған міндеттерді орындау үшін шұғыл түрде шығуға әзір болады; тікұшақтың ұшып көтерілуі және ЖІҚТ-ның шығуы – 10 минуттан кешіктірілмейді;

ұшақтың ұшып көтерілуі – команда берілгеннен кейін 15 минуттан кейін;

2) № 2 әзірлік:

ізвестіру-құтқару ӘК ұшуға әзір, қозғалтқыштар сынақтан өткен, авариялық-құтқару мүлкі ӘК бортында және пайдалануға дайындалды;

ПДҚТ-ның ұшқыштар құрамы мен техникалық құрамы ӘК-ге жақын арнайы белгіленген орында болады;

экипаждарға ұшып шығуды ұйымдастыру және ізвестіру тәсілі жөнінде нұсқаулар берілді;

ізвестіру жөніндегі міндет ұшып көтерілу алдында және қажет болған жағдайда, ұшу кезінде нақтыланады;

ЖІҚТ-ның жеке құрамы бөлімше басшысы айқындаған орында болады, ЖІҚТ мүлкі мен жарақтары жиналған және міндеттерді орындауға шығуға дайындалған көлік құралдарына тиелген, көлік құралдарының тұрған орны әуеайлақ ауданында ұшуды жүргізу жөніндегі нұсқаулықта көрсетілген;

тікұшақтың ұшып көтерілуі және ЖІҚТ шығуы – команда берілгеннен кейін 20 минуттан кешіктірілмейді;

ұшақтың ұшып көтерілуі – команда берілгеннен кейін 30 минуттан кешіктірілмейді;

3) № 3 әзірлік:

ізвестіру-құтқару ӘК, автомобильдер және басқа да ізвестіру-құтқару құралдары пайдалануға дайындалған және белгіленген орындарда (әуеайлақтарда, тұрақтарда немесе гараждарда) болады;

ПДҚТ мен ЖІҚТ-ның ұшқыштар құрамы, техникалық және жеке құрамы оқуда, жұмыста және демалыста;

ізвестіру-құтқару ӘК ұшып көтерілуі, ЖІҚТ шығуы жазда 30 минуттан, қыста 45 минуттан кешіктірілмей; Қазақстан Республикасы Ұлттық қауіпсіздік комитетінің Шекара қызметі авиациясының ізвестіру-құтқару ӘК № 3 әзірліктен ұшып шығуы үшін қажетті уақыт аралығы жазда 2 сағат 30 минутты, қыста 3 сағатты құрайды.

Демалу кезеңінде, жұмыстан тыс уақытта (азаматтық авиацияның экипаждары үшін резервте тұрған кезде) – ұшып көтерілу уақыты 2 сағат 20 минуттан кешіктірілмейді.

Ескертпе:

1) № 3 әзірліктен № 2 әзірлікке ауысу уақыты – 10 минут (демалыс жағдайынан, жұмыстан тыс уақытта – 2 сағат 10 минут);

2) № 3 эзірліктен № 1 эзірлікке ауысу уақыты – 20 минут (демалыс жағдайынан, жұмыстан тыс уақытта – 2 сағат 20 минут);

3) № 2 эзірліктен № 1 эзірлікке ауысу уақыты – 10 минут.

Іздестіру-құтқару ӘК экипаждарының:

№ 1 эзірлікте болу уақыты – 2 сағаттан аспайды;

№ 2 эзірлікте болу уақыты – тәулік бойы (2 тәуліктен аспайды).

Кейіннен № 3 эзірлікке ауыса отырып, ұшу кезеңіне ғана № 2 эзірлікте кезекшілік атқару кезеңінде – 7 тәулік;

№ 3 эзірлікте – 15 тәуліктен аспайды.

**Ескерту. 382-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Үкіметінің 20.12.2013 № 1353 ( алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі); орыс тіліндегі мәтінге өзгерістер енгізілді, қазақ тіліндегі мәтін өзгермейді - ҚР Үкіметінің 27.02.2015 № 100 қаулыларымен.**

383. "Апат" дабылын немесе ӘК апаты туралы басқа да ақпаратты алған ӘҚҰ (ӘҚБ) органы апатқа ұшырайтын ӘК тұрған орнын анықтайды, қалыптасқан жағдайға сәйкес ӘК экипажына көмек көрсетеді, жоғары тұрған ӘҚҰ (ӘҚБ) органына баяндайды (хабарлайды).

384. Басқа әуе немесе су үсті кемесінен немесе оны апатқа ұшырайтын немесе ұшыраған жағдайда тапқан кемеден не қауіпті төнген адамдардан "Апат" дабылын алған ӘК экипажы оларға қолдан келген көмегін көрсетеді, апатқа ұшырайтындардың (ұшырағандардың) тұрған жерін картада белгілейді, бұл туралы ӘҚҰ (ӘҚБ) органына хабарлайды және "Апат" дабылын қабылдау жиілігін тыңдауды жалғастырды.

Аса қажеттілік тудырмайтын осы жиіліктегі басқа әуе кемелерінің хабарларын қажеттілігіне қарай ӘҚҰ (ӘҚБ) органының ерекше нұсқауына жеткізу уақытша шектеледі.

385. Авариялық-құтқару жұмыстары (бұдан әрі – АҚЖ) мына жағдайларда ұйымдастырылып, орындалады:

1) апатқа ұшыраған ӘК алдағы қонуы туралы хабарлама алу;

2) авиациялық оқиғалар;

3) егер ӘК жолаушыларын, экипаж мүшелерін көшіру талап етілсе;

4) табиғи және техногендік сипаттағы табиғат апаттары кезінде халыққа көмек көрсету.

386. Кез келген ӘК командирі апатқа ұшырайтын әуе немесе су үсті кемесін байқаған жағдайда ӘҚҰ (ӘҚБ) органының нұсқауларын орындайды және егер мұны жүзеге асыруға мүмкіндігі болса, мынадай іс-қимылдарды орындайды:

1) апатқа ұшырайтын кемеге бақылау жүргізеді;

2) егер тиісі ӘІБ (ӘІБА) органында ол туралы деректер болмаса, әуе немесе су үсті кемесінің тұрған жерін анықтауға көмектесуі мүмкін шараларды қабылдайды;

3) анықтау мүмкін болған кезде ӘҚҰ (ӘҚБ) органын мынадай ақпаратты хабарлайды:

апатқа ұшыраған әуе немесе су үсті кемесінің үлгісі, тану белгілері және жай-күйі;

географиялық координаттарда көрсетілген немесе белгілі бағдардан немесе радионавигациялық құралдан арақашықтықтағы және нақты пеленгтегі оның тұрған жері;

сағатпен және минутпен бақылау уақыты;

апатқа ұшырайтын әуе немесе су үсті кемесінің бортындағы адамдардың саны;

апатқа ұшырайтын әуе немесе су үсті кемесін адамдардың тастап кету фактісі ;

су үстінде қалған адамдардың саны;

адамдардың дене жағдайы.

387. Іздестіру-құтқарушы болып табылмайтын және оқиға орнына бірінші келіп жеткен ӘКК оқиға орнына бірінші іздестіру-құтқару ӘК келіп жеткенге дейін кейін келіп жеткен барлық басқа ӘК іс-қимылдарын басқарады.

Су үсті кемесін апат орнына жіберу қажет болған жағдайда, ӘК экипажы өзінің басқаруындағы кез келген құралдарымен және дабылдарымен нұсқаулар береді.

388. Екі жақты байланыс болмаған кезде апатқа ұшырайтын немесе жер үсті құтқару командаларына ақпарат беру үшін ӘК экипажы кемені, егер бұл із жүзінде жүзеге асырылатын болса, байланысты орнату үшін радиобайланыс жабдығын немесе жалауша лақтырады.

ӘК экипажы барлық ықтимал құралдар мен дабылдарды пайдалана отырып, дабылдарды қабылдағанын растайды.

389. ІҚЖ кезінде қолданылатын дабылдар, осы Қағидаларда 8-қосымшасында келтірілген.

## **8. Апатқа ұшыраған (ұшыраған) әуе кемесі экипажының іс-қимылдары**

390. Ұшулардың апаттық және іздестіру-құтқарушы қамтамасыз ету апатқа ұшыраған және зардап шеккен әуе кемелерінің экипаждары мен жолаушыларын іздестіру және құтқаруды ұйымдастыру мен іске асыруға арналған.



391. Әуе кемелері ұшуларының іздестіру-құтқару жұмыстарымен қамтамасыз ететін тікелей ұйым Қазақстан Республикасының аумағында ұшуларды іздестіру-құтқарумен қамтамасыз ету жұмыстарын ұйымдастыру қағидаларына сәйкес күштер және құралдармен жүзеге асырылады.

392. Ұшып бара жатқан ӘК-ге қауіп төнген кезде немесе ол апатқа ұшыраса (ұшыраған болса) ӘКК адамдардың өмірі мен денсаулығын сақтау бойынша шараларды қабылдайды.

393. Ұшулардың қауіпсіздігіне қатер төндіретін барлық авариялық жағдайларда ӘК экипажы апат дабылын береді. Дабыл беру тәртібі осы қағидаларға 9-қосымшада айқындалған және ол мыналарды қамтиды:

- 1) апат дабылын беру;
- 2) жедел дабылын беру;
- 3) әуе кемесін ұстап қалу кезінде дабыл беру, типтік фразеология және әрекет ету;
- 4) апаттық радиостанцияларды пайдалану;

394. Апат дабылы – радиотелеграф арқылы, радиотелефон арқылы "SOS" деген (апатқа ұшыраймын) белгіленген бірыңғай халықаралық дабыл және "Апатқа ұшырадым" деген ашық мәтінмен("МЭЙДЭЙ" халықаралық ұшулары кезінде) беріледі.

395. Апат кезінде байланысты пайдаланып отырған ӘҚҰ (ӘҚБ) органымен арнаның жұмыс жиілігінде, сондай-ақ, радиотелефон режиміндегі 121,5 МГц және 123,1 МГц халықаралық авариялық жиіліктерінде немесе радиотелефон режиміндегі 500 кГц немесе 2182 кГц и 8364 кГц жиіліктерінде теңіз қызметтерінен көмек сұрау салу кезінде берілді.

396. Әуеайлақтан тыс мәжбүрлі қонуды жүргізу туралы шешім қабылданған кезде ӘКК бұл туралы экипаждың барлық мүшелеріне және жолаушыларға ескертеді, олардың бұдан былайғы іс-қимылдар тәртібі туралы нұсқаулар береді. Мәжбүрлі қону кезінде экипаж жерге қонуға (суға қонуға) дейін жер үсті радиостанцияларымен (кемелерімен) радиоалмасу жүргізеді, ал үзілістерде қосулы күйдегі таратқыштарды (басылған түймесі бар) ұстайды. Пеленгілеудің автоматты дабыл тарату құралдары, егер олар бар болса, тұрақты жұмыс режиміне қосылады.

397. Әуеайлақтан тыс мәжбүрлі қонуды жасаған ӘК экипажы мынадай тәртіппен әрекет етеді:

- 1) әуе кемесінен жолаушыларды қауіпсіз арақашықтыққа шұғыл түрде көшіреді;
- 2) зардап шеккендерге медициналық көмек көрсетуді ұйымдастырады;
- 3) өзінің тұрған жерін анықтайды немесе нақтылайды;

4) жақын жердегі әуеайлақпен, жерүсті немесе ұшақ радиостанциясымен байланыс орнату бойынша шаралар қабылдайды;

5) жақын жердегі әуеайлаққа немесе жергілікті атқарушы органдарға мәжбүрлі қону уақыты, орны, жолаушылар мен экипаждың, әуе кемесінің жағдайы және қажетті көмек туралы хабарлайды,

б) өрт пайда болған жағдайда мүмкіндігіне қарай оны борттық және өрт сөндіруге керекті құралдар көмегімен өшіреді.

398. ӘКК әуе кемесінің ҰЭБ (экипаж нұсқаулығы) тәртіп анықталмаса, әуе кемесін өзі ең соңында қалдырады.

399. Әуе кемесі мәжбүрлі қонған орындағы барлық жұмыстарын әуе кемесінің командирі басқарады.

400. Орнында қалу немесе мәжбүрлі қону ауданынан кету туралы шешімді әуе кемесінің командирі қабылдайды.

401. Апатқа ұшыраған ӘК сақтауды қамтамасыз ету мақсатында ӘКК кемені, жүкті, поштаны және т.б. қажетті шараларды тасымалдау бойынша шараларды қабылдайды.

402. Су бетіне мәжбүрлі қону жағдайында ӘК-ні ол тоқтағаннан кейін және ӘКК нұсқауы бойынша тастап шығу керек. Бұл ретте:

1) экипаж мүшелері мен жолаушыларға құтқару желеткелерін кию және әуе кемесінен шыққан кезде газ толтыру жүйесін қосу;

2) суға топтық құтқару жүзу құралдарын түсіру;

3) барлық адамдарды әуе кемесінен салдарға жіберу, жараланғандар мен балаларды бірінші кезек жіберу;

4) жүзу құралдарына қолда бар азық-түлік, су және жарақтар қорын тиеу;

5) әуе кемесінен қауіпсіз арақашықтыққа ол суға батып кеткенше жүзіп кету қажет.

403. Апатқа ұшырған ӘК көмек көрсету үшін бағытталған авариялық - құтқару көлік құралдары су бетіндегі қозғалыстың барлық түрлері алдында басымдықты пайдаланады.

## **9. Ұшу қозғалысын орындау және әуе қозғалысына қызмет көрсету мақсатына арналған өлшем бірліктері**

404. Авиацияда үйлестірудің, биіктіктің, гравиметрикалық және спутниктік өлшемдердің бірыңғай жүйесі белгіленген. (1942 жылғы үйлестіру жүйесі). Үйлестіру басы Пулковской обсерваториясы Дөңгелек залының орталығы және биіктіктің бас деңгейі - Ресей Федерациясы ауданында орналасқан Балтық теңізіндегі Кронштадттық футштоқтың нөлдік мағынасы.

405. Азаматтық авиация саласында "Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясына Дүниежүзілік геодезиялық координаталар жүйесін - 1984 (WGS-84) енгізу туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 5 мамырдағы № 376 қаулысына сәйкес, Дүниежүзілік геодезиялық координаталар жүйесін - 1984 (WGS-84) Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде ұшуларды орындау және әуе қозғалысына қызмет көрсету мақсатында тік жазықтықта есептеу жүйесі ретінде орташа теңіз деңгейі (MSL) базасы ретінде пайдаланылады.

Авиацияда үйлестірудің, биіктіктің, гравиметрикалық және спутниктік өлшемдердің бірыңғай жүйесі осы Қағидаларға 10-қосымшада келтірілген.

406. Мемлекеттік және азаматтық авиация саласында уақытты есептеу жүйесі ретінде григорияндық күнтізбе және халықаралық үйлестіру уақыты пайдаланылады (UTC).

Қазақстан Республикасының  
әуе кеңістігінде ұшудың  
негізгі қағидаларына  
1-қосымша

## АЗАМАТТЫҚ ӘУЕ КЕМЕСІНІҢ БОРТ ЖУРНАЛЫ АЗАМАТТЫҚ ӘУЕ КЕМЕСІНІҢ БОРТ ЖУРНАЛЫНЫҢ НЫСАНЫ

ӘК түрі: \_\_\_\_\_,

ӘК борттық мемлекеттік тіркеу нөмірі: \_\_\_\_\_,

ӘК сериялы (зауыттық) нөмірі: \_\_\_\_\_

ӘК пайдаланушының аты немесе иесі туралы мәліметтер:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

ӘК құрылым массасы: \_\_\_\_\_

кг

ӘК (центрлеу) ОАХ: \_\_\_\_\_

%

Азаматтық әуе кемесінің борт журналы бөлімдерінің мазмұны

р/с №	Атауы	Беті
I.	Базалық, аралық және соңғы мемлекеттік авиацияның әуежайларда әуе-кемесін қабылдау-беру тәртібі туралы нұсқаулық	5
II.	Экипаж мүшелерінің жұмыс қабілеттілігіне баға беру жүйесінің тізбесі	7
III.	Әуе кемесінің, қозғалтқыштардың және жүйенің жекелеген ерекшеліктері	10

IV.	Әуежайларда рейске отырғызу кезінде агрегаттарды немесе бөлшектерді ауыстыру	13
V.	Рейстердің базадан тыс әуежайларда техникалық себептер бойынша кідірісі туралы мәліметтер	17
VI.	Ұшу барысында анықталған ұшақтардың жұмыс жасамай қалуы және жарамсыздығы туралы мәлімет	19
VII.	Әуе кемесіндегі борт мүлігінің тізімдемесі	99
VIII.	Ұшақты және тізімдемеге сәйкес борт мүлігі мен жанар-жағар май материалдарының (ЖЖММ) қалдығын тапсыру	106
IX.	Инженерлік және басшылық құраммен журналды тексеру	125

## **I. Азаматтық авиацияның базалық, аралық және соңғы әуежайларда әуе-кемесін қабылдау-беру тәртібі туралы нұсқаулық**

### **A. Әуе кемесін қабылдау-беру тәртібі**

1. Әуе кемесінің техникалық жағдайын бақылау және қабылдау-беруді рәсімдеу үшін "Әуе кемесін қабылдау-беруге арналған борт журналы" жүргізіледі. Ұшу кезінде борт журналы ӘК бортында болуы керек.

2. Әуе кемесінің тұрақ уақыты төрт сағаттан асып кеткен жағдайда экипаждан экипажға ӘК тікелей қабылдау-беру жүргізіледі. ӘК-нің төрт сағаттан аса уақыт тұрақтану кезінде қызмет көрсету және сақтау үшін ұшып келген экипажбен әуежайдың (пайдаланушы) инженерлік-авиациялық қызметіне (ИАҚ) тапсырылады. Қызмет көрсету аяқталғаннан кейін ұшуға бекітілген экипажға тапсырылады.

3. Ауысым бастығы (инженер) ӘК қабылдау-беру үшін техникалық құрам ішінен лауазымды адам тағайындайды және оның жұмысын бақылайды.

ӘК қабылдау-беру үшін тағайындалған лауазымды адам ұшып келгеннен кейін қарсы алады, ӘКК-не тұрақ орнын көрсетеді, ӘК келуі туралы ауысым бастығына немесе ауысым инженеріне баяндайды, ӘК ішкі және сыртқы жағдайын тексереді, ӘУ экипажынан ЖЖМ қалдығын және VII- тарауының тізімдемесі бойынша мүлікті қабылдайды, қабылдауды борт журналының VIII бөлімінде өз қолымен растайды.

4. Бортинженер (бортмеханик), экипаж құрамында ол болмаса онда екінші пилот не пилот:

1) "Әуе кемесін қабылдау-беруге арналған борт журналы" V-VI бөліміне ұшу кезінде анықталған ұшақтың жұмыс жасамай қалуы және жарамсыздығы, техникалық себептерге байланысты базадан тыс әуежайларда рейстердің кідіруі туралы барлық мәліметтерді жазады, егер ұшақтың жұмыс жасамай қалуы және жарамсыздығы анықталмаған жағдайда журналға "Авиациялық техниканың жұмысы бойынша ескертулер жоқ" деген жазба жүргізеді.

2) ӘК ИАҚ лауазымды адамға журналды және оған тиесілі ЖЖМ қалдығын, борт журналының тізбесі бойынша алмалы-салмалы борт мүліктерін тапсырады және өзінің тапсырғандығын қол қоюмен растайды.

3) ӘК техникалық жағдайы туралы ауысым бастығына (ауысым инженері) жеке баяндайды.

5. ӘК техникалық қызмет көрсету аяқталғаннан кейін ауысым бастығы (инженер) жарамсыздық себебі, оны жою әдісі, жұмыс жасамай қалуын тіркеу карточкасын наряд пен белгі картасының № көрсетумен, осының алдындағы ұшуда анықталған жұмыс жасамай және жарамсыздықты жою туралы журналдың VI бөліміне қол қояды. V бөлімдегі "техникалық себептерге байланысты рейстердің кідіруі туралы мәлімет қажетті шаралар қабылдау үшін цех бастығына немесе оның орнындағы тұлғаға хабарланады".

6. ӘК экипаж және ИАҚ арасында атқарылмаған реттеу жұмыстарын орындамаумен, жойылмаған жарамсыздықпен, ұшуға жинақталмаған және дайындықсыз күйінде қабылдау/беру рәсімі жүргізілмейді.

7. Экипаж арасында ӘК қабылдау/беру рәсімі мына тәртіппен жүргізіледі:

1) ӘК тапсырушы экипаж мүшесі "ӘК қабылдау-тапсыру борт журналына" ұшу кезінде анықталған барлық ақауларды жазады, қабылдайтын келесі экипажға әуе кемелерін, жабдықтарды, мүлікті (тізімдеме бойынша) және ЖЖМ қалдығын тапсырады.

Материалдық бөлік жұмысындағы барлық ерекшеліктерді, сондай-ақ анықталған ақаулар мен олқылықтарды хабарлайды, ӘК борт журналында әуе кемесін тапсырылғандығын өз қол қоюымен растайды.

2) ӘК қабылдайтын экипаж мүшесі оның жағдайын, жинақтығын, ЖЖМ қалдығын, борт журналындағы жазбалардың толықтығын және дұрыстығын тексереді және осы борт журналында ӘК қабылдағандығын растайды.

8. ӘК қабылдау және тапсыру рәсімінің аяқталған сәтінен бастап тапсырылған ӘК-нің жағдайына және сақталуына әуе кемесін қабылдаған тарап жауапты болады.

## **Б. "Әуе кемесін қабылдау-беру бөлігінде борт журналын" толтыру тәртібі**

9. Журналды бортмеханик (пилот, екінші пилот), ал егер ол экипаж құрамында болмаған жағдайда жазбаның дұрыс толтырылуына жауапты екінші пилот толтырады.

10. Титул парағын, сондай-ақ "Борт мүлігінің тізбесі" VII бөлімін толтыруды және нақтылауды ИАҚ техникалық бөлімінің жетекші инженері жүргізеді.

11. "Әуе кемесінің, қозғалтқыштардың және жүйенің дербес ерекшеліктері" бөлігінде жазбаны ИАҚ жетекші инженері жүргізеді. Бөлімде электрмен жылынатын алдыңғы қанаты мен соңғы қауырсыны бойынша тексеріс мәліметтері, тоқпен пайдаланылатын әуе бұрмалары, аталған ӘК және оның жүйесінің басқа да ерекшеліктері жазылады.

12. "Әуежайларда рейске отырғызу кезінде агрегаттарды немесе бөлшектерді ауыстыру" бөлімінде бортмеханик (пилот, екінші пилот), ал экипаж құрамында болмаса екінші пилот, әуе кемеді белгіленген агрегаттардың нөмірін көрсетумен, әуежайда қону уақытында ауыстырылған барлық агрегаттар мен бөлшектер туралы жазба жүргізеді.

13. "Ұшуда анықталған ұшақтардың істен шығуы және жарамсыздықтары туралы мәліметтер" VI бөлімінде бортмеханик, ал болмаса – екінші пилот ұшу кезінде анықталған материалдық бөліктің барлық істен шығулары мен жарамсыздығын толық әрі техникалық тұрғыдан сауатты түрде жазады.

14. "Ұшуда анықталған ұшақтардың істен шығуы және жарамсыздығы туралы мәліметтер" VI бөлімінде ауысым бастығы (инженер) ақау себебін, жою әдісін және наряд-картасының нөмірін нақты көрсетеді.

15. "Ұшақты және тізбеге сәйкес борт мүлігі мен жанар-жағар май материалдарының (ЖЖММ) қалдығын тапсыру" VIII бөлімінде "қол қою" бағанына тапсыру және қабылдаушы өз тегін (анық) жазады және қол қояды.

16. Журналдың жүргізілуіне бақылауды ИАҚ жетекші инженері жүргізеді, IX бөлімде онымен жүргізілген тексерістің нәтижесін белгілейді. Әуе кемесінің техникалық жағдайын тексеру кезінде журналдың дұрыс толтырылуына Қазақстан Республикасының азаматтық әуе кемелерінің техникалық пайдалануы және жөндеу жұмыстарын жүргізу қағидаларында көрсетілген лауазымды адам тексереді.

## **V. Ұшуда материалдық бөлік жұмысы туралы анықтаманы жүргізу тәртібі**

17. Анықтама бланкісі экипажға ұшуға берілген тапсырмамен және ұшу аяқталғаннан кейін ИАҚ экипаж тапсырады.

18. Анықтаманы бортмеханик, ал егер экипаж құрамында болмаса, жазбалардың дұрыс енгізілуіне жауапты екінші пилот немесе пилот толтырады.

19. Анықтама қозғалтқыш пен әуе кемесінің ресурстарын өңдеу бойынша олардың формулярларын толтыру үшін негізгі құжат болып табылады.

## **II. Ұшу кезінде экипаж мүшелеріне олардың жұмыс қабілеттілігін бағалайтын жүйелер тізбесі**

1. Қозғалтқыш және оның агрегаттары
2. Әуе бұрандасы (тасушы және бағыттағыш) және оны басқару
3. Отын жүйесі және оның агрегаттары.
4. Май жүйесі және оның агрегаттары
5. Әуе жүйесі және оның агрегаттары
6. Гидравликалық және гидроазоттық жүйе және оның агрегаттары
7. Шасси (оның ішінде дөңгелегі)
8. Биіктік жүйесі және оның агрегаттары
9. Рульмен, элерондармен, триммерлермен, жалғасқанатшылармен және күшейткіш қондырғылармен, тежегіш парашютпен, тоқтатқышпен басқару және оның агрегаттары
10. Сумен қамтамасыз ету мен сантораптық жүйе және оның агрегаттары
11. Мұздатуға қарсы, өртке қарсы, оттегі жүйесі және оның агрегаттары
12. Қонуға дұрыс қонбаудың және жартылай автоматты енудің жабдықтары ( жұмыс бағасы әр қонудан кейін беріледі);
13. Радиобайланыс жабдығы
14. Навигациялық жабдық
15. Радиолокациялық жабдық
16. Аспапты жабдық
17. Электр жабдығы
18. Тұрмыстық жабдық
19. Жүктің ішкі аспасының жүйесі және басқару
20. "шаг - газ" басқару
21. Трансмиссияны қосатын жалғастырғышты басқару
22. Трансмиссия
23. Қозғалтқышты іске қосу жүйесінің борт қондырғысы
24. Бортты өздігінен жазғыш (ұшу сағатынан қалған үлдір)

Ескертпе: Егер көрсетілген жүйелер бойынша ұшу кезінде бұзушылықтар пайда болса, ӘҚҰ органына баяндама жасайды, онымен байланыс аяқталған жағдайда, экипаж қонатын қысқа мерзімді тұрақ кезінде әуежайдың командалық-диспетчерлік пунктіне бұзушылықты тез арада жоюды қамтамасыз ету үшін олардың сипаты туралы байқалған бұзушылықтар туралы қысқаша хабарламаны және олардың сипаты туралы қысқаша хабарлама жолдайды. Қонғаннан кейін экипаж бұзушылықты бағалау және жою үшін қажетті бұзушылық сипаты мен өлшемдерінің сипатын көрсетумен, борт журналына барлық айқындалған бұзушылықтар туралы жазбаны жүргізуді жүзеге асырады.

### **III. Әуе кемесінің, қозғалтқыштардың және жүйелердің дербес ерекшеліктері**





## IX. Журналды инженерлік және басшылық құрамның тексеруі

р/с №	Уақыты (күні, айы, жылы)	Лауазымы, тегі	Мазмұны

Қазақстан Республикасының  
әуе кеңістігінде ұшудың  
негізгі қағидаларына  
2-қосымша

### **Әуеайлақ ауданында (тікұшақ алаңында) және қону алаңдарында (әуеайлақтың (тікұшақ айлағының) аэронавигациялық төлқұжаты) ұшуды жүргізу жөніндегі нұсқаулықты құрудың жалпы талаптары** **Жалпы ережелер**

1. Әуеайлақ ауданында (тікұшақ алаңында) және қону алаңдарында (әуеайлақтың (тікұшақ айлағының) аэронавигациялық төлқұжаты) ұшуды ұйымдастыруды және қауіпсіздікті қамтамасыз ету мақсатында әзірленді.

2. Ұшуды жүргізу жөніндегі нұсқаулық ұшуларды қамтамасыз етуге, орындауға және әуе қозғалысына қызмет көрсетуге қатысушы азаматтық авиацияның ұйымдарын тартумен әуеайлақтың пайдаланушысы (тікұшақ, алаңы қону алаңы) әзірлейді.

3. Нұсқаулыққа әуеайлақтың (тікұшақ, алаңы қону алаңы) орналасқан орнына, маневр алаңы сипаттамасы, құралдар мен жабдықтардың әуеайлақтық кедергілеріне, аталған әуеайлақта әуеайлақты пайдалану және қолданыстағы шектеулердің жергілікті ерекшеліктерін есепке ала отырып, ұшуды орындау тәртібіне қатысы бар ақпаратты, сондай-ақ әуе қозғалысына қызмет көрсетуді ұйымдастыру және ұшудың метеорологиялық қамтамасыз етуін ұйымдастыру жөніндегі ақпаратты қамтылған.

4. Аэронавигациялық ақпарат кестелер, сызбалар, суреттер карта-схемалар және мәтіндік суреттеу бойынша беріледі, ол Нұсқаулықтың тиісті бөлімінде жазылған. Әр тараудың соңында аэронавигациялық ақпараттың нықтылығын растайтын құжаттар көрсетіледі. Нұсқаулыққа бекітілген әуеайлақ карталары мен сұлбалар енгізіледі.

5. Әуеайлақ пайдаланушысы Нұсқаулықта аталған әуеайлаққа қолданатын мәліметтерді сол деңгейде қосады.

6. Нұсқаулықта қамтылған мәліметтердің нақтылығын қолдау мақсатында әуеайлақ (тікұшақ, қону алаңы) пайдаланушысы өзгерістер мен толықтырулар енгізеді.

7. Пайдаланушы аэронавигациялық ақпарат құжаттарына осы өзгерістерді немесе қосымшаларды уақтылы жариялау үшін Нұсқаулыққа енгізілген өзгерістер мен толықтырулар туралы аэронавигациялық ақпаратты басқару қызметін (бұдан әрі - ААБ) немесе уәкілетті органды тез арада хабардар етеді.

8. Азаматтық әуеайлақтарда Нұсқаулықты уәкілетті орган бекітеді.

9. Бірлесіп орналастыру әуеайлақтарында Нұсқаулық "Қазақстан Республикасының азаматтық және мемлекеттік авиациясының бірлесіп орналастыру әуеайлақтарын пайдалану қағидасын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Қорғаныс министрлігінің 2011 жылғы 18 наурыздағы № 128 және Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігінің 2011 жылғы 25 ақпандағы № 91 бірлескен бұйрығымен бекітілген қағидалардың талаптарына сәйкес бекітіледі.

10. Қону алаңдарында Нұсқаулықты қону алаңын пайдаланушы бекітеді.

## **Әуеайлақ (тікұшақ айлағы) аудандарында ұшуды жүргізу жөніндегі үлгі нұсқаулық**

### **1. Жалпы ережелер**

1. Ұшуды жүргізу жөніндегі нұсқаулықтың келісу парағы.

2. Ұшуды жүргізу жөніндегі нұсқаулыққа толықтырулар мен өзгерістерді тіркеу парақтары.

3. Әуеайлақтың орналасқан орны мен атауының индексі.

4. Әуеайлақ (тікұшақ айлағы) класы. Әуеайлақтың шаруашылық иелігінде, шұғыл басқару меншіктегі әуеайлақ (тікұшақ алаңы) пайдаланушысының аты (атауы). Әуеайлақтың (тікұшақ айлағы) жұмыс уақыты.

4. Әуеайлақта (тікұшақ айлағы) бірлесіп орналастыратын ұйым және олардың ведомстволық жабдықтары (әуеайлақ меншігінің нысаны).

5. Қызмет көрсетілетін (пайдаланылатын) әуе кемелерінің түрлері.

6. Пайдаланылатын үйлестіру жүйесі.

Азаматтық авиация үшін пайдаланылады.

7. Аэронавигациялық ақпараттар мен рәсімдердің қолда бар жүйесі осы ақпаратты жариялау. Ұшуды жүргізу жөніндегі нұсқаулықтың жүргізілуіне тағайындалған адамдар.

8. Әуеайлақтың мұндай ұшуларына рұқсат берілген ұшуларды (ИКАО II немесе III санаты бойынша) әуеайлаққа (ұшу-қону жолағы) рұқсат беруі туралы ақпарат.

9. Рұқсат етілген ұшудың түрі.

10. Мәліметтерді берудің және телеграфтық хабарламалардың пошталық мекенжайы, электрондық мекенжайы, жер бетіндегі авиациялық жүйенің мекенжайы және байланыс телефондары.

## **2. Әуеайлақтың (тікұшақ айлағының) сипаттамасы**

11. Жақын маңдағы ірі елді мекенге қатысты әуеайлақтың (тікұшақ айлағының) орналасуы.

12. Географиялық координаталары (ені, градустағы, минуттардағы, секундтарда бойғы) әуеайлақтың (тікұшақ айлағы) бақылау нүктесі.

13. Әуеайлақтың (тікұшақ айлағы) бақылау нүктесінің шектен шығаруы.

14. Нақты жақын градусқа дейін магниттік иілу.

15. Сағаттық белдеудің нөмірі.

16. Әуеайлақ ауданындағы ауаның есептік температурасы.

17. Ұшу өрісінің сипаттамасы:

1) ұшу өрісінің формасы, көлемі, бетінің сипаттамасы, жері және оның тығыздығы, қабаты;

2) әуе кемелерінің түрлері бойынша жыл мезгіліне байланысты жауын-шашын кезінде пайдалануға жарамдылығы.

18. Маневр жасау алаңына сипаттама:

1) ұшу-қону жолағының (бұдан әрі - ҰҚЖ) саны;

2) ҰҚЖ осьтері арасындағы арақашықтық, бір біріне қатысты жылжыту;

3) әрбір ҰҚЖ үшін: класы, көлемі (ұзындығы, ені), жабын түрі және оның құрылымы, табалдырықтың абсолюттік биіктігі, сондай-ақ, қонуына нақты енуіне арналған ҰҚЖ қонудың аса жоғары аймағы, радиошамшырақты жүйесінің тірек нүктесінің биіктігі, нақты бір минуттық жол бұрышы, ұшып көтерілу және қонудың магниттік жол бұрышы (ҰҚЖ нөмірі), "әуеайлақтық жабындарын сыныптау саны (ACN-PCN)" мағынасы, еңісі, тежегіштің артқы жолақтары (ТАЖ), қауіпсіздіктің бүйірлі жолақтары (ҚБЖ), жолақтың жоспарланған бөлігінің көлемі, жолақ көлемі, кедергілерден еркін, әр ҰҚЖ әр табалдырығының географиялық координаттары (ендік градусы, ұзындық градусы, минуты, секунды және секунд үлесі).

4) қосалқы ҰҚЖ орналасқан орны мен көлемі (егер бар болса);

5) әуе кемелерінің түрлеріне қарай ұшып көтерілу және қону жарамдылығы;

6) орналасқан аралық (ұшып көтерілуі екпіні, ұшып көтерілу, тоқтатылған ұшу, қону);

7) ҰҚЖ таңбалануы.

8) магистральдық басқару жолының, тұрақ орнының орналасқан жері, нөмірі және көлемі (қолдағы бөліктің ені);

9) бір минутына дейін нақты магистральдық басқару жолының нақты жол бұрышы, басқару жолағы, тұрақ орнына арналған "әуеайлақтық жабындарының сыныптау санының" (ACN-PCN) мағынасы, басқару жолағы, тұрақ орны;

10) тікұшақтарды ауада басқаруға арналған бағыттардың басқару жолағының ені мен мағынасы.

19. Перрон сипаттамасы:

1) перрондардың орналасу орны мен нөмірі "әуеайлақтық жабындының сыныптау санының" (ACN-PCN) мағынасы;

2) тұрақ орнының, перрондардың таңбалануы.

20. Тікұшақ алаңдарының және тұрақтардың сипаттамасы:

1) магистральдық басқару жолының, басқару жолының ҰҚЖ қатысты орналасуы;

2) географиялық координаталары (ені, ендік градусы, градус ұзақтығы, минуты, секунды және секунд үлесі) қону және ажырау аймағының геометрикалық орталығы, бет сипаттамасы, көлемі;

3) "әуеайлақ жабындысының классификациялық санының" мағынасы;

4) тікұшақ түрлеріне қарай ұшып көтерілу және қону жарамдылығы;

5) тікұшақ алаңдарындағы таңбалау және жұмыс регламенті.

21. Әуеайлақ (тікұшақ алаңы) минимумдары:

1) аспаптар бойынша ұшу қағидалары бойынша қонуға енуге арналған кедергілердің ең аз қауіпсіз ұшу биіктігі;

2) ҰҚЖ әр бағыты үшін азаматтық және мемлекеттік авиацияның тізілімінде әуе кемелерінің санаттары бойынша ұшып көтерілу және қону үшін әуеайлақтың (тікұшақ алаңы) минимумы;

3) әуе кемелерінің санаттары бойынша жаттықтыру минимумдары – шешім қабылданған биіктік бойынша, ҰҚЖ (RVR) қашықтықта көрінуінің немесе (VIS) көрінім қашықтығы;

22. Азаматтық авиация үшін қосымша:

1) шектердің географиялық координаталары, ҰҚЖ, ҰҚЖ орталығы, ҰҚЖ шектерінің жоғарылауы;

2) перрон және тұрақ орнын жоғарылату;

3) көрме және серпінді навигациялық жүйелерді серпінді тексеруге арналған әуе кемелерінің тұрақ орнының (ТО) географиялық координаталары (санатталған әуежайлар үшін);

4) басқарудың стандартты бағыттарының орналасуы және мағынасы ашылады.

### **3. Әуеайлақ (тікұшақ айлағы) ауданы**

23. Әуеайлақ (тікұшақ айлағы) ауданына сипаттама:

1) әуеайлақ (тікұшақ айлағы) ауданының орналасқан жеріне, рельефіне, навигациялық бағытына сипаттама;

2) ) әуеайлақ (тікұшақ айлағы) ауданының қысқаша физика-географиялық және оның климаттық сипаттамасы (мәтін және негізгі метеорологиялық элементтердің жылдық кестесі);

3) әуеайлақ (тікұшақ айлағы) ауданындағы табиғи және жасанды кедергілер және олардың абсолюттік биіктігі және әуеайлақтың (тікұшақ айлағы) абсолюттік биіктігі және бақылау нүктесіне қатысты биіктігі, таңбалануы және географиялық координаталары (ені, градус ұзақтығы, минуты, секунды);

4) әуе келу жолағының шекараларындағы кедергілер, олардың орналасуы және ҰҚЖ пайдаланатын жолаққа қатысты жоғарлауы;

5) әуе кемесінің ұшу салмағын анықтауда ескерілетін кедергілер.

24. Әуе кеңістігінің құрылымы:

1) әуеайлақ (тікұшақ айлағы) ауданындағы әуе кеңістігінің көлденеңді және тік шекаралар;

2) әуеайлақ (тікұшақ айлағы) ауданындағы әуе кеңістік класының көлденең және тік шекаралары;

3) диспетчерлік аймақтың, диспетчерлік ауданның көлденең және тік шекарасы;

4) әуе жолдары жолағының шекаралары;

5) шектелген межелер, пеленгтер;

6) ұшу, қонуға кіру, екінші айналымға кету, әуеайлақ айналымында және бойынша ұшу, күту аймағында схемалар;

7) ұшу және ұшып келудің стандартты бағыттары, әуе кемесінің трассасына келу (шығу) бағыты, аймақтық навигацияның бағыты, жергілікті әуе желілері және арнайы аймақтар;

8) ұшулар шектелген аймағына келу (қону) бағыты;

9) әуе кемелерінің тұрақты ұшу бағыттары (ауа райын әуелік барлау, оқу, авиациялық техниканы айнала ұшу, әскери дайындық жоспары бойынша, төбеге, ұшақ екпіні, барынша аз және аз биіктіктерде, авиациялық техниканы сынау және зерттеу) (бұдан әрі - тұрақты ұшулар);

10) әуеайлақ (тікұшақ айлағы) ауданында орналасқан қону алаңы және аэростаттарды қосу пункттері, шарлар-зондтар, басқа да пилотсыз әуекемелердің географиялық координаталары (градустарда, минуттарда, секундтарда ені, ұзындығы)

11) әуеайлақ (тікұшақ айлағы) ауданындағы арнайы аймақтардағы тік және көлденең шекарасы;

12) күту, жүк түсіру, әуе кемелерін мәжбүрлі тастап кету, отын құю (пилотажды, аспаптармен ұшу және сынақ ұшуларының арнайы аймақтары, отын құю, әуе атылысы және осыған ұқсастары)

13) әуеайлақ (тікұшақ айлағы) ауданында орналасқан тыйым салынған аймақтардың көлденең және тік шекарасы;/

14) әуеайлақтарда (тікұшақ айлағы) бірлесіп орналастыратын мемлекеттік, эксперименттік авиациясының және ұйымдардың бөлімшелерінің белгіленген мүдделерінде ұшуға шектеу қойылған, тұрақты қауіпті аймақтардың нөмірі, жұмыс регламенті, көлденең және тік шекара;

15) әуеайлақ (тікұшақ айлағы) ауданы арқылы өтетін әуе трассалары, аймақтық навигацияның бағыты, жергілікті әуе кемелері, әуе кемелері ұшуларының тұрақты бағыттары;

16) дәліздер, шектелген аймақтар, тыйым салынған аймақтар (сынақ, оқу орталықтарының аудандары, гидрометеорологиялық процестерге, жарылыс жұмыстарына белсенді әсер ету аудандары, сондай-ақ әуеайлақ ауданында десанттарды түсіру алаңы);

17) магниттік жол қиылыстарының және оларға дейінгі арақашықтықты, көлемдерін, қонудың магниттік курстарын және әуе кемелердің түрлерін көрсетумен қосалқы әуежайлар мен қону алаңдарының орналасуы.

#### **4. Ұшуларды орындау**

25. Ұшу алаңында әуе кемелердің жер бетіндегі қозғалысы

1) ұшу алаңында әуе кемелердің қозғалыс тәртібі (тарту, басқару);

2) көрінім жағдайы мен перрон жабындысының жағдайы, тұрақ орны, басқару жолын ескерумен ӘК басқару, тұру кезіндегі сақтық шаралары;

3) күндіз және түнде, сондай-ақ шектелген көрінім жағдайында ҰҚЖ тексеру тәртібі.

26. Азаматтық авиация үшін қосымша:

1) тұрақ орындарында әуе кемелерін басқару (тұрақ орнын атауы көрсетіледі)

;

2) басқару бағдары;

3) өз қозғалтқыштары мен тұруын басқаруға арналған тұрақ орны;

4) өз қозғалтқыштары мен тұруына арналған тұрақ орнынан басқару;

5) әуе кемелерін мұзданбауға қарсы сұйықтықтармен өңдеу, жорық қозғалтқыштарын, девиациялық алаңын іске қосу орны;

6) әуежайдың ИКАО I, II және III санаттарының минимумы бойынша бағыттағыш радиошамшырақтардың аумалы және сезімтал аймақтарда әуе кемелері мен көлік құралдарының қозғалыс тәртібі;

27. Әуежай (тікұшақ алаңы) алаңында ұшуды орындау тәртібі:

- 1) әуе кемесінің ұшу тәртібі;
- 2) ұшып көтерілу және қонудың стандартты бағдары бойынша ұшуларды, аспаптармен ұшу қағидалары бойынша қонудың түсу және ену сұлбасы бойынша ұшуды орындау;
- 3) көрінімі шектелген жағдайларда ұшуларды орындау ерекшеліктері;
- 4) әуе трассаларына, аймақтық навигациялардың бағдарына, жергілікті әуе жолдарға, арнайы аймақтарға ену (шығу) тәртібі;
- 5) бірлесіп орналастыратын әуеайлақтарда (тікұшақ алаңы) мемлекеттік, экспериментті авиациясының және ұйымдар бөлімшелерінің бекітілген мүдделері үшін ұшуларға шектеу қойылған, тұрақты қауіпті аймақтарға ену (шығу) тәртібі;
- 6) тұрақты бағдар бойынша ұшуларды орындау;
- 7) әуе кемелерінің топтарын жинау және тарату тәртібі
- 8) қосалқы әуежайға (тікұшақ алаңы) кету үшін қонуға немесе ұшуға кезектен тыс енуге арналған маневрлерді орындау;
- 9) күту аймақтарындағы ұшулар;
- 10) дыбыстан жылдам жылдамдықтағы ұшулар;
- 11) ұшуларды радиотехникалық қамтамасыз етудің жер бетіндегі құралдарын және әуежайдың (тікұшақ алаңы) жарық дабылды жабдықтарының жүйесін айналып ұшу;

12) екі немесе одан да көп ҰҚЖ-дан ұшуды орындау;

13) бірлесіп орналастыру әуеайлақтарында, бірлесіп пайдалану әуеайлақтарында ұшуларды орындаудың ерекшеліктері;

28. Көрінімі шектелген жағдайларда әуеайлақты пайдалану:

- 1) көрінімі шектелген жағдайларда әуеайлақтарды пайдалану жағдайларында енгізілетін рәсімдер туралы мәліметтер;
- 2) көрінімі шектелген жағдайларда әуеайлақты пайдалану рәсімдерін енгізетін жағдайлар;
- 3) көрінімі шектелген жағдайларда әуеайлақты пайдалану кезіндегі ӘҚК (ӘҚБ) органдарының іс-қимылы;
- 4) ұшып келетін және ұшып кететін әуе кемесі экипаждарының іс-қимылы;
- 5) көрінімі шектелген жағдайларда әуеайлақты пайдалану кезіндегі жер көлік құралдарының қозғалысын басқару рәсімдері;
- 6) қажеттілігіне қарай, ҰҚЖ көрінім қашықтығын өлшеу рәсімдерін және ол туралы, сондай-ақ ҰҚЖ көрінім қашықтығын өлшеуге жауапты адамдардың деректерін беруді орындау;

7) ҰҚЖ көрінім қашықтығын бағалау үшін пайдаланылатын автоматтандырылған жабдықтың пайдалану сенімділігі өзгерген кездегі рәсімдер ;

29. Мемлекеттік авиацияның әуе кемелері үшін қосымша:

1) айналым бойынша 300 км/с, сондай-ақ 300 км/с кем ұшу жылдамдығы әуе кемелері үшін қонуға төмендеу және қонуға бет алу схемасы бойынша ұшуды ( 180° екі бұрылыс жасаумен айналым бойынша, есепті бұрышқа бұрылумен шептен және т.б.) орындау тәртібі;

2) әуеайлақ ауданында ең аз қауіпсіз биіктік, өту эшелоны, айналым бойынша ұшу биіктігі, өту биіктігі;

3) ҰҚЖ әрбір бағыты үшін түрлі метеорологиялық жағдайларда әуеайлақ ауданына кіру (шығу) үшін ең аз қауіпсіз эшелонының шектелген плеленгтерін және басқа да қажетті деректерді көрсетумен әуеайлақ ауданына, әуеайлақ аймақтарына, полигонға, десанттарды түсіру (жерге түсіру)алаңына, тұрақты маршруттарға және т.б. кіру (шығу) тәртібі;

4) әуе кемелері топтарын жинау және тарату тәртібі. Кезектен тыс немесе қосалқы әуеайлаққа кетуге маневрлерді орындау тәртібі;

5) аз және шамадан аз биіктікте ұшу тәртібі;

6) дыбыстан жылдам жылдамдықта ұшақтың жоғары және екпінмен ұшу тәртібі ашылады.

## **5. Әуе кемелерінің ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету және әуе қозғалысына қызмет көрсету**

30. Әуеайлақ (тікұшақ айлағы) ауданында әуе кемелерінің ұшу қауіпсіздігін және әуе қозғалысына қызмет көрсетуді қамтамасыз ету жөніндегі негізгі ұсыныстар.

31. Ең төменгі қауіпсіз биіктіктер (ЕТҚБ), өту эшелоны, айналып ұшу биіктіктігінің өту биіктігі.

32. Әуе қозғалысына қызмет көрсететін (ұшуды басқару) орган пайдаланатын әуе кемелерінің санаттары бойынша ұшып көтерілетін және қонуға бет алуды орындайтын, кезекпен ұшып көтерілетін, қонуға бет алуды орындайтын әуе кемелерінің арасындағы ең төменгі интервалдар.

32. Қонуға кезектен тыс бет алу.

33. Екінші айналымға кету.

34. Отын авариялық төгу.

35. Әуеайлақтық авариялық тезегіш қондырғысын (бар болған жағдайда) пайдалану тәртібі.



36. Тежеудің шеткі жолақтары, егер олар ұшу–қону жолағының шегінен тыс шығып кеткен жағдайда әуе кемесінің зақымдалу қаупін азайтуға арналса.

37. "Режим", "Кілем" сигналдарын алған кездегі әуе кемесі экипажының және әуе қозғалысына қызмет көрсететін (ұшуды басқаратын) органдардың іс-қимылы

## **6. Әуе қозғалысына қызмет көрсету (ұшуды басқару)**

38. Әуе қозғалысына қызмет көрсету, оны шақыру және жиілік (жиіліктер), жұмыс мерзімдерін жүзеге асырушы әуе қозғалысына қызмет көрсететін (ұшуды басқару) орган.

39. Әуе қозғалысына қызмет көрсету ерекшеліктері;

1) ұшып шығу және ұшып келудің стандартты маршруттары бойынша ұшуды, төмендету және қонуға бет алу схемасы бойынша ұшуды, әуе жолдарына, айлақтық навигацияның маршруттарына, жергілікті әуе желілеріне, арнайы аймақтарға кіру (шығу) үшін ұшуды орындаған кезде;

2) тұрақты маршруттар бойынша ұшуды орындаған кезде;

3) әуеайлақта (тікұшақ аландары) орналасқан мемлекеттік, эксперименттік авиация және ұйым бөлімшелерінің мүддесінде белгіленген шектеулі ұшу аймақтарында, тұрақты қауіпті аймақтарда ұшуды орындаған кезде;

4) әуеайлық ауданы (тікұшақтар алаңы) арқылы транзитпен келе жатқан әуе кемелері ұшуды орындаған кезде:

5) әуе кемелерін іздестіру-құтқару және авариялық-құтқару жұмыстарын жүргізу мақсатында ұшуды орындаған кезде;

6) әуе кемесіне авариялық жағдайда қонуды қамтамасыз еткен кезде;

7) бірлесіп орналасатын әуеайлақтарда, бірлесіп пайдаланылатын әуеайлақтарда әуе кемелері ұшуын орындау кезінде;

8) екі және одан да көп ҰҚЖ ұшуды орындау кезінде.

40. Әуе қозғалысына қызмет көрсетуді қабылдау/тапсыру шептері, әуе қозғалысына қызмет көрсететін (ұшуды басқару) органның диспетчерлік пункттері (секторлары) арасындағы өзара іс-қимыл.

41. Басқарудың қосалқы пункттеріне өту (олар болған жағдайда) және оларда әуе қозғалысына қызмет көрсетуді жүзеге асыру тәртібі.

42. диспетчерлік пункттердің әуе қозғалысына қызмет көрсетуі, әуе қозғалысына қызмет көрсететін секторлар бойынша уақытша қосарлану функцияларының тәртібі.

43. Әуе қозғалысына қызмет көрсететін органның басқару диспетчерлік пункті орналасқан жердегі перронның кең аумағымен ірі әуеайлақтардағы әуежай кешенінің арнайы құрылымы болған кезде перронда жердегі қозғалысты

басқару, оның құрылымының күрделілігіне байланысты барлық перрондарды бақылай алмайды. Перронда әуе қозғалысына қызмет көрсететін органның басқару диспетчерлік пункті мен әуе кемелерінің қозғалысын басқару бойынша әуежай кешеннің мамандандырылған бөлімшесі аралығындағы жауапкершілік аймағы, сондай-ақ жердегі қозғалысқа қызмет көрсету кезінде сақтауға қажетті рәсімдер және перрон мен маневр жасау алаңы арасындағы өту аймақтарының өзара іс-қимылдары әдістері.

## **7. Ұшуды қамтамасыз ету**

44. Аэронавигациялық ақпараттарды беру.

Ұшуды қамтамасыз етуге және орындауға байланысты авиация персоналына аэронавигациялық ақпараттарды әзірлеу және беру тәртібі.

45. Метеорологиялық ақпараттарды беру. Ұшуларды метеорологиялық қамтамасыз ететін ұйым (атауы, авиациялық метеорологиялық бөлімшенің сәйкестендіру деректері, жұмыс уақыты, пошталық мекенжайы, электронды мекенжайы, деректер мен телеграф хабарламаларын беретін жердегі авиация желісі, байланысу телефондары), болжау жүзеге асырылатын әуеайлақтар (тікұшақ айлақтары). Авиациялық метеорологиялық бөлімшелер әуеайлақта (тікұшақ айлағында) болмаған кезде әуе кеңістігін пайдаланушыларға ұсынылатын ауа-райының болжамдарын, метеорологиялық ақпарат көлемін жасау үшін қандай авиациялық метеорологиялық бөлімшеге әуеайлақ (тікұшақ аймағы) бекітілгені көрсетіледі.

Метеорологиялық бақылау және жинақтаулар (бақылау пункттері, бақылау түрлері, ерекшеліктері; тұрақты бақылау мерзімдері, арнайы жинақтауларды шығару критерийлері және оларды бөлу тәртібі, биіктіктерде желді бақылау және деректер беру тәртібі, радиолокациондық бақылауды жүргізу және деректер беру тәртібі).

Әуеайлақ (тікұшақ айлағы) бойынша авиациялық ауа райына авиациялық болжамдар түрлері, ұшу үшін қауіпті метеорологиялық құбылыстар туралы ескерту.

Әуе қозғалысын қызмет көрсету органдарын (ұшуды басқару) метеорологиялық ақпаратпен қамтамасыз ету. Ұсынылған ақпарат түрлері және оларды жеткізу тәсілдері. "Дабыл" сигналы түскен кезде авиациялық метеорологиялық бөлімшенің ауысымының іс-қимыл тәртібі.

46. Мемлекеттік авиация үшін қосымша мыналар сипатталады:

1) жыл мерзімдері бойынша әуеайлақ ауданының қысқаша климаттық және орнитологиялық сипаттамасы;

2) ауа райына әуе және радиолокациялық барлауды ұйымдастыру;

- 3) нақты ауа райы туралы әуе кемесі экипаждарына ақпарат беру тәртібі;
- 4) ұшуды метеорологиялық және орнитологиялық қамтамасыз ету бойынша метеорологиялық бөлімшелердің арасында жедел өзара іс-қимылды ұйымдастру.

47. Ұшуды орнитологиялық қамтамасыз ету:

- 1) құстардың жылдық белсенділігінің негізгі кезеңдері үшін әуеайлақ (тікұшақ айлағы) ауданындағы орнитологиялық жағдайды сипаттайтын ақпарат;
- 2) құстардың шоғырлануы және олардың ұшу бағыты туралы деректер;
- 3) ұшуды орнитологиялық қамтамасыз ету бойынша негізгі іс-шаралар.

48. Ұшуды радиотехникалық қамтамасыз ету және авиациялық электр байланысы:

1) бақылау, радионавигация, қондыру және авиациялық электр байланысы құралдарының құрамы және орналастырылуы;

2) құралдардың түрі және санаты, белгі, географиялық координаталар, олар орнатылған орнының магниттік бұрылуы және жоғарылауы, жұмыс жиіліктері (арналар) және жұмыс регламенті.

3) ұшуды радиотехникалық және авиациялық электр байланыспен қамтамасыз етудің негізгі және резервтегі құралдарын пайдалану;

4) әуеайлақты (тікұшақ айлағын) қосалқы ретінде пайдаланған кезде ұшуды радиотехникалық және авиациялық электр байланыспен қамтамасыз етудің кезекті құралдарының құрамы;

5) объективті бақылау құралдарын қолдану.

49. Мемлекеттік авиация үшін қосымша:

1) ҰҚБ көрінім аймағы және навигациялық құралдардың әрекет ету аймағы;

2) ұшудың ТҚБ және байланыс құралдарын пайдалану тәртібі;

3) әуе кемелері бар әуеайлақтың ӘҚБ органдарының радиобайланысын ұйымдастыру. Ұшудың ТҚБ және байланыстың резервтік құралдары. Резервтегі және қайталайтын құралдарын қолданудың тәртібі ашылады.

50. Ұшуды электржарықтехникалық қамтамасыз ету:

1) жуықтау жарық жүйесінің түрі, жуықтау жарық жүйесінің ұзақтығы және жарық күші;

2) ҰҚЖ кіретін жарықтың түрі, кіретін жарықтың және флангалық көкжиектің (болған жағдайда) түсі;

3) жерге қону аймақтарындағы жарықтың түрі, жерге қону аймақтарындағы жарықтың ұзақтығы;

4) қону жарықтары, ұзақтығы, қондырғылардың аралығы, қону жарықтарының түсі және күші;

5) біліктік жарықтар, ұзақтығы, қондырғылардың аралығы, біліктік жарықтардың (болған жағдайда) түсі және күші;

6) ҰҚЖ шектеме жарықтары, олардың түрі, флангалық көкжиектің (болған жағдайда) және шектеме жарықтардың түсі;

7) КТП жарықтарының ұзақтығы және түсі (болған жағдайда);

8) ҰҚЖ есептелінген ұшу санатының сәйкестігі.

9) глиссаданың визуалды индикациясы жүйелері, глиссаданың визуалды индикациясы жүйесін орналастыратын тарап, глиссаданың (РАPI, T-VASIS болған жағдайда) көлбеу бұрышы;

10) әуеайлақтық және айырма шамшырақтарының таңбалануы;

11) ЖЖ бағдар мен басқарудың, перронның, орналасудың басқа да визуальды құралдары (ҰҚЖ күту орнындағы оттар, күтудің аралық орны және "тоқта" желілері), сондай-ақ қолдағы телескопиялық трапы бар визуалды түйісу жүйесінің түрі.

51. Ұшуды әуеайлақтық қамтамасыз ету:

1) күндіз және түнде, сондай – ақ шектеулі көрінім жағдайларда ҰҚЖ тексерудің тәртібі және мерзімі;

2) әуеайлақты(тікұшақ айлаңын) тұрақты пайдалану дайындығын сүйемелдеу бойынша іс-шаралар;

3) әуеайлақ (тікұшақ айлақ) бойынша адамдардың, әуеайлақ-техникалық және көлік құралдарының қозғалу тәртібі;

4) радиомаяк жүйелерінің қауіпті аймақтарын қоса, ұшу өрісі элементтерін тазарту тәртібі және кезектілігі;

5) ҰҚЖ шөгү қабатының қалыңдығын және ілініс коэффициентін анықтау тәртібі және мерзімдері;

6) тікұшақ алаңдарын ұшуға дайындау;

7) авиация персоналының тұрақ орындарынан әуе кемелерін қарсы алу және жөнелту тәртібі.

52. Ұшуды медициналық қамтамасыз ету.

Ұшуды медициналық қамтамасыз етуді өткізудің маңызы және тәртібі.

53. Іздестіру-құтқаруды және авариялық-құтқаруды қамтамасыз ету:

1) ұшуды іздестіру-құтқару қамтамасыз етуді ұйымдастыруға және өткізуге жауапкершілік ауданы;

2) авариялық-құтқару жұмыстарында және өрт сөндірген кезде қолданылатын техникалық құралдар және жабдықтар туралы мәліметтер (орналасқан орны, дайындық дәрежесі және олардың мүмкіндігі);

3) апатқа ұшыраған немесе ұшыраудағы әуе кемесі туралы апаттық сигналды немесе басқа ақпаратты алған кездегі авиация күштері мен іздестіру құралдарының және құтқару іс-қимылдары тәртібі;

4) Әуеайлақта және әуеайлақ ауданында авариялық-құтқару жұмыстарын ұйымдастыру және өткізу;

5) ӘҚҚ (ӘҚБ) органдарымен өзара іс-қимыл және байланыстарын ұйымдастыру, сондай-ақ кезекші күш пен құралдарды шақырту тәртібі.

54. Азаматтық авиацияның әуе кемелері үшін қосымша:

1) әуеайлақтың жұмыс алаңында қозғалу қабілетін жоғалтқан ӘК әкету рәсімдері туралы мәліметтер;

2) қорғауды қамтамасыз ету деңгейі, сондай-ақ әуеайлақтағы от өшіретін заттардың түрі және саны ашылады.

55. Әуеайлақтағы қауіпсіздікті қамтамасыз ету (азаматтық авиация үшін).

Режимдік-күзеттік қамтамасыз етуді жүргізу маңызы мен тәртібі.

Әуеайлақтың жұмыс алаңына кіру (әуеайлақтың режимдік-күзеттік іс-шаралары).

Әуеайлақтағы (тікұшақ айлағындағы) әуе кемелерін және өзге де объектілерді күзетуді ұйымдастыру.

Әуеайлақты (тікұшақ айлағын) қоршау.

56. Бірлесіп орналасатын әуеайлақтарда, бірлесіп пайдаланылатын әуеайлақтарда ұшуды қамтамасыз ету.

Бірлесіп орналасатын әуеайлақтарда, бірлесіп пайдаланылатын әуеайлақтарда ұшуды режимдік-күзеттік қамтамасыз етудің ерекшеліктері.

## **8. Әуе кемелерінің қоршаған ортаға қолайсыз әсерін азайту жөніндегі ұсыныстар**

57. Авиациялық шуылдың әсерін төмендету жөніндегі іс-шараларды әзірлеген кезде ескерілетін факторлар.

58. Авиациялық шуылдың әсерін төмендетудің негізгі ұсынылатын әдістер.

## **9. Қосымша**

59. Масштабы 1:500000 (1:200000) әуеайлақ (тікұшақ айлағы) ауданы әуе кеңістігінің құрылымдық картасы келтірілген, оған:

1) Осы Үлгілік нұсқаулықтың 3.2-тармағында көрсетілген әуе кеңістігінің құрылымдық элементтері;

2) КТА–дан 46 км. арақашықтықтағы әуеайлақ (тікұшақ айлағы) деңгейіне қатысты биіктіктігі 50 м және одан астам кедергілер жазылады.

60. Әуе кемелерінің ұшып келу және ұшып шығудың стандартты маршруттарының схемасы.

61. Әуе кемелерінің маршруттарға, арнайы аймақтарға, ұшуды шектеу аймақтарына, көтерілудің (қонудың) барлық бағыттар үшін үнемі қауіпті аймақтарға биіктікті алу (төмендету) және кету (шығу) схемасы.

62. ҰҚЖ әрбір бағыты үшін қонуға төмендеу және бет алу схемасы.

63. Кезектен тыс қону үшін маневрлерді орындау немесе бет алу қосалқы әуеайлаққа (тікұшақ айлаққа) кету схемасы.

64. Қонуға дәл бет алу үшін жер бедерінің схемасы.

65. Ауа райының әуе барлауы үшін ұшудың тұрақты маршруттарының схемасы.

66. Әуе қозғалысына қызмет көрсететін (ұшуларды басқаратын) органдар үшін әуе қозғалысына қызмет көрсетуді қабылдау, беру шептерімен, аудандардың әуе қозғалысына қызмет көрсету аудандарының схемасы.

67. Әуе қозғалысына қызмет көрсететін (әуе қозғалысын басқаратын) органдар мен қызмет көрсетуді қамтамасыз ететін қызметтердің арасындағы байланыс схемасы.

68. Әуеайлақтың (тікұшақ айлағының) радиотехникалық жабдықтарының орналасу схемасы.

69. Ұшуды радиотехникалық қамтамасыз етудің жердегі құралдарын, авиациялық электр байланысын және әуеайлақтың (тікұшақ айлағының) жарық-сигнал жабдығы жүйелерін айналып ұшып шығу схемасы.

70. Әрбір ҰҚЖ әуе кіреберіс жолдарындағы кедергілердің схемасы.

71. Әуеайлақ (тікұшақ айлағы) бойынша әуе кемелерінің тұрақ орындарының орналасу және қозғалыс схемасы.

72. Әуеайлақтағы (тікұшақ айлағындағы) адамдардың және арнайы автокөліктердің қозғалыс схемасы.

73. Әуеайлақта (тікұшақ айлағында) метеорологиялық жабдықтарды орналастыру схемасы.

74. Әуеайлақ (тікұшақ айлағы) төңірегінде құстардың шоғырлануы және ұшып өту схемасы.

75. Шуыл айлақтарының орналасу схемасы.

76. Әуеайлақ маңы аумағының схемасы.

77. Негізгі метеорологиялық элементтердің жылдық жүрісінің кестесі, онда мыналар көрсетіледі:

- орташа қысым, сын.баған. және гПа;
- ауаның орташа температурасы,  $^{\circ}\text{C}$ ,
- орташа ең көп температура,  $^{\circ}\text{C}$ ;
- орташа ең аз температура,  $^{\circ}\text{C}$ ;
- желдің орташа жылдамдығы м/с;
- румбадағы желдің басым бағыты, румбада;
- НГО биіктіктің қайталануы, %;
- 1000 м төмен,
- 200 м төмен;

- көрінімнің қайталануы, %:

- 2000 м кем,

- 1000 м кем.

Кестенің төменгі жағында мыналар көрсетіледі:

$T_{\text{орт}}$  - әуе температурасының орташа жылдық мәні;

$P_{\text{мин}}$  - көп жылғы деректер бойынша әуеайлақтағы атмосфералық қысымның ең аз мәні.

## **10. Қону алаңының ауданында ұшуды жүргізу жөніндегі үлгі нұсқаулық**

1. Келісу парағы
2. Қону алаңының аэронавигациялық паспортының түзетулерін тіркеу.
3. Түзету парағы / Бақылау парағы
4. Қону алаңының атауы, ірі ең жақын елді мекенге қатысты орналасқан жері туралы деректер мен сипаттама.
5. Қону алаңын пайдаланудың тиесілігі және сипаты. Қону алаңының орналасқан жер учаскесінің (құрылыс) меншіктік құқығы, сондай-ақ мекенжайы мен пайдаланушының телефон нөмірі туралы деректер.
6. Қону алаңында қызмет көрсету жөніндегі қызметтердің (болған жағдайда) және құралдардың жұмыс уақыты.
7. Рұқсат етілген ұшудың түрі.
8. Шекарасын көрсете отырып, қону алаңының жоспары.
9. Қону алаңының тұрған орны.
10. Қону алаңының жоғарылауы. Магниттік бұрылу.
11. Ұшу алаңы (алаңқайы) үстінің нысаны, мөлшері және сипаты.
12. ҰҚЖ және МК өлшемі.
13. Қону алаңының, тиеу алаңдарының және сыртқы аспада жүктерді ілу-ағытуға арналған алаңдардың орналасуы және өлшемдері.
14. Әуе кемелерінің түрлері; нормаланған жүктеме санаты немесе ең көп салмағы; әуе кемелерінің ұшып шығуы және қонуының магниттік курсы.
15. Әуе кемелерінің негізгі әуеайлықтан ұшып өту және кері ұшып өту маршруты.
16. Қону алаңына кіреберістер және ерекше бағдарлар.
17. Қосалқы әуеайлақтар және қону алаңдары (МПУ және қону алаңының орталығынан әуеайлақтың КТА дейінгі арақашықтығы), қонудың магниттік курсы.
18. Әуе кемелерінің ұшуы және қонуы үшін метеорологиялық қамтамасыз етулер және қону алаңының минимумы (ақпаратты беретін метеорологиялық

станцияның атауы және метеорологиялық ақпаратты берудің нысаны мен тәсілі және БТШБ және көріну қашықтығы мәндерінде экипаждарды ауа райы туралы мәліметтермен қамтамасыз ету). Жауапты адамдардың телефондарының нөмірлері және қосымша ақпараттар.

19. Әуе қозғалысына қызмет көрсетуді ұйымдастыру (әуе қозғалысын басқару).

20. ӘҚҚ ұйымдастыруды және тікелей қону алаңында ӘҚБ жүзеге асыратын орган. Негізгі әуеайлақпен радиобайланыс болмаған кездегі ӘҚҚ (ӘҚБ) жүзеге асыру ерекшелігі. Ұшудағы ерекше жағдайларда экипаждың және ӘҚҚ (ӘҚБ) органының іс-қимылы.

21 Қауіпті метеорологиялық құбылыстар және күрделі орнитологиялық ахуал болған жағдайдағы ӘК экипажының іс-қимылы.

22. Қар басқан, шаңды немесе құмды алаңдарда, сондай-ақ қарлы, шаңды немесе құмды борандарда, бұрғылама қондырғыларынан газ шығарындылары шыққан және тағы басқа болуы мүмкін жағдайлардағы ұшып шыққан және қонған кездегі тікұшақ экипажының іс-қимылы.

23. Сыртқы асадағы жүкпен ұшқан кездегі тікұшақ экипажының іс-қимылы.

24. Материалдық-техникалық қамтамасыз ету құралдарын тасымалдау жолдары.

25. Жергілікті ерекшеліктер.

26. Негізгі әуеайлақпен(әуежаймен) байланыс.

27. Іздестіру және авариялық-құтқару жұмыстарын ұйымдастыру және қамтамасыз ету.

28. Қону алаңындағы режимдік-күзеттік іс-шаралар.

29. Қону алаңы ауданындағы кедергілер (атауы, азимуты және қону алаңының орталығынан алыстығы, жоғарылауы, жарық қоршауының және олардың таңбалануының болуы).

Қосымша.

30. Қону алаңының картасы (қысқа) (ерекше бағдарға байланыстырылған схема, фотосхема).

31. Жердегі қозғалыс картасы (оттар және жермен жүру белгілері).

32. Қону алаңының бақылау нүктесінен R=5 км кедергілер картасы.

33. Ұшып шығу картасының маршруттары.

34. Келу картасы маршруттары.

35. Аспап бойынша қонуға бет алу картасы (әрбір схема үшін).

36. Визуалды қонуға бет алу картасы.

37. Қону алаңының төңірегінде құстардың шоғырлануы және ұшып өту схемасы.

38. Қону алаңында радиотехникалық жабдықтардың орналасу схемасы.





G

ҚҰҚ бойынша  
(1)

Жүргізілмейді

Ұшу-ақпараттық  
қызмет көрсету

Жоқ

450 км/сағ  
артық емес (3)  
аспаптық  
жылдамдықТеңіздің  
орта және  
одан да  
көп  
деңгейінен  
3000 м  
биіктіктегі  
8 км

							1500 тігінен
						Төменгі қауіпсіз эшелонға (3) дейінгі теңіздің орта деңгейіне 3000 м төмен 5 км биіктікте	Бұлтта болмағ кезде жер не су бетінде көріну кезінде

**Ескертпе:**

1. ҚҰҚ бойынша әрбір ұшу жер үсті тұрақты визуалдық бағалары арқылы жүзеге асырылады.

2. Бұлтқа дейінгі тігінен арақашықтық әуе кемесінен жоғары және төмен өлшенеді.

(1) Ұшуды визуалдық қағидасы ұшудың ақиқат жылдамдығы 45 км/сағ артық болмаған кезде әуе кеңістігінің төменгі шегінің 6100 м дейін қолданылады.

(2) Бұлттар үстінде ҚҰҚ бойынша ұшуға рұқсат ұшудың төменгі биіктігі екі октанттан артық болмаған кезде олардың саны және жер үстіндегі немесе су бетіндегі ұшуға рұқсат етіледі. Бұл ретте бұлттардың үстіңгі шекарасына дейін тігінен қашықтық кемінде 300 м болуы тиіс.

(3) ҚҰҚ ұшу арқылы ең аз метеорологиялық жағдайлар үшін 2-кестеде келтірілген.

**2-кесте.**

Жергілікті жер	Ұ ш у жылдамдығы, (өзіндік) км/сағ	ҚҰҚ бойынша ұшудың ең аз жағдайы		
		Рельефтің ең жоғарғы нүктесінің үстінен бұлттар шегінің төменгі биіктігі (м)	Көріну (м)	Бұлттардың төменгі шегіне дейінгі әуе кемесінің тік арақашықтығы (м)
<b>ҰШУ ЖӘНЕ ҚОНУ АЙМАҒЫНДА</b>				
Жазық және қырат (су беті)	300 және одан да аз	150	2000	50
	301-450	300	5000	100
Таулы	450 және одан да аз	300	5000	100
<b>Әуе трассалары, жергілікті әуе желілері және белгіленген бағыттар бойынша кіру аймағы</b>				
Жазық және қырат (су беті)	300 және одан да аз	150	2000	50
	301-450	300	5000	100
Таулы (2000 м дейінгі биіктік)	450 және одан да аз	400	5000	100

Таулы (2000 м биіктік және одан да көп)	450 және одан да аз	700	8 000	100
---	---------------------	-----	-------	-----

Ескертпе:

1. Ұшу және қону аймағындағы ең аз метеожағдаймен оралымы бойынша ұшу жылдамдығы белгіленеді.

2. Ұшудың 1500 м төменгі көрінуі кезінде тікұшақ ұшуларына рұқсат етіледі, егер олар уақтылы әуе кемелерін немесе басқа кедергілерді көре алатындай және олармен соқтығысып қалмауды болдырмау үшін жылдамдыққа маневрін жасайды.

Көріну тікұшақтың 30 секунд ішінде ұшып өткен арақашықтығынан кедергілерді көруге және олармен соқтығысып қалуды болдырмауға мүмкіндік береді (3-кестені қара).

3-кесте.

### **(VFR) тікұшақтардың визуалдық ұшуының ең төменгі көрінуі**

Көріну, м	Жылдамдығы, км/сағ (kts)
800	93 (50)
1 500	185 (100)
2 000	220 (120)

4 кесте.

### **ҚҰҚ бойынша арнайы ұшуға арналған кедергілердің үстіндегі ең төменгі метеорологиялық жағдай мен ең төменгі биіктік қорлары**

Жергілікті жері	Кедергілердің үстіндегі ең төменгі биіктік қорлары, м		Рельефтің ең жоғарғы нүктесінің үстінен бұлттар шегінің төменгі биіктігі (м)		Көріну, м.	
	күндіз	түнде	күндіз	түнде	күндіз	түнде
Денсаулық сақтау ұйымдарына қызмет көрсету бойынша шұғыл ұшу, іздестіру-құтқару жұмыстары және жаттығу ұшуы						
Жазық және қырат (су беті)	50	250	100	300	1000	4000
Таулы	300	-	400	-	2000	-
Аса маңызды ұшу және ӘК озуы бойынша ұшу						
Жазық және қырат (су беті)	-	400	-	450	-	4000

1. Ұшып шығу (қонуға кіру) схемасынан тыс әуеайлақ ауданында ұшудың қауіпсіз биіктігін есептеу кезінде жергілікті жер бедері асуын және ондағы жасанды кедергілерді есепке алу жолағы бағыт осінен екі жақтан күндіз 5 км, түнде- 10 км болып белгіленеді.

2. Ұшып шығу (қонуға кіру) схемасы бойынша ұшу кезінде кедергілерді есепке алу жолағы ұшып шығу (қонуға кіру) схемасын жасақтау кезінде кедергілерді есепке алу қағидасына сәйкес белгіленеді.

3. Жергілікті әуе желілері мен ұшудың белгіленген бағыттары бойынша ұшу кезінде жергілікті жер бедері асуын және ондағы жасанды кедергілерді есепке алу жолағының ені: күндіз- жергілікті әуе желісі, ұшу бағыты шеңберінде, түнде - жергілікті әуе желісі, ұшу бағыты осінен екі жақтан 25 км болады.

4. Авиациялық жұмыстар ауданында ұшу кезінде – бағыт осінен екі жақтан 5 км болады.

5. Бұлттардың төменгі шекарасының нақты және болжанып отырған биіктігі 150 м төмен және аспаптық ұшу жылдамдығы 300 км/сағ. аспайтын әуе кемелері үшін көріну 300 м және одан астам болғанда жазық немесе қыратты жерде күндізгі ұшу кезінде жасанды кедергілердің биіктігі ескерілмейді.

Қазақстан Республикасының  
әуе кеңістігінде ұшудың  
негізгі қағидаларына  
4-қосымша

## **Әуе кемеңің ұшу биіктігінің (эшелон) есебі**

1. Ауеайлақ ауданының төменгі эшелонының (аралық эшелон) есебі мынадай формула бойынша жүргізіледі:

$H_{\text{төм.эш.}} \geq H_{\text{аралық}} + 300 + H_{\text{әуеайлақ}}$ ;

Мұнда  $H_{\text{әуеайл}}$  – теңіз деңгейінен әуеайлақты ұлғайту.

Есеп теңіз деңгейіне келтірілген әуеайлақтың атмосфералық қысымы стандартты қысымға теңестіру шартымен орындалады.

Әуеайлақ ауданының төменгі эшелоны әуеайлақта белгілі қысым диапазоны үшін белгіленеді. Осы диапазонның ең төменгі қысымы мынадай тәртіпте анықталады:

1) өту қабатының артығын анықтау:

$\Delta$   
 $H_{\text{аралық}} = H_{\text{төм.эш.}} - (H_{\text{аралық}} + 300 + H_{\text{әуежай}})$ ;

2)  $H_{\text{төм.эш.}}$  есептеу үшін әуеайлақтағы ең аз қысымды анықтау;

$P_{\text{төм.әуеайл.}} = 760 - (H_{\text{әуеайл.}} +$

$\Delta$   
 $H_{\text{өтп.}}) / 11$ ;

Әуеайлақта қысым (Р әуеайл.) Р әуеайл. төмен және мәні бойынша 27 мм.сын.бағ. артық емес жағдайда төменгі эшелон ретінде келесі жоғарғы эшелон белгіленеді, ал Р төм.әуеайл. Р әуеайл.-тан төмен және мәні бойынша 27 мм.сын.бағ. артық болған жағдайда - кезекті жоғарғы эшелон және т.б.

Әуеайлақтағы қысымның есептелген эшелондары мен диапазондарының шегінде белгіленетін бұл эшелондар осы әуеайлақтың (әуеайлақтың аэронавигациялық паспортында) ұшуды жүргізу жөніндегі нұсқаулығында көрсетіледі.

Әуеайлақтың ӘҚҚК (ӘҚБ) органы ұшуды орындау алдында әуеайлақтағы қысымның нақты мәні (Р нақты әуеайл), жердегі ауа температурасы –  $t_0$  және осы диапазон үшін Р төм.әуеайл. ең аз мәнін ескере отырып, төменгі эшелонды анықтайды.

$$H \text{ төм.нақты эш.} \geq H \text{ төм.эш.} - (P \text{ нақты әуеайл.} - P \text{ төм. әуеайл.}) \times 11 -$$

Δ  
H темп.;

мұнда

Δ  
H темп. – осы Қосымшаның 2-тармағында көрсетілген, навигациялық сызғышты есептеу немесе формула бойынша белгіленетін есептеу кезінде ескерілетін биіктік өлшегіштің әдістемелік температуралық түзетуі. Бұл ретте H түзету.=H төм.эш.

Мысалы, осы эшелондар шегінде белгіленетін әуеайлақтағы қысымның төменгі эшелондары және диапазондарын есептеу, сондай-ақ H әуеайл.=162 м., H өтп.=700 м., Р нақты әуеайл.=718 мм.сын.бағ.,  $t_0 = -15^{\circ}\text{C}$  болу шартымен ұшатын күні нақты төменгі эшелонды анықтау қажет.

Есептеу мынадай дәйектілікпен орындалады:

$$H \text{ төм.эш} \geq 700 + 300 + 162 \geq 1162 \text{ м.};$$

$$H \text{ төм.эш} = 1200 \text{ м.};$$

Δ  
H өтп.  $1200 - (700 + 300 + 162) = 38 \text{ м.};$

$$P \text{ min әуеайл.} = 760 - (162 + 38) / 11 = 742 \text{ мм.сын.бағ.}$$

Осы әуеайлақ ауданында ұшуды жүргізу жөніндегі нұсқаулығында төменгі эшелондар белгіленуі және көрсетілуі тиіс:

$$1200 \text{ м. кезінде } P \text{ әуеайл.} \geq 742 \text{ мм.сын.бағ.};$$

$$1500 \text{ м. кезінде } 742 \text{ мм.сын.бағ.} > P \text{ әуеайл.} \geq 715 \text{ мм.сын.бағ.};$$

$$1800 \text{ м. кезінде } P \text{ әуеайл.} < 715 \text{ мм.сын.бағ.}; \text{ және т.б.}$$

Ұшу күні әуеайлақтың ӘҚБ органы жердегі ауаның нақты температурасын ескере отырып, төменгі эшелонды анықтайды:

$$H \text{ нақты төм.} \geq 1500 - (718 - 715) \times 11 - ((-15 - 15) / 300) \times 1500 = 1617 \text{ м.};$$

Н нақты эш. = 1800 м.

2. Атмосфералық қысым бойынша 760 мм немесе қауіпсіз ұшу биіктігінің 1013,25 мбар есебі мынадай формула бойынша жүргізіледі:

Н қауіпсіз 760 = Н шын қауіпсіз + Н бедер -

Δ

Н темп.+ (760 - Р келт.төм.) x 11

Н қауіпсіз 1013,25 = Н шын қауіпсіз + Н бедер -

Δ

Н темп.+ (1013,25 - Р келт.төм.) x 8,25,

мұнда Н шын қауіпсіз - шынайы қауіпсіз ұшу биіктігінің белгіленген мәні, м;

Н бедер - маршрут енінің белгіленген шегінде ондағы жасанды кедергілердің биіктігі ескерілген жер бедеріндегі ең жоғары нүктенің абсолюттік биіктігі, м;

Ркелт.мин. - ұшу маршруты (маршрут кезеңі) бойынша теңіздің орташа деңгейіне келтірілген, ең аз атмосфералық қысым, мм. сын.бағ. (мбар/гПа);

Δ

Н темп. - навигациялық сызғыш бойынша немесе мынадай формуламен анықталатын биіктік өлшегіштің әдістемелік температуралық түзетуі, м:

t 0 -15 0

Δ

Н темп. = ----- x Н түзет.,

300

мұнда Н түзет. = Н шын қауіпсіз + Н бедер, м.;

t 0 - ұшу маршруты (учаскесі) бойынша ең аз температура.

3. Жақындап келу ауданындағы қауіпсіз ұшу биіктігін есептеу (әуеайлақ ауданындағы ұшуды жүргізу жөніндегі нұсқаулыққа (аэронавигациялық паспорт) және аэронавигациялық ақпарат құжаттарына енгізу үшін) мынадай формулалар бойынша жүргізіледі:

Нқауіпсіз жақын. = Н шын қауіпсіз. + Н бедер -

Δ

Н темп.+ (760 – Р келт. әуеайл.) x 11

Н қауіпсіз өтп. = Н шын қауіпсіз + Н бедер -

Δ

Н темп.+ (1013,25 – Р келт. әуеайл.) x 8,25,

мұнда Н шын қауіпсіз - шынайы қауіпсіз ұшудың белгіленген мәні, м;

Δ

Н темп. - биіктік өлшегішінің әдістемелік температуралық түзетуі, ол көп жылдық бақылау бойынша әуеайлақтағы ең аз температура үшін анықталады, м;

P келт. әуеайл. - теңіз деңгейіне немесе теңіздің орта деңгейіне келтірілген көп жылдық деректер бойынша әуеайлақтағы ең аз атмосфералық қысым, мынадай формула бойынша есептеледі:

$$P \text{ келт. әуеайл.} = H \text{ әуеайл.} / 11(8,25) + P \text{ әуеайл.},$$

мұнда H әуеайл. – әуеайлақтың теңіз деңгейіне қатысты биіктігі;

P әуеайл. – көп жылғы бақылау бойынша немесе теңіздің орта деңгейіне келтірілген әуеайлақтың ҰҚЖ деңгейіндегі ең аз атмосфералық қысым.

4. Әуеайлақ айналымы бойынша ең аз қауіпсіз ұшу биіктігін есептеу мынадай формула бойынша жүргізіледі:

$$H \text{ айн.} = H \text{ шын қауіпсіз} +$$

Δ

H бедер -

Δ

темп.,

мұнда H шын қауіпсіз - ұшу және қону аймағындағы шынайы қауіпсіз ұшу биіктігінің белгіленген мәні, м;

H бедер – жолақ енінің белгіленген шегінде әуеайлақ деңгейіне қатысты жасанды кедергілер ескерілген жер бедеріндегі ең жоғары нүктенің биіктігі, м;

H темп. – осы Қосымшаның 2-тармағында көрсетілген формула бойынша анықталады. Бұл ретте H түзет. = H шын қауіпсіз. + H бедер, ал  $t_0$  - көп жылдық бақылаулар бойынша әуеайлақтағы ең аз температура, Цельсий град.

5. Әуеайлақ ауданындағы ең аз қауіпсіз биіктікті (МҚБ) есептеу мынадай формула бойынша жүргізіледі:

$$MKB = 300 +$$

Δ

H бедер -

Δ

H темп.,

мұнда

Δ

H бедер – шамалы биік ҰҚЖ шегіне қатысты анықталған жасанды кедергілерді ескере отырып, жер бедерінің ең жоғары нүктесінің биіктігі, м.;

Δ

H темп. – осы Қосымшаның 2-тармағында көрсетілген формула бойынша анықталады. Бұл ретте H түзет. = 300 +

Δ

H бедер, ал  $t_0$  - көп жылдық бақылаулар бойынша әуеайлақтағы ең аз температура, Цельсий град.

6. Әуеайлақ ауданында төменгі эшелоннан төмен ұшқанда қауіпсіз биіктік мынадай формула бойынша есептеледі:



Нқауіпсіз әуеайл. = Ншын қауіпсіз +

Δ

Н кедергі -

Δ

Н темп.,

мұнда Н шын қауіпсіз - ұшу және қону аймағындағы шынайы қауіпсіз ұшу биіктігінің анықталған мәні, м;

Δ

Н кедергі – әуеайлақ деңгейіне қатысты ондағы табиғи кедергілер ескерілген жер бедерінің ең жоғары нүктесінің биіктігі. Жасанды кедергілердің биіктігі 300 км/сағаттан артық ұшу жылдамдығы кезінде

Δ

кедергіде, ал таулы жерлерде – маршрут енінің белгіленген шегіндегі ұшу жылдамдығына қарамастан барлық жағдайларда ескеріледі, м.

Δ

Н темп. – осы Қосымшаның 2-тармағында көрсетілген формула бойынша анықталады. Бұл ретте Н түзету = Н шын қауіпсіз. +

Δ

Н кедергі, а to - әуеайлақтағы нақты температура, Цельсий град.

7. Маршрут бойынша төменгі эшелоннан төмен ең аз қауіпсіз ұшу биіктігі мынадай формула бойынша есептеледі:

Н мин.қауіпсіз марш. = Н шын қауіпсіз + Н бедер -

Δ

Н темп.,

мұнда Н шын қауіпсіз - шын қауіпсіз ұшу биіктігінің анықталған мәні, м.;

Н бедер – ұшу маршруты кезеңінде табиғи кедергілер ескерілген жер бедерінің ең жоғары нүктесінің абсолюттік биіктігі.

Δ

Нтемп. – осы Қосымшаның 2-тармағында көрсетілген формула бойынша анықталады. Бұл ретте Н түзету = Н шын қауіпсіз + Н бедер, ал to – ең аз қысым нүктесіндегі жердегі ауаның нақты температурасы, Цельсий град.

8. Күту аймағындағы төменгі эшелон биіктігін есептеу мынадай формулалар бойынша жүргізіледі:

Н төм. эш.760 = Н айн. + 300 -

Δ

Н темп. + (760 – Р әуеайл.) x 11;

Н төм.эш.1013,25 = Н айн. + 300 -

Δ

Н темп. + (1013,25 – Р әуеайл.) x 8,25,

мұнда Н айн. – айналым биіктігі, м;

Р әуеайл. – әуеайлақтағы қысым, мм.сын.бағ. (мбар/гПа);

Δ

Н темп. – осы Қосымшаның 2-тармағында көрсетілген формула бойынша анықталады. Бұл ретте Н түзету = Н айн. + 300, м., ал  $t_0$  – әуеайлақтағы нақты температура, Цельсий град.

9. Әуеайлақтағы қысымның барометрлік биіктік өлшегішінің қысымдар шкаласында орнату кезіндегі ұшу биіктігін (эшелон) есептеу мынадай формуламен есептеледі:

$H_{\text{келт.әуеайл.}} = H_{\text{эш.}} - (760 - P_{\text{әуеайл}}) \times 11,$

мұнда Н эш. – берілген ұшу эшелоны,

Р әуеайл. – әуеайлақтағы қысым.

10. Әуеайлақтағы атмосфералық қысымның барометрлік биіктік өлшегішінде орнату кезінде басқарылатын әуеайлақ аймақтарында және жаттығу маршруттары бойынша ең аз қауіпсіз ұшу биіктігін есептеу мынадай формула бойынша жүргізіледі:

$H_{\text{МҚ}} = H_{\text{шын қауіпсіз}} + H_{\text{бедер}} - H_{\text{әуеайл.}}$  -

Δ

Н темп.,

мұнда

Δ

Н темп. – осы Қосымшаның 2-тармағында көрсетілген формула бойынша анықталады. Бұл ретте Н түзет. = Н шын қауіпсіз + Н бедер - Н әуеайл., м., а  $t_0$  – көп жылдық бақылаулар бойынша әуеайлақтағы ең аз температура, Цельсий град

Қазақстан Республикасының  
әуе кеңістігінде ұшудың  
негізгі қағидасына  
5-қосымша

### **Аспаптар бойынша ұшу және визуалды ұшу қағидалары бойынша ұшудың белгіленген өзіндік қауіпсіз биіктігі**

Ұшу жылдамдығы (өзіндік), км/с	Ұшудың қауіпсіз биіктігі (өзіндік), м.	
	Аспаптар бойынша ұшу қағидасы	Визуалды ұшу қағидалары
Ұшу және қону аймағында:		
300 км/с аз (айналымы бойынша)	300	100
300 км/с (айналымы бойынша)	300	200
әуе трассасы, МВЛ және белгіленген бағыттар бойынша келу ауданында:		

а) жазық немесе қыратты жерлерде, су кеңістігінің бетінде		
300 км/с және аз	600	100
301-дан 450 км/с дейін	600	200
450 км/с көп	600	-
б) таулы жерлерде 450 км/с және аз,	900	300
450 км/с көп	900	-
в) ҚҰҚ бойынша түнде	-	400

Қазақстан Республикасының  
әуе кеңістігінде ұшудың  
негізгі қағидаларына  
6-қосымша

## **Әуе кеме қозғалысын реттеу сигналдары**

### **1. Әуеайлақтық диспетчер қызметімен берілетін сигналдар**

Тиісті ӘК бағытталған қызыл ракета, осының алдында берілген кез-келген сигналға қарамастан қазіргі уақытта ұшақтың қонуына рұқсат етілмейтіндігін білдіреді.

Сигналды ракеталар, шектеулі, тыйым салынған немесе ұшуды қауіпті аймақтарда орындайтын, сондай-ақ осындай аймақтардың бірінің жолында тұрған рұқсаты жоқ ӘК ескерту үшін қолданылады:

Күндіз немесе түнде – 10 секунд интервалмен шығарылатын және жарылу кезінде қызыл, жасыл оттардың немесе жұлдыздарды шығарып, осы бойынша ӘК өз ұшуын осындай аймақтар шегінде өтуі үшін қажетті шараларды қабылдау қажеттігін білдіретін ракеталар сериясы,

### **2. ӘК экипажының сигналдарды қабылдауын растау**

1) ұшуда: күндіз – қанаттарын қозғалту (бұл дабылды үшінші және төртінші бұрылыстарда және қону алдындағы тік участкілерде беруге болмайды);

2) түнде: – қону фарын екі мәрте жыпылықтату немесе фарлар орнатылмаған жағдайда аэронавигациялық оттарды екі мәрте қосу және өшіру;

3) жерде: күндіз – элерондардың немесе бұрылыс рулінің қозғалысы;

4) түнде – қону фарларын екі мәрте жыпылықтату немесе фарлары орнатылмаған жағдайда аэронавигациялық оттарды екі мәрте қосу және өшіру;

### **3. Сүйемелдеуші автомобильдермен берілетін сигналдар**

1) Жасыл түс – маған қарай бұрыңыз (менің соңымнан);

2) Қызыл түс – бұруды тоқтатыңыз (тоқта);

3) Үзіп-үзіп жыпылықтату – бұру жылдамдығын азайтыңыз (аса назар аудару ).

#### 4. Әуеайлақ қызметінің сигнал берушілері беретін сигналдар

Сигналшы сигнал беруші ашық түсті қолғаптарда немесе таяқтардың, жалаулардың және электро қалташамдардың көмегімен береді.

Сигнал беру кезінде сигнал беруші әуе кемесінің командиріне жақсы көрінетін жерде тұруы тиіс. Қозғалтқыштар сигнал берушінің ӘК қарап тұрған жағдайында оңнан солға нөмірленген.

Тежегіштер:

1) тежегіштер қосылған саусақтарды жая отырып қолды беттің деңгейін дейін көтеру және қолды жұдырыққа түю. Қолды түю тежегішті өшіру;

2) Тежегіштерді жіберу: саусақтарды жая отырып қолды беттің деңгейін дейін көтеру және саусақтарды жазу. Саусақтарды жазу тежегішті жіберу;

Қалып:



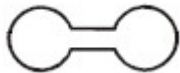
1) қалыпты орнату: қолды, алақанды сырт бетімен жоғары көтере отырып, бет алдында айқастыру;

2) қалыпты алу: бет алдында сыртқа айқастырылған алақанды көрсетілген қолды екі жаққа ажырату.

Қозғалтқышты іске қосу дайындығы:

Іске қосылатын қозғалтқыштың нөміріне сәйкес келетін қолдағы саусақтар санын созу.

#### 5. Жер үсті визуалды дабылдар

<p><b>1. Тыйым салынған қонулар</b> Сигнал алаңында берілетін сары диагональ сызықтарымен қызыл түсті көлденеңді төртбұрышты дабылды ең (1.2- сурет) қонуға тыйым салынғандығын және тыйым салудың ұзақ болатындығын білдіреді.</p>	 <p>1.2-сурет</p>
<p><b>2. Қонуға ену немесе қону кезінде ерекше ұқыптылық сақтау қажеттілігі</b> Сигнал алаңында берілетін бір сары диагональды сызықпен қызыл түсті көлденеңді төртбұрышты дабылды ең (1.3 сурет), маневрлеу алаңының қанағаттанғысыз күйде болуына немесе басқа да себептерге байланысты қонуға ену немесе қону кезінде ерекше ұқыптылықты қажеттілігін білдіреді.</p>	 <p>1.3-сурет</p>
<p><b>3. Ұшу-қону жолағын және жермен жүру жолдардың пайдалану.</b> Сигнал алаңында берілетін ақ түсті гантель түріндегі көлденеңді белгі (1.4-сурет) әуе кемелеріне ұшу мен бұрылуды ҰШЖ және БЖ ғана жасау керектігін білдіреді.</p>	 <p>1.4-сурет</p>

<p><b>3.1. Сигнал алаңында берілетін осындай ақ түсті гантель түріндегі, әрбір дөңгелек бөлігінде келтірілген тік қара жолақты көлденеңді белгі (1.5-сурет) әуе кемелердің қону және ұшу ҰҚЖ-да орындалады, ал басқа маневрлердің орындалуы ҰШЖ және БЖ шегінде шектелмейді.</b></p>	 <p>1.5-сурет</p>
<p><b>4. Жабық ҰШЖ немесе жермен жүру жолдары</b> Сары немесе ақ, бір түстес крест түріндегі көлденеңді белгілер (1.6 сурет), ҰҚЖ және жермен жүру жолдарында немесе олардың бөлігінде берілетін әуе кемелер үшін жарамсыз аймақ екендігін білдіреді.</p>	 <p>1.6-сурет</p>
<p><b>5. Қону немесе ұшу бағыты</b> Көлденеңді ақ немесе "Т" қызғылт сары қону белгісі (1.7 сурет) "Т" әрпінің параллельді ұзындығы бойына және оның көлденең бөлігі жағында орындалатын әуе кемелердің қону және ұшу бағытын білдіреді, "Т" қону белгісін түнгі уақытта пайдалану кезінде жарық түсіреді немесе жиектері ақ оттармен көмкеріледі.</p>	 <p>1.7-сурет</p>
<p>Әуесайлақтық командалық-диспечерлік пунктте немесе оның жанында көлденеңнен берілетін екі саннан құралған қосынды (1.8-сурет), маневрлеу алаңында орналасқан ӘК, магниттік компастың 10 жуыққа дөңгелектелген ондық градууста білдірілген ұшу бағытын көрсетеді.</p>	 <p>1.8-сурет</p>
<p><b>6. Ұшудың оң айналымы</b> Дабыл алаңында немесе ҰҚЖ аяғында көлденеңнен орналастырылған не оңға иілген жебе түріндегі ұшу алаңында ашық түсте пайдаланатын белгі (1.9 сурет), әуе кемесінің қону алдында немесе ұшып көтерілуден кейін оңға бұру дегенді білдіреді.</p>	 <p>1.9-сурет</p>
<p><b>7. Әуе кемесіне қызмет көрсетуге қатысты хабарламаны жинақтау пункті.</b> ары түсті фонға тігінен орналасқан "С" қара түсті әрпі (1.10-сурет) әуе кемесіне қызмет көрсетуге қатысты хабарламаны жинақтау пунктінің орналасқан орнын білдіреді.</p>	 <p>1.10-сурет</p>
<p><b>8. Планерлердің ұшулары орындалады</b> Дабыл алаңында тігінен орналастырылған ақ түсті екі крест түріндегі белгі (1.11 сурет), әуесайлақ қазіргі уақытта планерлердің ұшу үшін пайдаланатынын және осындай ұшуларды білдіреді.</p>	 <p>1.11-сурет</p>

## 6. Жерде әуе кемелерінің қозғалысын реттейтін сигналдар

ӘК сигнал берушісі беретін сигналдар қолмен беруге арналған. Егер пилот сигналды түсінуін жеңілдетуіне қажет болатын болса оларға жарық түсірілуі мүмкін, және сигнал беруші ӘК бетінен қарап тұрса және ол:

қанаттары бекітілген әуе кемелер үшін – пилоттың көру өрісінде сол қанаттың алдында;

тікұшақтар үшін пилот оны жақсы көре алатын жерде тұрады.

Тиісті дабылдардың мәні жарық беретін дабылды жалауларды (дөңгелек " күрек") таяқшалар мен электрлі қолшамдарды пайдалану барысында өзгерусіз қалады.

Әуе кемелерінің қозғалтқышы дабыл берушінің ӘК алдына қарап тұрған жағдайда оңнан солға қарай нөмірленеді (борттағы сол жақтан санағанда соңындағы № 1 қозғалтқыш).

Жұлдызшамен белгіленген дабылдар аспанда тұрған тікұшақтар үшін арналған.

Дабыл беруші төмендегі дабылдарды қолданар алдында ол онымен қақтығыс жасап қалмаулары үшін ӘК маневр жасайтын алаңның объектілерден бос екендігіне көз жеткізеді.

Көптеген әуе кемелерінің құрылымы ӘК жер бетінде маневр жасау барысында қанат ұшының, қозғалтқыштың және басқа да бөліктердің қозғалыс траекториясын визуалды түрде бақылай алатындай жасалған.

Берілген дабылға сәйкес әрекет ету. Егер әуеайлақта қозғалыс талаптары талап етілсе, дабыл беруші ұшқыштың әрекетіне басшылық жасайды.

#### 1) Сүйемелдеуші немесе бағыттаушы

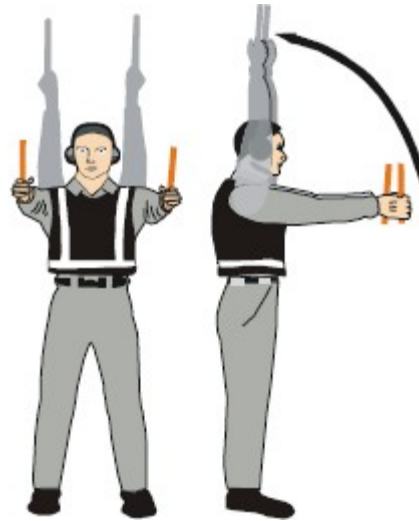
Таяқшаны оң қолына алып басынан тігінен көтеру, ал сол қолындағы таяқшаны дене бағыты бойынша қозғалту.

Ескерпе: Әуе кемесі қанатының ұшында тұрған адам беретін, бұл кемелің сигнал пилотқа (пилотқа), перрон диспетчеріне, ӘК кеме басшысына ӘК тұрақ орнына/тұрақ орнынан кемелің артқы жағынан кедергісіз қозғалыс мүмкіндігін білдіреді.



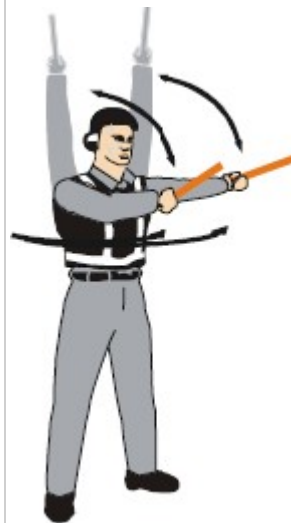
#### 2) Тұрақ орнын көрсету

Таяқшаларды тігінен ұстай отырып, алға созылған қолды бастан жоғары қарай көтеру керек.



**3) Келесі дабыл берушіге немесе ӘҚҰ органының және (немесе) жерүсті қозғалыс тапсырмасына сәйкес жеткізу**

екі қолымен жоғары бағытты белгілеу; жазылған қолды денеге қарай бұру және таяқшалармен келесі дабыл берушінің немесе басқару аймағына қарай бағыт беруді көрсету.



**4) Алға жылжу**

Екі жаққа жазылған қол шынтақтарын бүгіп, кеуде деңгейінен басқа қарай бағытта таяқшамен жоғары төмен қарай қозғалыс жасайды.



**5) Солға бұру (әуе кемесінен көрініс)**

Кеудеге  $90^\circ$  бұрыш жаққа қарай жазылған оң қолды жазу арқылы таяқшамен сол қолмен "Алға жылжу" деген дабыл беруі, дабыл беру қолының қозғалысы қарқындылығы пилотқа ӘК бұру жылдамдығын көрсетеді.



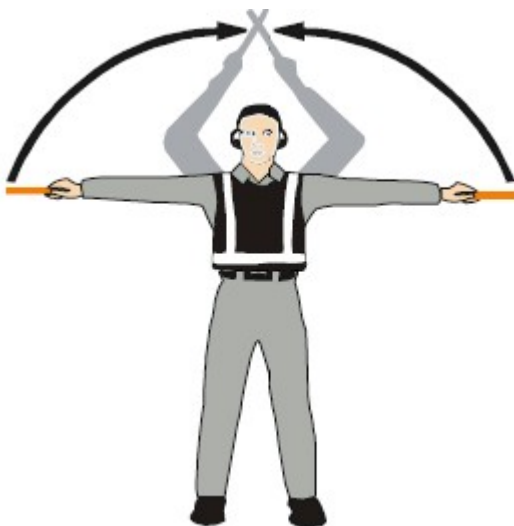
**6) Оңға бұру (әуе кемесінен көрініс)**

Кеудеге  $90^\circ$  бұрыш жаққа қарай жазылған оң қолды жазу арқылы таяқшамен оң қолмен "Алға жылжу" деген сигнал беруі, дабыл беру қолының қозғалысы қарқындылығы пилотқа ӘК бұру жылдамдығын көрсетеді.



**7) Әдеттегі аялдама**

Кеудеге  $90^\circ$  бұрышпен екі жаққа қарай таяқшалармен қолды созу және таяқшалардың қиылысуына дейін бастан жоғары көтеру керек.





### 8) Шұғыл аялдама

Қолды шұғыл бастан жоғары көтеру және таяқшаларды қиылыстыру



### 9) Тежегішті қосу

Ашық алақанды иық деңгейінен сәл жоғары көтеру.

Экипажпен визуалды байланысына көз жеткізгеннен кейін саусақтарын жұдырыққа жұмылдыру керек. ӘК экипажынан қолдың үлкен саусағын көтеру арқылы хабар алғанға дейін қозғалмау.



### 10) Тежегішті жіберу

Саусақтары жұдырыққа жұмылдырылған қол буынын иық деңгейінен сәл жоғары көтеру. Экипажбен көзбе-көз байланысқа түскендігіне көз жеткізгеннен кейін жұдырығын ашады. ӘК экипажынан қолдың үлкен саусағын көтеру арқылы растау алғанға дейін қозғалмау.



### 11) Қалыптар орнатылған

Ішке қарай бағытталған таяқшалармен созылған қолды бастан жоғары көтеру, таяқшаларды олардың жанасуына дейін шұғыл жылжыту. ӘК экипажының растау алғанына көз жеткізу.



### 12) Қалыптарды алып тастау

Сыртқа бағытталған таяқшалармен бастан жоғары тік көтерілген таяқшаларды екі жаққа қарай шұғыл ажыратыңыз. ӘК экипажының рұқсатын алғанға дейін қалыптарды алмау.



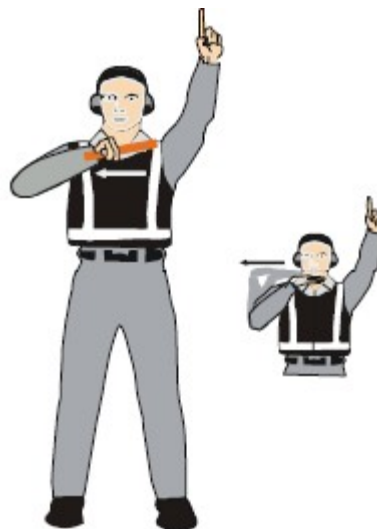
### 13) Қозғалтқыш(тар)ды іске қосу.

Таяқшамен жоғары бағытталған оң қолды бастың деңгейіне дейін көтеру, бұл ретте бастан жоғары көтерілген оң қолмен бір уақытта іске қосуға жататын қозғалтқышты көрсету.



#### 14) Қозғалтқышты өшіру

Таяқша ұстаған қолды иық деңгейіне дейін алдыға созу, таяқшамен сол иыққа дейін, содан кейін оң иыққа дейін тамаққа қарай қимылдату.



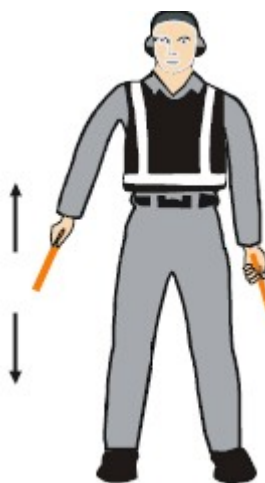
#### 15) Жылдамдықты азайту

Таяқшалармен белден тізеге дейін жоғары-төмен қимылдата отырып, "қаққылау" қимылымен созылған қолды төмен қарай түсіру.



#### 16) Көрсетілген жақтағы қозғалтқыш айналымын азайту

Қол төмен түсірілген қол алақандары жерге қарайды, содан қозғалтқыш айналымын тиісінше оң не сол жаққа қарай азайту керектігін білдіретін оң не сол қолмен жоғары-төмен қимылдары жасалады.



**17) Артқа жылжу**

Қолды кеуде алдында бел деңгейінде ұстап, қолдарын алға қарай айналдыру.

Қозғалысты тоқтату үшін 7 немесе 8 дабылдары пайдаланылады.



**18) Артқа қарай қозғалыс кезіндегі бұрылыстар (артымен оңға)**

Таяқшасы бар сол қол төмен қарай бағытталған; Басқа дейін көтерілген оң қол көлденеңнен алға және тігінен артқа қарай қайталамалы қимылдар жасайды.



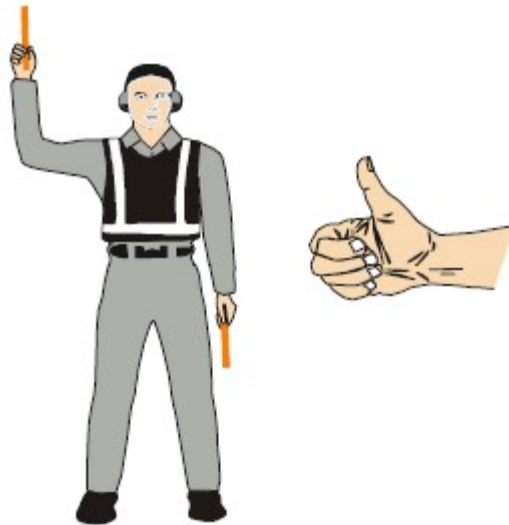
**19) Артқа қарай қозғалыс кезіндегі бұрылыстар (артымен солға)**

Таяқшалар оң қол төмен бағытталған; бастан жоғары көтерілген оң қол көлденеңнен алға және тігінен артқа қарай қайталамалы қимылдар жасайды.



**20) Бекітілген жауап/жол ашық**

Жоғары қарай бағытталған таяқшалары бар оң қолды бастан жоғары көтеру, үлкен саусағы жоғары көтерілген қол буынын көрсету, бұл ретте сол қол төмен түсірілген және тізеге жапсырылған



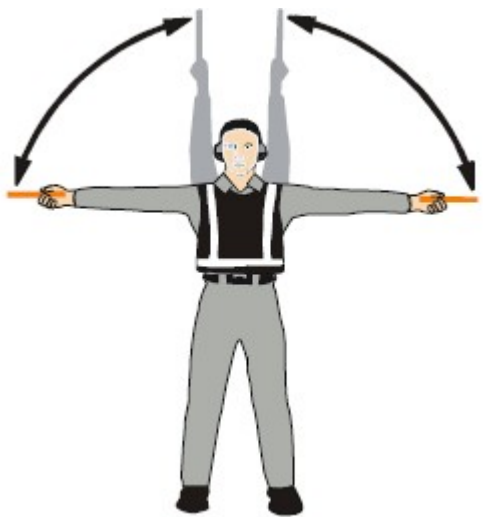
**21) Қалықтау**

Кеудеге қарай  $90^\circ$  бұрышта қолдарды жазу



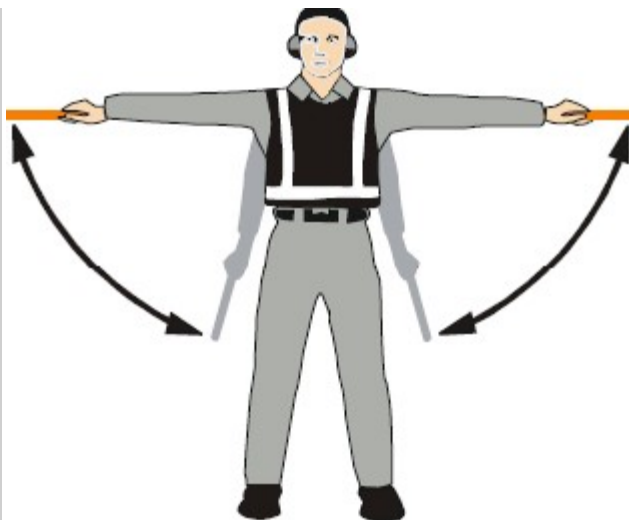
**22) Жоғары қарай көтеру**

Кеудеге қарай  $90^\circ$  бұрыштағы жаққа таяқшалары бар қолдарды жазу, алақандармен жоғары және олармен жоғары қарай қимылдар жасайды. Қолдардың қимыл қарқындылығы биіктіктің жылдамдық алуын білдіреді.



**23) Төменге қарай түсіру**

Кеудеге қарай  $90^\circ$  бұрышқа қолдарды жазу, алақандарды төмен түсіріп, олармен жоғарыға қарай қимылдар жасайды. Қолдардың қимыл қарқыны жоғары қарай жылдамдық алу қарқынын білдіреді.



**24) Көлденеңнен солға қарай (ұшқыштың, пилоттың жағынан)**

Кеудеге қарай  $90^\circ$  бұрышқа оң қолды көлденеңнен жазады, келесі қолмен, осы бағытқа қарай қимыл жасайды.



**25) Оңға қарай көлденеңнен қозғалту (ұшқыштың, пилоттың жағынан)**

Кеудеге қарай  $90^\circ$  бұрышқа сол қолды көлденеңнен жазады, келесі қолмен, осы бағытқа қарай қимыл жасайды.



## 26) Қону

Алға қарай төмен түсірілген қолдарды айқастырады.



## 7. Төтенше жағдайларда қолмен берілетін стандартты сигналдар

Төменде келтірілген қолмен берілетін сигналдар, инцидент болған авариялық-құтқару мен өртке қарсы қызметтері және ӘК экипажы арасында төтенше жағдайлар кезінде өзара іс-қимылдар жасау үшін қажет.

Төтенше жағдайлар кезінде ұшу экипажымен өзара қарым-қатынас орнату үшін қол сигналдары авариялық-құтқару және өртке қарсы қызметімен ӘК алдыңғы жағының сол жағынан берілуі тиіс.

Ескертпе: Қол берілетін сигналдар төтенше жағдайларда ӘК экипажымен өзара тиімді іс-қимылдар жасаулары үшін авариялық-құтқару және өртке қарсы қызметтің персоналымен басқа орыннан берілуі мүмкін.

### 1) "көшу" командасы

Авариялық-құтқару мен өртке қарсы қызмет және жедел топтың басшы сыртқы жағдайға берілген берілген баға негізінде көшу ұсынылады.

Шынтағы бүгілген қол алға қарай жазылған, қол саусақтары көз деңгейінде.

Бүгілген қолмен артқа қарай қимылы жасалады, ал келесі қол кеуде бойына қарай тартылады.

Түнгі уақытта: осы қимылдар таяқшалармен жасалынады.



### 2) "Тоқта" командасы

Көшуді, ӘК қозғалысын немесе басқа да жүргізіліп жатқан басқа да іс-шараларды тоқтатуды ұсынады.  
 Қол жоғары көтеріліп, бас алдында білекке дейін айқастырылған.  
 Түнгі уақытта: осы қимылдар таяқшалармен жасалынады.



3) Төтенше жағдай оқшауландырылды  
 Қауіпті жағдайдың сыртқы белгілерінің болмауы немесе "тоқтату".  
 Қол екі жаққа қарай созылады және 45° бұрышқа дейін түсірілген.  
 Қолдар бір уақытта белден төмен деңгейде шынтаққа дейін айқастырылады, ал содан кейін бастапқы қалпындағы жағдайға келтіреді (бейсбол арбитрінің дабылы "база қалпында").  
 Түнгі уақытта: осы қимылдар таяқшалармен жасалынады.



4) Өрт  
 Оң қолмен иықтан тізеге дейін түрлі қимылдарды жасайды және бір уақытта сол қолымен өрт орнын көрсетеді.  
 Түнгі уақытта: осы қимылдар таяқшалармен жасалынады.



Қазақстан Республикасының  
 әуе кеңістігінде ұшудың  
 негізгі қағидасына  
 7-қосымша

## Әуе кемелерінің күту аймағы үшін жылдамдықтары

Биіктігі/эшелон, м.	Қалыпты жағдайлар	Турбуленттік жағдайлар
4200 метрге дейін қоса алғанда	А және В санаттағы әуе кемелері үшін 320 км/сағат С және Д санаттағы әуе кемелері үшін 430 км/сағат	А және В санаттағы әуе кемелері үшін 315 км/сағат 520 км/сағат (1)
4200-ден жоғары 6100 метрге дейін қоса алғанда	450 км/сағат (2)	520 км/сағат немесе 0.8М аз болуына байланысты (1)



6100-ден жоғары 10100 метрге дейін қоса алғанда	490 км/сағат (2)	
10100 метрден жоғары	0.83 М (МАХ саны)	

Ескертпе:

(1) Турбуленттік жағдайларға байланысты 520 км/сағат немесе 0.8 М жылдамдық ұшу үшін күту аймағында тек алдын ала ӘҚҚК органының рұқсатынан кейін ғана пайдаланылады.

(2) Маршруттардың құрылымымен байланысты күту схемасы үшін 520 км/сағат ұшу жылдамдығы пайдаланылады.

Қазақстан Республикасы  
әуе кеңістігінде ұшуды  
ұйымдастыру қағидаларына  
8-қосымша

## **Іздестіру-құтқару жұмыстары кезінде қолданатын сигналдар**

### **1. Визуалдық сигнал**

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, визуалдық сигналдар**

Жерден берілетін сигнал түсінікті болғанын білдіретін әуе кемесінің экипажы беретін сигналдар:

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. Іздестіру әуе кемелерінің су үстіндегі кемелерге беретін сигналдары**

Іздестіру ӘК экипажы 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 іздестіру ӘК бұл маневрлерді қайталайтын болса, олардың мәні өзгермейді.

Іздестіру 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. Су үсті кемелерінің жауап сигналдары**

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:

"№" халықаралық жалауының көтерілуі (шахмат тақтасы түріндегі көк және ақ квадраттар);

Қазақстан Республикасының  
әуе кеңістігінде ұшудың  
негізгі қағидаларына  
9-қосымша

### **Әуе кемелердің апат, шұғылдық сигналдары және жедел және ұстау сигналдары**

#### **1. Апат сигналдары**

1. Бір уақытта не жеке-жеке берілетін апат сигналдары әуе кемесіне елеулі, тікелей қауіп төнгенін және оның шұғыл көмекке мұқтаж 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 "ДЕШ" (-..) 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 қайталама радиолокация жүйесінің танып-анықтау аппаратурасының "Апат" сигналы мен борттағы ӘҚБ жауап бергішіндегі "Авария" сигналы қосылады. Қазақстан Республикасының шекарасынан тыс ұшу кезінде жауап бергіште 7700 "Апат" коды орнатылады.

3. Егер жағдай мүмкіндік берсе, апат белгісінен кейін:

1) жердің ендігі - 2 рет;

2) жердің бойлығы - 2 рет;

3) орта-еуропалық уақыт (UTC) - 2 рет;

4) зақымданулар мен қажетті көмек түрі - 1 рет;

5) ұшқыш қабылдаған шешім және іздестіру мен құтқаруға ықпал ететін басқа да мәліметтер - 1 рет.

6) "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 және САРСАТ спутник жүйесінің пеленгациялауын қамтамасыз ету үшін радиостанцияны дереу тональдық жөнелтумен беру режиміне ("Маяк" режимі) қосу керек.

5. Апатқа ұшыраған ӘК "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 радиомаяктың 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 ӘК іздестіру-құтқару командирі белгілейді.

8. Өзара радиобөгеттерді болдырмау үшін апатқа ұшыраған ӘК командирі (экипажы) бірнеше авариялық-құтқару ӘЖЖ радиостанцияларын хабардар ету 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 қағидалары "Авиациялық электр байланысы" Халықаралық азаматтық авиация туралы Конвенциясының 10-қосымшасында көрсетілген.

## **Шұғылдық сигналдары**

9. Шұғылдық сигналдары ӘК экипажы 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) радиотелефонмен - "ПАН" (PAN) белгісімен беріледі.

11. ӘК үшін ықтимал қауіпі бар және оларда жолаушылар мен экипаж орналасқан жағдайларда халықаралық шұғылдық сигналдар:

1) Радиотелеграфпен немесе сигнал берудің басқа әдісінің көмегімен берілетін және ХХХ-тер тобынан тұратын сигнал;

2) "ПАН ПАН" (PAN PAN) радиотелефондық шұғылдық сигналы;

3) мәліметтерді беру желісімен жөнелтілетін және PAN, PAN сөздерінің мәнін беретін шұғылдық хабарлары су бетіндегі кемелің, 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.

### **3. 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) егер:

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 ӘК 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. Қазақстан Республикасының қауіпсіздігіне қатер төнген жағдайларда Заңның 28-бабының 4 және 5-тармақтарына және Қазақстан Республикасының Президенті бекітетін Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін бұзушы әуе кемелеріне қару мен жауынгерлік техниканы қолдану қағидаларына сәйкес әрекет ету қажет.

**Ескерту. 15-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Үкіметінің 30.04.2013 N 417 қаулысымен.**

16. Ұстап қалуға байланысты қауіпті салдарды жою және азайту үшін экипаж және ӘҚК тиісті органдары арасында әрекеттерді үйлестірудің барлық шаралары :

1) ұшу экипажының мүшелеріне ұстап қалу кезіндегі әрекет ету тәртібін білу;  
2) әуе кемелердің командирлері ӘК ұстап қалушымен 121,5 МГц тазалығында байланыс орнатады және ұстап қалу ережесіне сәйкес әрекет ету;

3) ӘҚҚ (ӘҚБ) органдарының диспетчерлері басқа әуе кемелердің қауіпсіз ұшуларын қамтамасыз етуде орындалатын әрекет ету тәртібін білу;

4) мемлекеттік авиацияның әуе кемелерін ұстап қалатын ұшқыштар азаматтық әуе кемелердің жазғы-техникалық сипаттамаларының жалпы шектеулерін білу және техникалық қиындықтарға және заңсыз киілуге байланысты ұстап қалған азаматтық ӘК бортында апаттық және төтенше жағдайлардың пайда болу мүмкіндігі;

5) ұстап қалуды орындауға әлеуетті мүмкіндігі бар ұстап қалуды басқару органына және әуе кемелердің командиріне ұстап қалу маневрі, ұстап қалатын әуе кемелердің бағыты, визуальды дабылдар бойынша ұстап қалатын азаматтық әуе кемелерге қатынасты әрекеттер, радиобайланысты орнату, қару қолданбау бойынша нақты және анық тапсырмалар беріледі;

6) мемлекеттік авиацияның ӘК ұстап қалу және тосқауылшы ӘҚБ (басқару пункті) органдары ұстап қалуы мүмкін аудандарда азаматтық әуе кемелерді ұстап қалуды басқару органдарымен тану мақсатымен ВОРЛ құралдарымен, 121,5 МГц апаттық жиілікте ұстап қалынатын әуе кемелермен байланыс жасау мүмкіндігін қамтамасыз ететін радиотелефон жабдықтарымен хабарлайды. Мұндай жабдықтар "А" режиміндегі № 7500, 7600 және 7700 дискретті төрт санды кодтарды тануды қамтамасыз етеді.

17. Айрықша жағдайларда, ұстап қалынушы азаматтық ӘК-ден ұшып бара жатқан аумаққа қону талап етеді және мына талаптарды орындау қажет:

1) көрсетілген әуежай аталған түрдегі ӘК қауіпсіз қонуы үшін жарамды, әсіресе, әуежай азаматтық әуе кемелермен пайданылмайтын жағдайларда;

2) әуеайлақ аймағын қоршаған жер айналым бойынша ұшу, қону және екінші айналымға кетуге жарамды;

3) ұстап қалынатын ӘК отынның қалған қоры (қалдығы) әуеайлаққа қону үшін жеткілікті;

4) көрсетілген әуеайлақ аэронавигациялық ақпараттық жинақта көрсетілген;

5) қонуға және ұстап қалынатын ӘК қонуға қауіпсіз енуі үшін қажетті барлық ақпараттар қол жетімді каналдардың барлық радиобайланыстарынан бортқа беріледі.

18. ӘҚБ (ӘҚБ) органымен ӘК ұстап қалу жауапкершілігінің оның ауданында жүзеге асырылғандығы ақпаратын алу кезінде, аталған талаптардан төмендегі шараларды қабылдайды.

1) егер байланыс орнатылмаған жағдайда, апаттық 121,5 МГц радиожиилікті қосқанда, қолдағы барлық құралдарды пайдалана отырып, ұстап қалынатын ӘК екіжақты байланыс орнатуға талпыныс жасайды;

2) ұстап қалатын ӘК экипажын ұстап қалуы туралы хабарлайды;

3) ұстап қалатын ӘК-мен екіжақты байланысты ұстап тұратын және ұстап қалатын ӘК туралы қолдағы ақпаратпен қамтамасыз ететін ұстап қалуды басқару органымен (басқару пункті) байланыс орнатады.

4) ұстап қалатын немесе ӘК ұстап қалушы мен ұстап қалынатын ӘҚБ (басқару пункті) органы арасында қажеттілігіне қарай хабарламаны ретрансляция жасайды.

5) ұстап қалу ӘҚБ органымен тығыз өзара қарым-қатынас барысында ұстап қалынатын ӘК қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін қажетті шаралар қабылданады.

19. Ұстап қалынатын ӘК командирі:

1) ұстап қалатын ӘК нұсқауына құлақ қою керек визуальды дабылдардың мәнін түсіндіп, ұстап қалушының талаптарына сәйкес оларға жауап береді;

2) мүмкіндік болған жағдайда ӘҚБ (ӘҚК) тиісті органдарын хабардар етеді;

3) 121,5 МГц және 123.1 МГц (ӘК ұстап қалу кезіндегі жиілік) апаттық жиілікте ұстап қалынатын ӘК немесе ұстап қалу ӘҚБ (ӘҚК) тиісті органдарымен радиобайланыс орнатады;

4) өзінің шақыру белгілерін атайды;

5) ұшудың мақсатын хабарлайды;

6) егер байланыс орнатылмаған жағдайда, 243 МГц жиілігіндегі радиотелефондық режимінде қайта шақыру жолымен талпыныс жасайды;

7) радиотелефондық режимде 500 кГц немесе 2182 жиілікте және 8364 кГц теңіз қызметтерінен көмек сұрау кезінде;

8) егер ӘҚБ (ӘҚК) тиісті органының тарапынан басқа да мәліметтер берілмесе, бортта ҚШРЛ қабылдағышының болған жағдайында "А" режимінде 7700 кодын тереді,

20. радиодан немесе басқа да кез-келген көздерден алынған нұсқаулар визуальды дабылдардың көмегімен берілетін ұстап қалынатын ӘК нұсқауына қарама-қарсы келетін болса, ұстап қалатын ӘК-мен ұстап қалушымен визуальды берілетін нұсқауларды орындай отырып, шұғыл түрде түсіндіру сұрайды.

21. ӘК ұстап қалатын және ұстап қалынатын экипаждардың визуалды дабылдардың қағидаларын қатаң сақтағандары қажет. Ұстап қалатын ӘК берілетін, олардың апаттық жағдай екендіктерін білдіретін кез-келген дабылдарды түсініп, оларға ерекше көңіл бөлгендері дұрыс.

22. Ұстап қалушымен байланыс орнатылып, ол байланысты ортақ тілде түсіну мүмкін болмаған жағдайда, негізгі ақпаратты жеткізуге талпыныс

жасалынады және қабылдағандықтарын екі рет қайталанатын мына сөйлемдерді аталған жолмен растайды.

Ұстап алушымен қолданатын сөздер		Ұсталатын ӘК қолданатын сөздер	
Сөз	Мағынасы	Сөз	Мағынасы
Callsign (Кол сайн)	Сіздің шақыру белгіңізді хабарлауыңызды өтінемін	Callsign (Кол сайн)	Менің шақыру белгім (шақыру белгісі)
Follow (Фоллоу)	(Маған ілесіңіз	Wilco (Вил коу)	Сізді түсіндім, орындаймын
		Cannot (кэн нот)	Орындау мүмкін емес
Descend (Дисэнд)	(Қонуды орындау үшін төмендеңіз	Repeat (Рипит)	Қайталаңыз
		Am lost (Эм лост)	Бағытты жоғалттым
You land (Юлэнд)	(Осы әуеайлаққа қоныңыз	Mayday (Мәйдэй)	Апатқа ұшыраудамын
		Hi jack (Хай джэк)	Кепілге алыну
Proceed (Просид)	(Өз бағдарыңызбен жүре беріңіз	Land (place name) (Лэнд)	Қонуды талап етемін
		Descend (Дисэнд)	Төмендеуді талап етемін

Талап етілетін шақыру белгілері - ӘҚБ (ӘҚҚ) органдарымен байланыс орнату үшін пайдаланылады және ұшу жоспарына енгізілген ӘК таным белгісіне сәйкес.

Жағдайлар "ХАЙ ДЖЭК" сөзін қолдану үшін тиімді бола бермейді.

### Ұстап қалу жағдайында пайдаланылатын дабылдар

### Ұстап алушы әуе кемесі беретін сигналдар және ұсталған әуе кемесінің жауаптары:

Серия	Ұстап алушы ӘК дабылдары	Мағыналары	Ұсталған ӘК жауаптары	Мағынасы
1	2	3	4	5
	Күндіз немесе түнде-сәл жоғары, алда және әдетте ұсталған ӘК сол жағында (егер ұсталған ӘК тікұшақ болып табылса оң жағынан), бола отырып әртүрлі уақыт аралығында аэронавигациялық оттармен (тікұшақтар үшін қонуға арналған фарлар) жыпылықтату. Дабылды қабылдағандығы расталғандығынан кейін қажетті бағытқа қарай шығуы үшін көлденең жазықтықта, тиісінше солға қарай (егер ұсталатын ӘК тікұшақ болған жағдайда оң жағынан) баяу бұрылу әрекетін жасайды.	С і з ұсталдыңыз Менің артымнан ілесіңіз	ӘК күндіз және түнде шайқалуы мен әркелкі уақыт аралығында аэронавигациялық оттармен жыпылықтауы және ұстап қалатын ӘК артынан ілесуі.	Сізді түсіндім, орындаймын
1.	1-ескертпе. Жердің метеорологиялық жағдайлары мен рельефтері ұсталатын ӘК-ден 1-сериядан көрсетілген орналасу орнын және бұру бағытын өзгерту талап етуі мүмкін 2-ескертпе.			



	Егер ұсталынған ӘК ұстап қалатын ӘК соңынан ілесіп үлгере алмаса, онда ұсталатын ӘК ұсталынған ӘК жанынан үнемі ұшқан уақытта 180 градусқа (ипподром) екі рет бұру схемасы бойынша ӘК бір қанаттан екінші қанатқа тербелу (кезектесіп оңға не солға қисаю) маневрлерін бірнеше рет жасайды.			
2.	Күндіз немесе түнде – ұсталатын ӘК жолын қиюсыз 90 градуста немесе одан да жоғарыны алумен бұрылыс жолымен ұсталатын ӘК-ден шұғыл ажырау	Ө 3 бағытыңызбен жүріңіз	Күндіз немесе түнде қанаттан қанатқа тербелу және аэронавигациялық оттармен жыпылықтату (тікұшақтарға арналған қону алдындағы фарлармен)	Сізді түсіндім
3.	Күндіз немесе түнде – шассиді шығару ( мүмкін болса), қону алдындағы фарларды қосу және ҰҚЖ-ның үстінен немесе ұсталатын ӘК тікұшақ болса, тікұшақтың қону алаңының үстінен ұшулары тиіс және осыларды ұстану қажет. Тікұшақтар болған жағдайда, ұстап қалатын тікұшақ қону алаңының маңында қалықтау режиміне көшумен қонуға енуді орындайды.	Қонуды осы әуеайлақта орындаңыз	Күндіз немесе түнде шассиді шығару ( мүмкін болса), қону алдындағы фарларын қосу және ӘК артынан ілесу, егер пайдалану қажет ЖҚ үстінен ұшқаннан кейін ұстап қалатын немесе тікұшақ қону алаңын пайдаланса қону үшін шарттар қауіпсіз деп саналады және қону жүзеге асырылады.	Сізді түсіндім. Орындаймын

## 2. Ұсталынған әуе кемесі беретін дабылдар және ұстап алушы әуе кемесінің жауаптары

Сериясы	Ұстап алушы ӘК дабылдары	Мағынасы	Ұсталған ӘК жауабы	Мағынасы
1	2	3	4	5
	Күндіз немесе түнде – ҰҚЖ үстінен ұшу кезінде шассиді жинау (мүмкіндік болса) және қону алдындағы фарлардың жыпылықтауы немесе әуеайлақ деңгейінен 300 м. (1000 фут) жоғары биіктікте бірақ 600 м. (2000 фут) биіктіктен		Күндіз немесе түнде – максатты түрде ұстап қалынатын ӘК ұстап қалатын ӘК соңынан қосалқы әуежайға қарай беттесе, ұстап қалынатын әуе кемелері үшін ұстап қалатын	Сізді түсіндім

4.	жоғары емес тікұшақтық қону алаңында (тікұшақтар үшін 50 м. жоғары биіктікте, бірақ 100 м. биіктіктен жоғары емес) (170 фут) және ҰҚЖ немесе тікұшақтың қону алаңының үстінен айналыммен ұшуды жалғастыру және осыларды ұстану қажет. Қону алдындағы фаралармен жыпылықтату мүмкін болмаған жағдайда кез-келген борт оттармен жыпылықтату жасалынады.	Сіз көрсеткен әуеайлақ жарамсыз.	ӘК шассиді алып (мүмкіндік болса), 1 сериялы дабылды пайдаланады. Егер ұстап қалатын ӘК әдейі ұстап қалынатын ӘК еркін әрекет берсе, ұстап қалатын әуе кемелер үшін 2 сериялы дабылдарды пайдаланады.	маған (ілесіңіз Сізді түсіндім өз бағытыңыз бойынша жүріңіз.
5.	Күндіз немесе түнде – жарқыл оттардан ажырату есібімен барлық борттарды үнемі қосу және ажырату.	Орындай алмаймын	Күндіз немесе түнде ұстап қалатын әуе кемелері үшін 2 сериялы дабылдар пайдаланылады.	Сізді түсіндім
6.	Күндіз немесе түнде әртүрлі уақыт аралығы ішінде барлық борт оттарын жыпылықтату.	А п а т жағдайындамын	Күндіз немесе түнде ұстап қалатын әуе кемелері үшін 2 сериялы дабылдар пайдаланылады.	Сізді түсіндім

Қазақстан Республикасының  
әуе кеңістігінде ұшудың  
негізгі қағидаларына  
10-қосымша

## Ұшуды қамтамасыз ету және орындау мақсатында қолданылатын өлшем бірліктері

р/ с №	Көлемі	Негізгі өлшем бірлігі	СИ жүйесіне кірмейтін баламалы бірлігі (белгісі)
1	2	3	4
<b>Бағыт / кеңістік / уақыт</b>			
1	Абсолюттік биіктігі	метр (м)	фут
2	Ауданы	шаршы метр (м2)	
3	Үлкен ара қашықтығы	километр (км)	м. миля

4	Қысқа ара қашықтығы	метр (м)	
5	Асыру	метр (м)	фут
6	Ұзақтығы	сағат және минут (ч и мин)	
7	Біршама биіктігі	метр (м)	фут
8	Ендігі	градус, минут, секунд (о ' ")	
9	Ұзындығы	метры (м)	
10	Ұзақтығы	градус, минут, секунд (о ' ")	
11	Жазық бұрыш (қажетінше ондық градус үлесі қолданылады)	градус (о)	
12	ҰҚЖ ұзындығы	метр (м)	
13	ҰҚЖ көрінім алыстығы	метр (м)	
14	Бак сыйымдылығы (әуе кемесі)	литр (л)	
15	Уақыты	секунд, минут, сағат, тәулік, апта, ай, жыл	
16	Көрінім	километр (км)	
17	Көлемі	куб метр (м3)	
18	Жел бағыты	нақты градустармен көрсетіледі; қону және ұшу үшін жел бағыты магнит градустарымен көрсетіледі	
<b>2. Массаны білдіретін бірліктер</b>			
1	Жүк сыйымдылығы	килограмм (кг)	
2	Жүкті орналастыру тығыздығы	куб метрге килограмм (кг/м3)	
3	Тығыздығы (масса тығыздығы) кг/м3	куб метрге килограмм (кг/м3)	
4	Отын қоры (гравиметрлік )	килограмм (кг)	
5	Газ тығыздығы	куб метрге килограмм (кг/м3)	
6	Жалпы массасы немесе пайдалы жүксалмағы	килограмм (кг)	
7	Көтергіш аспаптар	килограмм (кг)	
8	Ұзындық тығыздығы	метрге килограмм (кг/м)	
9	Сұйықтық тығыздығы кг/м3	куб метрге килограмм (кг/м3)	
10	Массасы	килограмм (кг)	
11	Серпін кезеңі	килограмм – шаршы метрде (кг*м2)	
12	Қозғалыс санының кезеңі ( импульс сәті)	килограмм - секундке шаршы метр (кг*м2 /сек)	
13	Қозғалыс саны (қозғалыс кезеңі)	килограмм - секундке шаршы метр (кг*м2 /сек)	
<b>3. Күшті білдіретін бірліктер</b>			
1	Ауа қысымы (жалпы)	килопаскаль (кПа)	Сынап бағанасының миллиметрлері (сын. бағ. мм.), миллибарлары (Мбар)

2	Биіктікті өлшеуіш орнату	гектопаскаль (гПа)	Сынап бағанасының миллиметрлері (сын. бағ. мм.), миллибарлары (Мбар)
3	Ауа қысымы гПа	гектопаскаль (гПа)	Сынап бағанасының миллиметрлері (сын. бағ. мм.), миллибарлары (Мбар)
4	Бүгілу кезеңі	килоньютон метрге (кН*м)	
5	Күш	ньютон	
6	Отынды беру жүйесіндегі қысым кПа	килопаскаль (кПа)	Шаршы метрге килограмм (кг/см <sup>2</sup> )
7	Гидравликалық қысым кПа	килопаскаль (кПа)	
8	Серпінділік модулі МПа	мегапаскаль (МПа)	
9	Қысым кПа	килопаскаль (кПа)	
10	Кернеу МПа	мегапаскаль (МПа)	
11	Үстіртін тарту мН/м	метрге меганьютон (мН/м)	
12	Тарту күші	килоньютон (кН)	кг
13	Айналдыру кезеңі	ньютон - метр (Н*м)	
14	Сирету Па	паскаль (Па)	

#### 4. Механика

1	Ауа жылдамдығы г)	километр сағатта (км/сағ)	уз
2	Бұрыш жылдамдығы	шаршы секундке радиан (рад/с <sup>2</sup> )	
3	Бұрыш жылдамдығы	секундке радиан (рад/с)	
4	Қуат немесе жұмыс	джоуль (Дж)	
5	Валға эквивалент қуаттылығы	киловатт (кВт)	
6	Жиілік	герц (Гц)	
7	Жол жылдамдығы	километр сағатта (км/сағ)	уз
8	Екпінді жүктеме	шаршы метрге джоуль (Дж/м <sup>2</sup> )	
9	Тежеуішпен жұтылған кинетикалық қуат	мегаджоуль (МДж)	
10	Ұзындық жылдамдығы	шаршы секундке метр (м/с <sup>2</sup> )	
11	Қуаттылығы	киловатт (кВт)	
12	Теңгеру шапшаңдығы	секундке градус (о/с)	
13	Вал қуаттылығы	киловатт (кВт)	
14	Жылдамдығы д)	секундке метр (м/с)	
15	Тік жылдамдық	секундке метр (м/с)	
16	Жел жылдамдығы	километр сағатта	

#### 5. Шығын

1	Қозғалтқыш арқылы ауа шығыны	секундке килограмм (кг/с)	
2	Қозғалтқышқа су беру	килограмм сағатта (кг/сағ)	

3	Отын шығыны (үлесті) поршеньді қозғалтқыштар Турбобұрамалы қозғалтқыштар Реактивті қозғалтқыштар	килограмм киловатт-сағатқа (кг/(кВт *сағ)) килограмм киловатт- сағатқа (кг/(кВт *сағ)) килограмм килоньютон- сағатқа (кг/(кН * сағ))	
4	Отын шығыны	килограмм сағатта (кг/сағ)	
5	Бакты толтыру жылдамдығы (гравиметрлік)	( килограмм минутта (кг/мин)	
6	Газ шығыны	килограмм секундта (кг/с)	
7	Сұйықтық шығыны (гравиметрлік)	( грамм секундта (г/с)	
8	Сұйықтық шығыны (көлемді)	( литр секундта (л/с)	
9	Массалық шығын	килограмм секундта (кг/с)	
10	Май шығыны газ турбинді қозғалтқыштар Поршеньді қозғалтқыштар (үлесті)	килограмм сағатта (кг/сағ) грамм киловатт-сағатқа (г/(кВт *сағ)	
11	Май беру	грамм секундке (г/с)	
12	Сорғы өнімділігі	литр минутта (л/мин)	
13	Желдеткіштегі ауа ағыны	куб метр минутта (м3/мин)	
14	Тұтқырлық динамикалық)	( паскаль- секунд (Па * с)	
15	Тұтқырлық кинематикалық)	( шаршы метр секундке (м2/с)	
<b>6. Термодинамика</b>			
1	Жылу беру коэффициенті	ватт шаршы метрге – кельвин (Вт/(м2 *°К))	
2	Аудан бірлігіне жылу ағыны	джоуль шаршы метрге (Дж/м <sup>2</sup> )	
3	Жылу ағыны қуаттылығы	ватт (Вт)	
4	Ылғалдылығы (абсолюттік)	( грамм килограммға (г/кг)	
5	Ұзындық кеңдігінің коэффициенті	Цельсия градусы минус бірінші дәрежедегі (°C-1)	
6	Жылу саны	джоуль (Дж)	
7	Температура	Цельсия градусы (°C)	
<b>7. Электр және магнетизм</b>			
1	Электр сыйымдылығы	фарад (Ф)	
2	Электр өткізгіштігі	сименс (См)	
3	Салыстырмалы электр өткізгіштігі	сименс метрге (См/м)	
4	Ток тығыздығы	ампер шаршы метрге (А/м <sup>2</sup> )	

5	Ток күші	ампер (А)	
6	Электр өрісінің үстіңгі тығыздығы	кулон шаршы метрге (Кл/м <sup>2</sup> )	
7	Электр кернеуі	вольт (В)	
8	Электр қозғалтқыш күш	вольт (В)	
9	Магнит өрісінің қызулығы	ампер метрге (А/м)	
10	Магнит ағыны	вебер (Вб)	
11	Магнит ағынының тығыздығы	тесла (Тл)	
12	Қуаттылығы	ватт (Вт)	
13	Электр мөлшері	кулон (Кл)	
14	Электр кедергісі	Ом (Ом)	
<b>8. Жарық және онымен байланысты электр магнитті сәуле</b>			
1	Жарық	люкс (лк)	
2	Ашықтығы	кандела шаршы метрге (кд/м <sup>2</sup> )	
3	Жарықтығы	люмен шаршы метрге (лм/м <sup>2</sup> )	
4	Жарық ағыны	люмен (лм)	
5	Жарық күші	кандела (кд)	
6	Жарық қуаты	люмен – секунд (лм *с)	
7	Сәулелі энергия	джоулю (Дж)	
8	Толқын ұзындығы	метр (м)	
<b>9. Акустика</b>			
1	Жиілік	герц (Гц)	
2	Масса тығыздығы	килограмм куб метрге (кг/м <sup>3</sup> )	
3	Шу деңгейі	децибел (дБ)	
4	Кезең, кезеңдік ара қашықтық	секунд (с)	
5	Дыбыс қарқыны	ватт шаршы метрге (Вт/м <sup>2</sup> )	
6	Дыбыс қуаттылығы	ватт (Вт)	
7	Дыбыс қысымы	паскаль (Па)	
8	Дыбыс деңгейі	децибел (дБ) е)	
9	Статистикалық қысым (шапшанды)	паскаль (Па)	
10	Дыбыс жылдамдығы	метр секундке (м/с)	
11	Көлемді жылдамдық (шапшанды)	куб метр секундке (м <sup>3</sup> /с)	
12	Толқын ұзындығы	метр (м)	
<b>10. Ядерлік физика және ионизациялық сәуле</b>			
1		грей (Гй)	
2	Игерілген доза дәрежесі	грей секундке (Гй/с)	
3	Радиоизотоп белсенділігі	беккерель (Бк)	

4	Эквивалент дозасы	сиверт (Св)	
5	Сәуле әсер	кулон килограммға (Кл/кг)	
6	Сәулеге түсіру дәрежесі	кулон килограмм-секундке (Кл/кг *с)	

Ескертпелер:

- 1) 5 км-ден артық емес көрініс метрмен көрсетіледі.
- 2) Басқа жағдайларда М – Маха саны түріндегі ұшудың ауа жылдамдығы мағынасы қолданылады.
- 3) Жел жылдамдығын көрсетуге арналған халықаралық азаматтық авиация туралы Конвенцияның қосымшасында 1 торап = 0,5 м./с түбегейлі өзгерісі қолданылады.
- 4) Децибел (дБ) қысымның дыбыс деңгейін және дыбыстың қуаттылық деңгейін көрсету үшін бірлік ретінде қолданылуы мүмкін салыстырмалы шама болып табылады. Бұл бірлікті қолдану барысында бастапқы деңгейді көрсету қажет.