

## Әуе қозғалысын ұйымдастыру және оған қызмет көрсету жөніндегі нұсқаулықты бекіту туралы

Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің м.а. 2011 жылғы 16 мамырдағы № 279 Бұйрығы. Қазақстан Республикасының Әділет министрлігінде 2011 жылы 13 маусымда № 7006 тіркелді.

"Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы" Қазақстан Республикасының 2010 жылғы 15 шілдедегі Заңының 14-бабы 1-тармағының 5) тармақшасына сәйкес **БҰЙЫРАМЫН:**

1. Қоса беріліп отырған Әуе қозғалысын ұйымдастыру және оған қызмет көрсету жөніндегі нұсқаулық бекітілсін.

2. Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігінің Азаматтық авиация комитеті (Р.Ө. Әдимолда) осы бұйрықты Қазақстан Республикасы Әділет министрлігіне мемлекеттік тіркеу үшін белгіленген тәртіппен ұсынуды қамтамасыз етсін.

3. Осы бұйрықтың орындалуын бақылау Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникация вице-министрі А.Ғ. Бектұровқа жүктелсін.

4. Осы бұйрық алғашқы ресми жарияланған күннен кейін он күнтізбелік күн өткен соң қолданысқа енгізіледі және 2011 жылғы 17 қарашадан бастап туындаған құқықтық қатынастарына тарайды.

*Министрдің міндетін атқарушы*

*А. Бектұров*

Қазақстан Республикасының  
Көлік және коммуникация министрінің  
2011 жылғы 16 мамырдағы  
№ 279 бұйрығымен бекітілген

## Әуе қозғалысын ұйымдастыру және қызмет көрсету жөніндегі нұсқаулық

### 1-тарау. Жалпы ережелер

**Ескерту. 1-тараудың тақырыбы жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

1. Әуе қозғалысын ұйымдастыру және қызмет көрсету жөніндегі нұсқаулық "Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы" Қазақстан Республикасы Заңының негізінде, сондай-ақ Халықаралық азаматтық авиация туралы конвенцияға (Чикаго қаласы, 1944 ж.) 11-қосымшада баяндалған

Халықаралық азаматтық авиация ұйымының (ИКАО) стандарттары мен ұсынымдарының және "Әуе қозғалысын ұйымдастыру" Халықаралық азаматтық авиация ұйымы құжатының (Doc 4444 ATM/501) талаптарын ескере отырып, әзірленді.

2. Осы Нұсқаулықтың талаптары әуе қозғалысына қызмет көрсету (бұдан әрі – ӘҚҚ) кезінде ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін әзірленді және оны ӘҚҚ қызметтерінің персоналы, сондай-ақ ұшу құрамы мен оларға қатысты бөліктерде ұшуды қамтамасыз ететін басқа да қызметтердің мамандары орындайды.

3. Аэронавигациялық ұйым ӘҚҚ органдарының (аудандардың, секторлардың) өткізу қабілетін есептеуді осы Нұсқаулыққа 1-қосымшада көрсетілген Әуе қозғалысына қызмет көрсетудің диспетчерлік пункттерінің (секторларының) өткізу қабілетін анықтау әдістемесіне сәйкес қамтамасыз етеді. Аэронавигациялық ұйым есептеудің нәтижесінде алынған өткізу қабілетінің белгіленген көрсеткіштері шеңберінде әуе қозғалысына қызмет көрсетуді қамтамасыз етеді. ӘҚҚ органдарының өткізу қабілетін және әуе қозғалысының көлемдерін реттеу 2011 жылғы 12 мамырдағы № 506 Қазақстан Республикасының Үкіметі қаулысымен бекітілген Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану қағидаларына сәйкес әуе кеңістігін пайдалануды жоспарлау кезеңдерінде жүзеге асырылады.

4. Осы нұсқаулықта мынадай терминдер мен анықтамалар қолданылады:

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

2) авариялық саты – белгісіздік сатысын, дабыл сатысын немесе апат сатысын білдіретін ортақ термин;

3) авиациялық бекітілген байланыс – басты түрде аэронавигацияның қауіпсіздігін, сондай-ақ әуе хабарламаларының тұрақтылығын, тиімділігін және үнемділігін қамтамасыз етуге арналған, белгілі бір бекітілген пункттер арасындағы электр байланыс қызметі;

4) авиациялық жылжымалы байланыс – құрамына апат және авариялық хабарламалар туралы хабарламалар үшін белгіленген жиіліктерде жұмыс істейтін апат орындарының құтқару құралдары, радиомаяктар-индикаторлар станциялары кіретін, авиациялық станциялар мен борттық станциялар арасындағы немесе борттық станциялар арасындағы жылнамалы байланыс қызметі;

5) автоматты тәуелді бақылау – оған сәйкес әуе кемесі борттық навигациялық жүйелерден және әуе кемесінің тану индексін, төрт өлшемде оның орналасқан жері туралы деректерді, қажет болған кезде, қосымша деректерді қоса алғанда, орналасқан орнын айқындау жүйелерінен ақпарат деректерін беру желісі арқылы автоматты түрде ұсынатын бақылау әдісі;

6) азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган – Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және азаматтық және эксперименттік авиация қызметі саласында басшылықты жүзеге асыратын орталық атқарушы орган;

7) азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйым – жарғылық капиталына мемлекет жүз пайыз қатысатын, Қазақстан Республикасының азаматтық авиация саласының тұрақты дамуын, ұшу қауіпсіздігін және авиациялық қауіпсіздікті қамтамасыз етуге бағытталған қызметті жүзеге асыратын акционерлік қоғам;

8) апат дабылы (ұшудағы авариялық жай-күй туралы хабар) – әуе кемесіне және ондағы жолаушылар мен экипажға тікелей қауіп төнген және дереу көмек қажет болатын жағдайларда берілетін "Апатқа ұшырадым" дегенді білдіретін халықаралық кодты дабыл (СОС – телеграфты, МАҰДАҰ – радиотелефонды);

9) апат сатысы ("DETRESFA" кодты сөзі) – әуе кемесі мен оның бортындағы адамдарға елеулі және тікелей қауіп төнген немесе шұғыл көмек талап етілген жағдайда, негізді сенімділіктің болуын сипаттайтын жағдай;

10) аспаптар бойынша қонуға кіру – навигациялық дәлдеу жабдықтарын пайдалана отырып, аспаптар бойынша қонуға кіру схемасы негізінде орындалатын қонуға кіру және қону. Қонуға кіруді орындаудың екі әдісі бар:

тек бүйірінен навигациялық дәлдеуді пайдалана отырып, аспаптар бойынша екі өлшемдік (2D) қонуға кіру;

бүйірінен де тігінен де навигациялық дәлдеуді жабдығын пайдалана отырып, аспаптар бойынша үш өлшемдік (3D) қонуға кіру.

Ескертпе: бүйірінен және тігінен навигациялық дәлдеу жер үстіндегі радионавигациялық құралдардың не компьютерден берілетін жер үстіндегі, спутниктік, дербес навигациялық құралдардан келетін навигациялық деректердің немесе осы құралдар кешенінің көмегімен қамтамасыз етілетін дәлдеуді білдіреді;

11) аспаптар бойынша қонуға кіру схемасы (IAP ағылшын тіліндегі қысқартылуы (бұдан әрі – IAP)) – қонуға кірудің бастапқы кезеңінің бақылау нүктесінен немесе тиісті жағдайларда белгіленген ұшып келу бағытының басталған жерінен қонуды орындау мүмкін болатын нүктеге дейін, ал егер қону мүмкін болмаса, күту аймағындағы немесе бағыттағы кедергілерден ұшып өту өлшемшарттары қолданылатын жердегі нүктеге дейін кедергілермен соқтығысып қалуды болдырмауды көздейтін, белгіленген талаптарды сақтау кезінде пилотаждық аспаптар бойынша орындалатын алдын ала көзделген маневрлер сериясы;

12) аспаптар бойынша ұшу қағидалары (бұдан әрі – АҰҚ) – ұшудың пилотаждық-навигациялық аспаптар бойынша орындалуын, ӘҚҚ органдарының әуе кемелерінің арасындағы эшелондаудың белгіленген интервалдарын бақылауды және қамтамасыз етуді көздейтін қағидалар;

13) аспаптар бойынша ұшудың стандартты бағыты (SID ағылшын тіліндегі қысқартылған аббревиатура (бұдан әрі – SID)) – аспаптар бойынша әуеайлақ немесе әуеайлақтың белгілі бір ұшып көтерілу-қону жолағынан әуеайлақ ауданынан ұшып шығу нүктесіне дейін ұшу қағидалары бойынша белгіленген ұшып шығу бағыты;

14) аспаптар бойынша ұшып келудің стандартты бағыты (STAR ағылшын тіліндегі қысқартылған аббревиатура (бұдан әрі – STAR)) – әуеайлақ ауданына кіру нүктесінен аспаптар бойынша қонуға кірудің жарияланған схемасы бойынша ұшу басталатын нүктеге дейінгі аспаптар бойынша ұшу қағидалары бойынша белгіленген ұшып келу бағыты;

15) аудандық диспетчерлік қызмет көрсету – диспетчерлік аудандарда бақыланатын ұшуларға диспетчерлік қызмет көрсету;

16) аудандық диспетчерлік пункт (орталық) – оның заңды құзыретінде тұрған, ӘҚҚ ауданындағы (аудандарындағы) бақыланатын ұшуға диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз етуге арналған орган;

17) ауысудың абсолюттік биіктігі – абсолюттік биіктік, онда немесе одан төмен тік жазықтықтағы ӘК орналасуы абсолюттік биіктік шамасымен берілетін абсолюттік биіктік;

18) аэроторап – онда ұшуды ұйымдастыру мен орындау әуе қозғалысына қызмет көрсету және басқару органдарымен арнайы келісуді және үйлестіруді қажет ететін, таяу орналасқан әуеайлақтар;

19) аэроторап ауданы – арнайы келісу мен үйлестіруді қажет ететін ұшуларды ұйымдастыру мен орындау үшін екі және одан көп жақын орналасқан әуеайлақтары бар белгіленген өлшемдегі әуе кеңістігінің бөлігі;

20) әуе жағдайының индикаторы – әуе кемелерінің орналасқан жері мен қозғалысы, сондай-ақ басқа да қажетті ақпарат көрсетілетін электрондық индикатор;

21) әуе кемелерінің жақындауы – ұшқыштың немесе ӘҚҚ органы персоналының пікірі бойынша әуе кемелерінің (бұдан әрі – ӘК) арасындағы қашықтық, сондай-ақ олардың салыстырмалы орналасқан жері мен жылдамдығы осы ӘК қауіпсіздігіне қауіп төндіруі мүмкін болатын жағдай, ол былайша жіктеледі:

соқтығысу тәуекелі – ӘК-нің жақындауы нәтижесінде күрделі соқтығысу қаупі туындаған жағдайлардың санаты;

ұшу қауіпсіздігіне кепілдік берілген жоқ – ӘК-нің жақындауы нәтижесінде осы әуе кемелерінің қауіпсіздігіне қатер төндіруі мүмкін жағдайлардың санаты;

соқтығысу қаупі болмаған – ӘК-нің жақындауы нәтижесінде соқтығысу қаупі болмаған жағдайлардың санаты;

тәуекел анықталмады – жеткілікті толық ақпараттың болмауы орын алған соқтығысу тәуекелін анықтауға мүмкіндік бермейтін немесе жеткілікті сенімді деректер жоқ болатын немесе қолда бар деректер бір-біріне қайшы келетін ӘК жақындау жағдайларының санаты және бұл тәуекел дәрежесін айқындауға мүмкіндік бермейді;

22) әуе кемесінің тану индексі – әуе кемесінің шақыру белгісіне ұқсас немесе оның екі жақты байланыс үшін "ауа – жер" деген шақыру белгісінің кодтық баламасын

білдіретін және әуе қозғалысына қызмет көрсетудің жердегі байланыс желісінде әуе кемесін тану үшін қолданылатын әріптер, сандар тобы немесе олардың комбинациясы;

23) әуе қозғалысына қызмет ауданы (бұдан әрі – ӘҚҚА) – әуе қозғалысына қызмет көрсету шекараларында аудандық диспетчерлік орталықтан диспетчер олардан тыс әуе трассалары мен бағыты бойынша жүзеге асыратын, белгіленген мөлшердегі әуе кеңістігінің бөлігі;

24) әуе қозғалысына қызмет бағыты – әуе қозғалысына қызмет көрсетуді қамтамасыз ету мақсатында қозғалыс ағынын бағыттауға арналып белгіленген бағыт;

25) әуе қозғалысына қызмет маманының лауазымдық нұсқаулығы – осы әуе қозғалысына қызмет органының (ӘҚҚ қызметі маманының) ерекшелігін ескере отырып, нақты лауазымға (нақты тұлғаға) қолданылатын үлгі лауазымдық нұсқаулықтың және оның жұмыс жағдайлары негізінде әзірленген құжат;

26) әуе қозғалысына қызмет тапсыру шебі – осы әуе кемесінің әуе қозғалысына қызметі бір ӘҚҚ органынан екіншісіне тапсырылатын әуе кемесін жермен жүру басқару бағытында немесе ұшу траекториясында белгіленген шеп;

27) әуе қозғалысына қызмет хабарламаларын жинау пункті – әуе қозғалысына қызмет және ұшып шығу алдында ұсынылатын ұшу жоспарларына қатысты хабарламаларды алу мақсатында құрылатын әуе қозғалысына қызмет органы.

Әуе қозғалысына қызмет жинау пункті аэронавигациялық ақпаратпен қызмет көрсету функцияларын қамтуы мүмкін;

28) әуе қозғалысына қызметінің бақылау жүйесі – ADS-B, ЕШРЛ, БШРЛ жүйелері немесе әуе кемесін тануға мүмкіндік беретін кез келген басқа да салыстырмалы жерүсті жүйесі түсінігін беретін ортақ термин;

29) әуе қозғалысы ағынын ұйымдастыру (АТІS ағылшын тіліндегі қысқартылуы (бұдан әрі – АТІS)) – әуе қозғалысын ұйымдастыру жүйесінің өткізу қабілетін барынша мүмкіндігінше пайдалануды және әуе қозғалысының көлемін мәлімделген өткізу қабілетін сәйкестендіруді қамтамасыз ету үшін әуе қозғалысының қауіпсіз, ретке келтірілген және жылдамдатылған ағынына жәрдемдесу мақсатында құрылатын қызмет ;

30) әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсету – әуе кемелерінің маневр жасау алаңындағы кедергілері бар әуе кемелерінің арасында соқтығысуларды болдырмауға арналған, бақыланатын әуе кеңістігінде, сондай-ақ әуе кемесінің әуе қозғалысын жылдамдату және реттеу үшін көрсетілетін қызмет;

31) әуе қозғалысының қарқындылығы – ӘҚҚ (ӘҚҚ секторы, трасса, трасса учаскесі, әуеайлақ ауданы) арқылы бір уақыт бірлігінде өтетін әуе кемелерінің саны;

32) әуе қозғалысын ұйымдастыру – әуе кемелерінің қауіпсіз әрі тиімді ұшуын қамтамасыз етуге бағытталған және әуе кеңістігін ұйымдастыру, әуе қозғалысының ағыны мен қызмет көрсетуін ұйымдастыру бойынша функцияларды көздейтін іс-шаралар кешені;

33) әуе қозғалысының тығыздығы – әуе кеңістігі көлемінің бірлігінде (әуе трассасында, берілген эшелонда, ӘҚҚ аймағында (ауданында) немесе секторында) бір мезгілде тұрған әуе кемелерінің саны;

34) әуеайлақ ауданы (тораптық диспетчерлік аудан (Terminal control area (ТМА) – бір немесе бірнеше ірі әуеайлақтардың маңында ӘҚҚ маршруттарының түйісетін орнында құрылатын диспетчерлік аудан;

35) әуеайлақтық диспетчерлік пункт – әуеайлақтық қозғалысқа диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз етуге арналған орган;

36) әуеайлақтағы атмосфералық қысым (QFE ағылшын тіліндегі қысқартылуы (бұдан әрі – QFE)) – ұшу-қону жолағының шегі деңгейіндегі атмосфералық қысымның сынап бағанасы бойынша миллиметрдегі (бұдан әрі – сын. бағ.мм.), миллибардағы (бұдан әрі – мбар) немесе гектопаскальдегі (бұдан әрі – гПа) мәні;

37) әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсету – әуеайлақ қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсету;

38) әуеайлақтың артуы – қону алаңының ең жоғарғы нүктесінің абсолюттік артуы;

39) әуеайлақтың минимумы – көрудің мәні (ұшу-қону жолағындағы көрушілік), бұлттардың төменгі шекарасы биіктіктігінің (тігінен алғандағы) ең төмен жол берілетін мәні, бұл ретте осы әуеайлақта әуе кемесінің осы үлгісінің ұшуы мен қонуын орындауға рұқсат етіледі;

40) әуедегі жағдай – әуе кеңістігінің белгілі бір ауданында әуе кемелері мен басқа да объектілердің тік және көлденең жазықтықтардағы бір мезгілде өзара орналасуы;

41) әріпті басатын байланыс – тізбек бойынша берілетін барлық хабарламалардың жазбасын тұрақты түрде, автоматты басып шығаратын әрбір терминалда тізбекті қамтамасыз ететін, байланыс;

42) бағдар – әдетте бұрыш градустарымен бейнеленетін солтүстік бағыттан (шынайы, магнитті, компастық немесе шартты меридиандар) есептелетін, әуе кемесінің бойлық осі бар бағыт;

43) бағдарларды жоғалту – ұшу тапсырмасын орындау мақсатында ұшудың бағытын анықтау үшін қажетті пилот (экипаж) өзінің тұрған орнын дәл анықтай алмайтын жағдай;

44) бақыланатын әуеайлақ – әуеайлақтық қозғалысқа диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз ететін әуеайлақ;

45) бақыланатын ұшу – диспетчерлік рұқсаты болған кезде бақыланатын әуе кеңістігінде орындалатын және оларды диспетчерлік қызмет көрсетумен қамтамасыз ететін ұшу;

46) бақыланбайтын әуеайлақ – әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсету ұйымдастырылмаған әуеайлақ (уақытша әуеайлақты қоспағанда);

47) балама бағыт – әуе кемесінің пайдаланушылары негізгі бағыт жабық немесе онда шектеулер енгізілген жағдайда таңдайтын бағыт;

- 48) барометрлік биіктік – барометрлік биіктік өлшегіш шәкілінде белгіленген атмосфералық қысымның изобарикалық бетіне қатысты ұшу биіктігі;
- 49) бару әуеайлағы – ұшу жоспарында және ұшу тапсырмасында қону әуеайлағы ретінде көрсетілген әуеайлақ;
- 50) бастапқы радиолокатор – шағылысатын сигналдарды пайдаланылатын радиолокациялық жүйе;
- 51) белгісіздік сатысы ("INCERFA" кодты сөзі) – әуе кемесі мен оның бортындағы адамдарға қауіпсіздікке қатысты сенімсіздіктің болуын сипаттайтын жағдай;
- 52) бойлық эшелондау – әуе кемелерінің уақыт немесе жол желілерінің бойлық қашықтығы бойынша белгіленген аралықтағы бір биіктікте бытырауы;
- 53) бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі (бұдан әрі – БТШБ) – құрлық (су) пен бұлттардың ең төменгі қабатының төменгі шекарасы арасындағы тік арақашықтық. Бұлттардың төменгі шекарасын айқындау мүмкін болмаған жағдайда, тік көріну мәнін қолдану керек;
- 54) бүйірлік эшелондау – әуе кемелерінің олардың жол желілері арасында қашықтық немесе бұрыштық таю бойынша белгіленген аралықтағы бір биіктікте бытырауы;
- 55) векторлау (радиолокациялық бағыттау) – радиолокаторлардың деректерін пайдалану негізінде белгілі бір бағдарларды көрсету арқылы әуе кемесін навигациялық бағыттауды қамтамасыз ету;
- 55-1) визуалды бақылау жүйесі – әуеайлақта немесе оның маңында ситуациялық хабардарлықты сақтау үшін қажетті қозғалысты және кез келген басқа ақпаратты электрондық визуалды бейнелеуді қамтамасыз ететін электр-оптикалық жүйе;
- 56) глиссада – қонуға кірудің түпкілікті кезеңіне арналған тік бағыттау үшін белгіленген әуе кемесінің төмендеу бейіні;
- 57) дабыл сатысы ("ALERFA" кодты сөзі) – әуе кемесі мен оның бортындағы адамдардың қауіпсіздігі үшін үрей бар жағдай;
- 58) демалыс уақыты – ӘҚҚ маманы барлық лауазымдық (қызметтік) міндеттерін атқарудан босатылған және ол өз қалауы бойынша пайдалана алатын жұмыс (қызметтік) уақыты кезеңдерінен кейін және/немесе оған дейінгі белгіленген үздіксіз уақыт кезеңі ;
- 59) деректерді тарату желісі бойынша байланыс – деректерді тарату желісі бойынша хабарламалармен алмасуға арналған байланыс түрі;
- 60) деректерді тарату желісі бойынша "диспетчер – пилот" байланысы (CPDLC ағылшын тіліндегі қысқартылуы (бұдан әрі – CPDLC)) – деректерді тарату желісін пайдалана отырып, әуе қозғалысына қызмет көрсету мақсатында диспетчер мен пилот арасындағы байланыс құралы;

61) диспетчерлік аймақ – (CTR) – жер бетінен белгіленген жоғары жайылған бақыланатын әуе кеңістігі;

62) диспетчерлік ақпарат – ӘҚК органдары әуе кемесінің экипажына беретін метеорологиялық жағдайлар, әуе жағдайы, радиотехникалық және электротехникалық құралдар жұмысы, әуежайлардың жай-күйі туралы ақпарат және ұшуды орындауға қажетті басқа мәліметтер;

63) диспетчерлік аудан (СТА) – жер бетінде белгіленген шекарадан жоғары жайылған бақыланатын әуе кеңістігі;

64) диспетчерлік нұсқау – ұшуға арналған және орындалуға міндетті тапсырманы орындауға байланысты әуе кемесінің пилотына (экипажына) ӘҚК органының нұсқау;

65) диспетчерлік рұқсат – ұшуды орындауға байланысты әуе кемесінің экипажына ӘҚК органы беретін және ұшудың тиісті шарттары мен белгіленген қағидаларына негізделген рұқсат;

66) диспетчерлік ұсыным – әуе кемесінің экипажына ұшуды орындауға қатысты шаралар қабылдау бойынша, экипаждың қалауы бойынша пайдаланылатын ұсыным;

67) ерекше жағдай – авиациялық техниканың кенеттен ақаулығы немесе әуе кемесі мен жолаушылардың қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін экипаждан стандартты емес әрекеттерді орындауды талап ететін жағдайларға әуе кемесінің түсуі нәтижесінде пайда болатын ахуал;

68) есептік келу уақыты:

аспаптар бойынша ұшу кезінде – аспаптар бойынша қонуға кірудің маневрін орындау болжанатын навигациялық құралдармен белгіленген нүктеге әуе кемесі келуінің есептік уақыты немесе осы әуеайлақпен байланысты навигациялық құралдар болмаған кезде – әуе кемесінің әуеайлақ үстіндегі нүктеге келген уақыты;

КҰҚ бойынша ұшуды орындау кезінде – әуе кемесінің әуеайлақ үстіндегі нүктеге келген есептік уақыты;

69) жақындауда диспетчерлік қызмет көрсету – әуе кемелерінің әуеайлақтарға (тікұшақ айлақтарына) келуіне және одан ұшып шығуына байланысты ұшуға диспетчерлік қызметін көрсету;

70) жақындаудың диспетчерлік пункті – ӘҚК органдары бір немесе бірнеше әуеайлақтарға келетін немесе олардан ұшып кететін әуе кемелерінің бақыланатын ұшуына диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз ететін диспетчерлік пункт;

71) жауап бергіштің (транспондердің) міндетті түрде болуы талап етілетін әуе кеңістігінің аймағы (TMZ) – онда ұшқан кезде белгіленген рәсімдерге сәйкес пайдаланылатын бақылау жүйесіне арналған жауап бергіштің әуе кемесін міндетті жабдықтау талап етілетін ұшу кезіндегі белгілі бір өлшемдегі әуе кеңістігінің аймағы;

72) жедел дабыл (БББ – телеграфты, "PAN PAN" – радиотелефонды) – әуе кемесіне және ондағы жолаушылар мен экипажға ықтимал қауіп жағдайларында берілетін халықаралық дабыл;



73) жол желісі – әуе кемесінің ұшу траекториясының жер бетіндегі проекциясы, оның кез келген нүктесіндегі бағыты әдетте солтүстік бағыттан (шынайы, магнитті, компастық немесе шартты меридиандар) есептелетін бұрыш градустарында көрсетіледі ;

74) жұмыс орны – ӘҚК персоналының әуе қозғалысына қызмет көрсетудің барлық түрлерін не оның бір бөлігін ұсынуы жөніндегі талаптарды қанағаттандыратын арнайы жабдықталған үй-жай не өзге де жарақтандырылған орын;

75) жұмыс орнында болу уақыты (тікелей ӘҚК) – ӘҚК маманы жұмыс орнында бола отырып, өз құзыреті шеңберінде және лауазымдық нұсқаулыққа сәйкес өкілеттіктерді жүзеге асыратын уақыт кезеңі;

76) жұмыс уақыты – ӘҚК маманы аэронавигациялық қызмет көрсетуді жеткізуші белгілеген еңбек тәртібі қағидаларына және еңбек шартының талаптарына сәйкес лауазымдық міндеттерін, сондай-ақ жұмыс уақытына жататын өзге де уақыт кезеңдерін орындайтын уақыт кезеңі;

77) көзбен шолып метеорологиялық жағдайлар-белгіленген минимумдарға сәйкес келетін немесе олардан асатын көріну қашықтығының, бұлттарға дейінгі қашықтықтың және бұлттардың төменгі шекарасының биіктігінің шамаларында көрсетілген метеорологиялық жағдайлар;

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

79) көзбен шолып ұшу қағидалар (бұдан әрі – КҰК) – пилоттың әуе жағдайына көзбен шолып бақылау жолымен әуе кемелері мен әуедегі басқа материалдық объектілер арасында белгіленген аралықтар сақталатын қағидалар;

80) көп позициялы қабылдау жүйесі (MLAT) – екінші шолу радиолокаторының (ҚШРЛ) (жауаптар немесе сквиттерлер) қабылдау-жауап беру сигналдарының негізінде орналасқан жерді айқындауға арналған конфигурациядағы жабдық жиынтығы, онда негізінен сигналдардың келу уақытының айырмасын (TDOA) айқындауға негізделген әдіс пайдаланылады. Қабылданған сигналдардан тану туралы ақпаратты алуға болады;

81) көрінушілік – авиациялық мақсаттар үшін көрінушілік мынадай анағұрлым көп шамаларды білдіреді:

ашық реңде бақылау кезінде жерге жақын орналасқан, қолайлы өлшемдердегі қара объектіні ажыратуға және тануға болатын, ең үлкен арақашықтық;

жарық емес реңде жарық күші шамамен 1000 кандел (кд) болатын, оттарды ажыратуға және тануға болатын ең үлкен арақашықтық;

82) крейсерлік эшелон – ұшудың едәуір бөлігі ішінде ұсталатын эшелон;

83) күнтізбе – бір күнде рұқсат беру қабілеті бар уақыт сәтін анықтау негізін қамтамасыз ететін уақытты дискретті есептеу жүйесі (ИСО 19108);

84) күрделі метеорологиялық жағдайлар (бұдан әрі – КМЖ) – метеорологиялық көріну 2000 метр және одан аз және (немесе) олардың жалпы саны екі октанттан астам болғанда бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі 200 метр (650 фут) және одан төмен болатын жағдайлар;

85) күту аймағы – әуе кемелерінің әуеайлаққа және/немесе қонуға кіру кезегін күту үшін, әдетте әуеайлақтың (әуе торабының) ауданындағы үстінде белгіленген, белгілі бір мөлшердегі әуе кеңістігі;

86) күту пункті – оған таяу диспетчерлік рұқсаттарға сәйкес ұшуды орындайтын әуе кемесі болатын көзбен шолу немесе өзге де құралдардың көмегімен айқындалған белгілі бір орын;

87) қабылдаушы орган – өзіне әуе кемесін бақылауды басқаруды алған, кейіннен әуе кемесіне диспетчерлік қызмет көрсететін орган;

88) қауіпсіз биіктік – әуе кемесін жер бетімен (сумен) немесе ондағы кедергілермен соқтығысудан сақтауға кепілдік беретін ең аз рұқсат етілетін ұшу биіктігі;

89) қозғалыс туралы ақпарат – әуе кемесінің командирін оның орналасқан жеріне немесе белгіленген ұшу бағытына жақын болуы туралы немесе экипажға қауіпті жақындықты немесе соқтығысуды болдырмауға көмектесетінін ескерту үшін ӘҚК органынан шығатын ақпарат;

90) қону алдындағы түзу сызық – қону бағдарына шығу нүктесінен жерге қону нүктесіне дейінгі қонуға кірудің қорытынды кезекті;

91) қонуға дәл емес кіру схемасы (NPA ағылшын тіліндегі қысқартылуы (бұдан әрі – NPA)) – А типті аспаптар бойынша екі өлшемдік (2D) қонуға кіруді орындауға арналған тігінен дәлдеуді емес бүйірінен дәлдеуді қолданып, аспаптар бойынша қонуға кіру схемасы.

Ескертпе: қонуға дәл емес кіру схемалары бойынша ұшу соңғы учаскеде үздіксіз төмендей отырып қонуға кіру әдісін (CDFS) қолдана отырып орындалуы мүмкін. Борттағы жабдықпен жасалған есептеулер бойынша VNAV консультативтік дәлдеу арқылы CDFS (PANS-OPS (Doc 8168) I томының I бөлігінің 4-бөлімінің 1-тарауындағы 1.8.1-тармақты қараңыз) аспаптар бойынша үш өлшемдік (3D) қонуға кіру болып саналады. Төмендеудің талап етілетін тік жылдамдығының автоматтандырылмаған есебі бар CDFS аспаптар бойынша екі өлшемдік (2D) қонуға кіру болып саналады;

92) қонуға дәл кіру схемасы (ағылшын тіліндегі қысқартылуы PA (бұдан әрі – PA)) – навигациялық жүйелерді (ILS, MLS, GLS және I санатты SBAS) пайдалануға негізделген, А немесе В типті аспаптар бойынша үш өлшемдік (3D) қонуға кіруді орындауға арналған аспаптар бойынша қонуға кіру схемасы;

93) қонуға кірудің аралық учаскесі – аспаптар бойынша қонуға кіру схемасының төмендегілер арасындағы бөлігі:

қонуға кірудің аралық кезеңінің бақылау нүктесі мен қонуға кірудің соңғы кезеңінің бақылау нүктесі арасындағы:

кері схеманың, "ипподром" схемасының немесе есептеу әдісімен тартылатын жол желісінің соңы мен қонуға кірудің соңғы бақылау нүктесі (немесе нүктесі);

94) қонуға кірудің бастапқы учаскесі – қонуға кірудің бастапқы кезеңінің бақылау нүктелері (ағылшын тіліндегі қысқартылған аббревиатура IAF, (бұдан әрі – IAF) мен қонуға кірудің аралық кезеңінің бақылау нүктелерінің (ағылшын тіліндегі қысқартылған аббревиатура IF (бұдан әрі – IF) немесе қонуға кірудің түпкілікті кезеңінің бақылау нүктесі арасындағы аспаптар бойынша қонуға кіру схемасының бір бөлігі;

95) қонуға кірудің болжамды уақыты – ӘҚҚ органының есептеулері бойынша келетін әуе кемесі қонуға кіруі үшін күту пунктiнiң кiдiрiсiнен кейiн кететiн уақыт;

96) қонуға кірудің түпкілікті кезеңі – қонуға кірудің түпкілікті кезеңіндегі белгіленген бақылау нүктесінде, ал мұндай нүкте болмаған жағдайда- стандарттық бұрылудың, қонуға тік бұрылудың немесе "ипподром" үлгісінің схемасына жақындау жолының желісіне бұрылудың соңында немесе қонуға кіру схемасындағы жолдың соңғы желісіне шығу нүктесінен басталатын және қонуға кіру жалғасуы мүмкін нүктеде желіде немесе екінші айналымға кету кезінде аяқталатын аспаптар бойынша қонуға кіру схемасының бір бөлігі;

97) қосалқы әуеайлақ – егер, бару әуеайлағына ұшу немесе оған қону мүмкін болмаған немесе орынсыз болған жағдайда, әуе кемесінің баратын әуеайлағы;

98) қосарлы шолу радиолокаторы (бұдан әрі – ҚШРЛ) – радиолокациялық станция берген радиобелгі екінші станцияның жауап радиобелгісін беруге шақыратын радиолокациялық жүйе;

99) ҚШРЛ жауап берушісінің коды – ӘҚҚ органы тағайындаған және әуе кемесінің экипажына "А" немесе "С" режиміндегі қабылдау-жауап беруге арналған қондырғы үшін әуе кемесінің экипажына берілетін код;

100) ластаушы-әуежайдың жасанды жабындысында қабаттасу (мысалы, қар, батпақ, мұз, тұрып қалған су, кір, шаң, құм, мұнай өнімдері және резеңке), бұл жасанды жабын бетіндегі ілінісу сипаттамаларына теріс әсер етеді;

101) лауазымдық (қызметтік) міндеттері – лауазымдық нұсқаулыққа сәйкес өз құзыреті шеңберінде орындайтын ӘҚҚ маманының міндеттері);

102) маневр жасау алаңы – әуе кемелерінің ұшуына, қонуына және жерде жүруіне арналған перрондарды қоспағанда, әуеайлақтың бір бөлігі;

103) мәжбүрлі қону – жоспарға сәйкес ұшуды орындауға мүмкіндік бермейтін себептер бойынша әуеайлаққа (қону алаңына) немесе әуеайлақтан тыс қону;

104) міндетті хабарламалар пункті (бұдан әрі – МХП) – ұшып өту туралы пилот ӘҚҚ органының диспетчеріне хабарлайтын әуе трассасындағы, маршруттағы, дәліздегі географиялық нүкте (бағдар), радионавигациялық пункт (бұдан әрі – РНП);

105) навигациялық сертификаттау – белгіленген әуе кеңістігі шегінде сипаттамаларға негізделген навигация жағдайларында ұшуды қамтамасыз етуге қажетті әуе кемесіне және ұшу экипажына қойылатын талаптардың жиынтығы;

106) отынның ең аз қоры – бұл терминді әуе кемесінің экипажы (пилоты), егер әуе кемесінің бортындағы отынның қоры әуе кемесінің кідіруіне мүмкіндік бермесе, бірақ авариялық жағдайды білдірмесе, ал көзделмеген кідіру орын алған жағдайда, авариялық оқиғаның туындауы мүмкін екендігін көрсетсе қолданады;

107) өтпелі қабат – өту биіктігі мен өту эшелоны арасындағы әуе кеңістігі, онда әуе кемелеріне көлденең ұшу режимінде ұшуына тыйым салынады;

108) өткізу қабілеті – диспетчердің жұмыс жүктемесіне және ұшуды қауіпсіз орындауды қамтамасыз етуге әсер ететін факторларды ескере отырып, әуе кеңістігінің белгілі бір бөлігінде уақыт бірлігі үшін қызмет көрсетілетін әуе кемелерінің барынша саны;

109) өту эшелоны – өтудің абсолюттік биіктігінен жоғары ұшу үшін пайдаланылуы мүмкін ұшудың ең төменгі эшелоны;

110) перрондағы қызметті ұйымдастыруды қамтамасыз ету – перрондағы әуе кемелерінің және көлік құралдарының қызметі мен қозғалысын реттеу үшін қамтамасыз етілетін қызмет көрсету;

111) радиолокациялық бақылау – әуе кемелеріне ұшудың номинальдық траекториясынан елеулі ауытқуларына қатысты ақпараттар мен хабарламаларды беру мақсатында радиолокаторды пайдалану;

112) радиолокациялық эшелондау – олардың орналасқан орны туралы радиолокациялық көздерден алынған деректердің негізінде жүзеге асырылатын әуе кемелерін эшелондау;

113) радиобайланыс міндетті түрде жүргізілетін әуе кеңістігінің аймағы (RMZ) – ұшу кезінде бортта белгіленген рәсімдерге сәйкес пайдаланылатын екі жақты радиобайланысты жүргізуге арналған жабдықтың бар болуы міндетті түрде болуға тиіс белгілі бір өлшемдегі әуе кеңістігінің аймағы;

114) радиотелефония – басты түрде ақпаратпен ауызша түрде алмасуға арналған радиобайланыс түрі;

115) радиобағдар – нақты станциясы (немесе станциялары) айтылмайтын аэронавигацияға қатысты ақпарат беру;

116) радио хабарландыру бағдарламасы (ATIS ағылшын тіліндегі қысқартылуы (бұдан әрі – ATIS)) – әуеайлақ ауданында әуе кемелерінің экипаждарын қажетті метеорологиялық және ұшу ақпаратпен жедел қамтамасыз ету үшін арналған радио хабарландыру бағдарламасы;

117) рәсімдік қызмет көрсету – ӘҚК байқау жүйелерін пайдаланбай әуе қозғалысына қызмет көрсету әдісі;

- 118) рәсімдік эшелондау – рәсімдік қызмет көрсету кезінде қолданылатын эшелондау;
- 119) резервтегі кезекшілік – аэронавигациялық қызмет көрсетуді жеткізушінің талабына сәйкес қызметкер нақты міндеттерді орындауға тапсырма алуды күтіп тұрған белгілі бір уақыт кезеңі;
- 120) рұқсат берудің қолданылу шекарасы – әуе кемесінің экипажына берілетін шын мәніндегі диспетчерлік рұқсатқа дейінгі шеп (пункт, нүкте);
- 121) соқтығысуды болдырмау бойынша ұсыным – ұшу-ақпараттық қызмет көрсету кезінде соқтығысуды болдырмауда пилотқа көмек көрсету мақсатында маневрлерге қатысты әуе қозғалысына қызмет көрсету органы берген ұсыным;
- 122) соқтығысуларды алдын алудың борттық жүйесі (бұдан әрі – САБЖ) – жерүсті жабдығына тәуелсіз жұмыс істейтін және пилотқа (ұшқышқа) ҚШРЛ қабылдағыш-жауап бергіштермен жабдықталған әуе кемелері жасауы мүмкін, шиеленісті жағдайлар туралы ақпаратты беретін, ҚШРЛ-дың қабылдаушы-жауап беруші белгілерін пайдалануға негізделген, борттық жүйе;
- 123) тану – әуедегі жағдай индикаторында ӘК орналасқан жерінің белгісі көрінетін және танылған жағдайлар;
- 124) таратушы орган – келесі бағыттағы маршруттағы әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсету органына әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамсыз етуге жауапкершілікті беру процесінде болған әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсету органы;
- 125) тау әуеайлағы (гидроәуеайлақ) – бедерлері қиылысқан және әуеайлақтың (гидроәуеайлақтың) бақылау нүктесінен 25 километр радиуста 500 метр (1650 фут) немесе одан астам салыстырмалы биіктіктері бар жерде орналасқан немесе теңіз деңгейінен 1000 метр (3300 фут) және одан астам биікте орналасқан әуеайлақ (гидроәуеайлақ);
- 126) таулы жер – бедерлері қиылысқан және 25 километр радиуста 500 метр (1650 фут) немесе одан астам салыстырмалы биіктіктері бар жер, сондай-ақ теңіз деңгейінен 2000 метр (6560 фут) және одан астам биіктіктегі жер;
- 127) тұрақты биіктікті алу режимінде ұшу (ССО) – әуе кеңістігінің құрылымымен, схеманың конфигурациясымен және ӘҚК рәсімдерімен қамтамсыз етілетін ұшу, оның барысында ұшып шығатын әуе кемесі биіктікті алу үшін оңтайлы қозғалтқыштар тартымын және биіктікті алу жылдамдығын пайдалана отырып, ұшудың крейсерлік эшелонына жеткенге дейін үздіксіз биіктікті алуды орындайды;
- 128) тұрақты төмендеу режиміндегі ұшу (СДО) – әуе кеңістігінің құрылымымен, схеманың конфигурациясымен және ӘҚК рәсімдерімен қамтамсыз етілетін ұшу, оның барысында келетін әуе кемесі ең аз фронтальды кедергі конфигурациясында ең аз

фронтальды кедергіні пайдалана отырып, қонуға кірудің соңғы бақылау нүктесіне/ қонуға кірудің соңғы кезеңі нүктесіне дейін барынша мүмкін болатын дәрежеде тұрақты төмендейтін ұшу;

129) тігінен дәлдеу арқылы қонуға кіру схемасы (APV) - А типті аспаптар бойынша үш өлшемдік (3D) қонуға кіруді орындауға арналған (PBN) сипаттамаларына негізделген қонуға дәл кіру және навигациялық қону үшін белгіленген талаптарға жауап бермейтін бүйірінен және тігінен дәлдеуді қолдану арқылы аспаптар бойынша қонуға кіру схемасы;

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

131) тік көрінушілік – жерден бастап тігінен қарағанда төменгі жер бетіндегі объектілер көрінетін деңгейге дейінгі барынша көп қашықтық;

132) тік эшелондаудың қысқартылған минимумы (RVSM ағылшын тіліндегі қысқартылуы (бұдан әрі – RVSM)) – RVSM қолдана отырып, ұшуға рұқсаты бар әуе кемелерін эшелондау үшін қолданылатын тік эшелондау аралығы;

133) тікелей қондыруға бұру – қонуға кірудің аралық немесе түпкілікті кезеңінде кететін жол желісінің аяқталуы мен жол желісінің басталуының арасында әуе кемесі орындайтын бұрылу. Жолдың осы желілерінің бағыты қарама-қайшы болып табылмайды;

134) ҰҚЖ-ға рұқсатсыз кіру – ҰҚЖ-ны әуе кемесінің, көлік құралының немесе адамның рұқсатсыз пайдалануы;

135) ҰҚЖ-дағы күту орны – ҰҚЖ-ны, кедергілерді шектеу бетін немесе РМЖ (ILS) сындарлы (сезімтал) аймағын қорғауға арналған белгілі бір орын, онда рульдейтін әуе кемелері мен көлік құралдары тоқтайды және егер тиісті диспетчерлік пункттен өзге нұсқау болмаса күтеді;

136) ҰҚЖ табаны – әуе кемелерінің қонуы үшін пайдаланылатын ҰҚЖ учаскесінің басы;

137) ҰҚЖ табанын арттыру – ҰҚЖ табанының теңіз деңгейінен асып түсуі;

138) ұшу ақпараты – ұшуды қауіпсіз және тиімді орындау үшін қажетті ақпарат, оның ішінде әуе қозғалысы, метеорологиялық жағдайлар, әуеайлақтың жай-күйі, бағыт құралдары мен қызмет көрсету туралы ақпарат;

139) ұшу ақпаратының ауданы – оның шегінде ұшу-ақпараттық қызмет көрсету мен авариялық хабар беру қамтамасыз етілетін белгілі бір мөлшердегі әуе кеңістігі;

140) ұшу алаңы – жермен жүру жолдарда (бұдан әрі – ЖЖ) бір немесе бірнеше ұшу жолақтары, перрондар мен арнайы мақсатты алаңдар орналасқан әуеайлақтың бір бөлігі;

141) ұшу бағыты – әуе кемесінің негізгі пункттерімен белгіленген жердің (судың) бетіндегі берілген (белгіленген) ұшу траекториясының проекциясы;

142) ұшу бағытында диспетчерлік рұқсат – қазіргі уақытта әуе кемесін басқаруды жүзеге асырмайтын, әуе қозғалысына қызмет көрсету органы әуе кемесіне берген, шартты диспетчерлік рұқсат;

143) ұшу биіктігі – белгілі бір деңгейден әуе кемесіне дейінгі тік арақашықтық. Есептеу басталған деңгейге қарай биіктіктер әртүрлі болады: шынайы (әуе кемесі тікелей болатын нүкте деңгейінен), салыстырмалы (ҰҚЖ табанының деңгейінен, әуеайлақ деңгейінен, бедердің ең жоғары нүктесінен) және абсолютті (теңіз деңгейінен) ;

144) ұшу жолағы – ұшу-қону жолағын және соңғы тежеу жолағын (еркін аймақтар) қамтитын әуеайлақтағы ұшу алаңының белгілі бір учаскесі;

145) ұшу-қону жолағына (бұдан әрі – ҰҚЖ) рұқсатсыз кіру – ҰҚЖ-ны әуе кемесінің , көлік құралының немесе адамның рұқсатсыз иеленуі;

146) ұшу-қону жолағы (бұдан әрі – ҰҚЖ) бетінің жай-күйі – ұшақтың ұшу-техникалық сипаттамаларын есептеу мақсатында ҰҚЖ жай-күйінің кодын айқындау үшін негіз болып табылатын ҰҚЖ жай-күйі туралы хабарламада пайдаланылатын ҰҚЖ бетінің жай-күйін сипаттау.

құрғақ ҰҚЖ – ҰҚЖ, егер оның бетінде көрінетін ылғал болмаса және ол пайдалануға арналған аймақ шегінде ластанбаған болса, құрғақ болып саналады.

ылғалды ҰҚЖ – пайдалануға арналған аймақ шегінде қоса алғанда 3 миллиметр дейінгі тереңдіктегі кез келген көрінетін ылғал немесе су қабатымен жабылған ҰҚЖ беті.

тайғақ ылғалды ҰҚЖ – ҰҚЖ ҰҚЖ-ның едәуір бөлігінде жоғары бетімен ілінісу сипаттамалары нашарлағаны анықталған кезде ылғалды болып табылады.

ластанған ҰҚЖ – ҰҚЖ пайдаланылатын ұзындық пен ені шегінде ҰҚЖ бетінің едәуір бөлігі (оқшауланған немесе оқшауланбаған учаскелерден тұратын) ҰҚЖ бетінің жай-күйін сипаттауда айтылған бір немесе бірнеше заттармен жабылған кезде ластанған болып табылады.

ҰҚЖ бетінің жай-күйі туралы ақпарат ҰҚЖ-ның әрбір үштен бір бөлігі үшін ҰҚЖ бетінің жай-күйінің мынадай сипаттамаларының кез келгенін пайдалана отырып хабарланады (тығыздалған қар бетіндегі су, аяз, мұз, дымқыл, дымқыл мұз, дымқыл қар , мұз бетіндегі ылғалды қар, тығыздалған қар бетіндегі ылғалды қар, батпақ, тұрып қалған су, құрғақ, құрғақ қар, мұз бетіндегі құрғақ қар, тығыздалған қар бетіндегі құрғақ қар, тығыздалған қар);

147) ұшудың әуеайлақ айналымы – ол бойынша (немесе оның бөлігінен) ұшып көтерілуден кейін биікті алу, қонуға кіру үшін төмендеу, қонуды күту, әуеайлақ (қону алаңының) үстінен ұшуды жүзеге асыру орындалатын әуеайлақ ауданында белгіленген бағыт;

148) ұшу-қону жолағындағы көрінушілік қашықтығы (RVR ағылшын тіліндегі қысқартылған аббревиатура (бұдан әрі – RVR) – ұшу-қону жолағындағы осьтік желіде

тұрған әуе кемесі пилоты оның шегінде ұшу-қону жолағының бетіндегі таңбалау белгілерін немесе ұшу-қону жолағын шектейтін немесе оның осьтік желісін білдіретін шырақтарды көре алатын қашықтық;

149) ұшу эшелоны – қысымның 760 мм. с. бағ. (1013,2 гПа) белгіленген шамасына жатқызылған және қысымның белгіленген аралығы шамасындағы басқа да мұндай беттерден кейін қалатын тұрақты атмосфералық қысым беті;

1-ескертпе. Стандартты атмосфераға сәйкес градуирленген барометрлік биіктің өлшемі:

QNH белгілеу кезінде абсолютті биіктікті көрсететін болады;

QFE белгілеу кезінде QFE тірек нүктесіндегі салыстырмалы биіктікті көрсететін болады;

760 мм. с. бағ. /1013,2 гПа қысымын белгілеу кезінде ол ұшу эшелондарды көрсету үшін пайдаланылуы мүмкін.

2-ескертпе. 1-ескертпеде пайдаланылған "салыстырмалы биіктік" және "абсолютті биіктік" терминдері геометриялық салыстырмалы және абсолютті биіктіктерді емес, аспаптықты білдіреді;

150) ұшып көтерілу – қону жолағы әуе кемелерін қондыру және ұшыру үшін дайындалған құрғақтағы әуеайлақтың ұшу жолағының белгілі бір тік бұрышты учаскесі ;

151) ұшып өту кедергілерінің абсолюттік/салыстырмалы биіктігі – ұшу-қону жолағының тиісті табанынан асатын немесе ұшып өту кедергілерінің тиісті өлшемдерін сақтауды қамтамасыз ету үшін пайдаланылатын әуеайлақтан асатын ең аз абсолютті немесе ең аз салыстырмалы биіктік;

152) хабарламаларды беру пункті – оған қатысты әуе кемесінің орналасқан орны хабарлануы мүмкін белгілі бір географиялық бағдар;

153) циркулярлық байланыс құралдары – бір уақытта үш немесе одан да көп пункттер арасында тікелей сөйлесуге мүмкіндік беретін байланыс құралдары;

154) шамадан асу – жер үстінде немесе соған байланысты тұрған теңіздің орта деңгейінен нүктеге дейін немесе теңіз деңгейіне дейінгі тігінен қашықтығы;

155) шешім қабылдаудың абсолюттік/салыстырмалы биіктігі (бұдан әрі – ШҚБ) – егер пилот қонуға кіруді жалғастыру үшін бағдарлармен қажетті көрнекі байланысты белгілемесе немесе кеңістіктегі әуе кемесінің жағдайы қонудың қауіпсіздігін қамтамасыз етпесе, екінші айналымға кету басталуға тиіс қонуға дәл кіру кезінде белгіленген абсолюттік немесе салыстырмалы биіктік. Абсолюттік ШҚБ теңіздің орташа деңгейінен, ал салыстырмалы ШҚБ ҰҚЖ табанының деңгейінен есептеледі.

Ескертпе. "Бағдарлармен қажетті көрнекі байланыс" термині көрнекі құралдардың бөлігінде немесе әуе кемесінің тұрған жерін пилоттың бағалауы үшін жеткілікті уақыт ішінде қонуға кіретін аймақтың көрінісін және ұшудың номиналдық траекториясына қатысы бойынша оның өзгеру жылдамдығын білдіреді;



156) шолу радиолокаторы – қашықтық және азимут бойынша әуе кемесінің орналасқан орнын анықтау үшін пайдаланылатын радиолокациялық жабдық;

157) эшелондау – әуе кемелерінің әуе кеңістігінде белгіленген аралықтарға тігінен, көлденең (бойлық және бүйірлік) бытыраңқылықты білдіретін жалпы термин;

158) RVSM-мен ұшуға рұқсат етілген әуе кемесі – навигациялық жабдығы RVSM әуе кеңістігінде ұшу үшін борт жүйелерінің ең аз сипаттамаларына (MASPS) қойылатын техникалық талаптарға сәйкес келетін әуе кемесі.

**Ескерту. 4-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі); өзгеріс енгізілді - ҚР Көлік министрінің м.а. 04.01.2024 № 2 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрықтарымен.**

5. ӘҚК органдары әуе қозғалысына өз аудандарының (аймақтарының) шегінде қызмет көрсету жөніндегі іс-шаралар әзірлеу мен өткізу жауапкершілігін жүзеге асырады.

6. Әуе қозғалысына оларға белгіленген шекаралардың шегінде қызмет көрсетуді диспетчерлік пункттер жүзеге асырады.

7. ӘҚК органының (ӘҚК қызметінің) мамандары өз жұмысында аэронавигациялық ұйымда әзірленген және әрбір нақты диспетчерлік пункттің (сектордың) жергілікті ерекшеліктері мен шарттарын ескере отырып, уәкілетті ұйыммен келісілген үлгілік жұмыс технологиялары негізінде әзірленетін және мыналарды қамтитын ӘҚК органы (ӘҚК қызметі) диспетчерлерінің жұмыс технологияларын басшылыққа алады:

- 1) жалпы ережелер;
- 2) кезекшілікке дайындық және кезекшілікті қабылдау;
- 3) үйлестіру рәсімдері мен шарттары;
- 4) әуе қозғалысына қызмет көрсету;

5) авариялық жағдайларда, қауіпті жағдайларда және жабдықтың істен шығуында, ӘҚК-ны бұзуға байланысты күтпеген жағдайларда іс-қимыл жасау тәртібін қамтуға тиіс.

**Ескерту. 7-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 28.01.2021 № 35 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

8. Әуе қозғалысына және ұшудың орындалуына қызмет көрсету мақсаттары үшін қолданылатын радиоалмасу фразеологиясы мен оны жүргізу қағидасы Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің міндетін атқарушының 2010 жылғы 15 қазандағы № 454 бұйрығымен бекітілген Ұшуды орындау және әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде радиоалмасу және фразеологиясы қағидаларында (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 6635 болып тіркелген) белгіленген.

Ескерту. 8-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

9. ӘҚҚ органдары Әлемдік үйлестірілген уақытты (бұдан әрі – UTC) пайдаланады және түн ортасынан бастап тәуліктің уақыты сағаттармен және минуттармен көрсетіледі. Аэронавигацияның мақсаттары үшін григориан күнтізбесі пайдаланылады.

10. ӘҚҚ органдары уақыт әрбір жұмыс орнынан жақсы көрінетін сағаттармен, минуттармен және секундтармен көрсетілетін сағаттармен жарақтандырылады.

11. ӘҚҚ органдарындағы сағаттар және уақытты тіркейтін басқа да аспаптар уақытты UTC-тен  $\pm 30$  секунд шегіндегі дәлдікпен көрсетеді. Деректерді беру желісін пайдалану кезінде сағат және уақытты тіркейтін басқа да аспаптар уақытты UTC-дан 1 секунд шегіндегі дәлдікпен көрсетеді.

Ақпаратты жазудың, ағымдағы уақыттың болуы мен сапасын тексеру Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2017 жылғы 29 маусымдағы № 402 бұйрығымен (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 15554 болып тіркелген) бекітілген Азаматтық авиацияда ұшуды радиотехникалық қамтамасыз ету және авиациялық электр байланысы қағидаларының талаптарына сәйкес жүргізіледі.

Ескерту. 11-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 28.01.2021 № 35 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

12. ӘҚҚ органдары әуе кемелерінің бортына әуе кемесі экипажының сұратуы бойынша дәл уақытты хабарлайды. Уақыт жақындаған минуттың жартысына дейінгі дәлдікпен беріледі.

13. Аудандық диспетчерлік орталық (пункт) өзі тұратын елді мекеннің немесе қаланың атауын немесе географиялық бағдарын пайдалана отырып, белгіленеді.

Әуеайлақ ауданының диспетчерлік пункттері олар жататын әуеайлақтың атауын пайдалана отырып, белгіленеді.

## **2-тарау. Әуе қозғалысын ұйымдастыру**

Ескерту. 2-тараудың тақырыбы жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

14. ӘҚҚ ұйымдастыру (бұдан әрі – ӘҚҰМ) әуе кеңістігін пайдалану мен әуе қозғалысына қызмет көрсетуді және авиация қызметін регламенттейтін Қазақстан Республикасының нормативтік-құқықтық құжаттарының талаптарына сәйкес жүзеге асырылады.

15. ӘҚҰМ әуе қозғалысының қажеттіліктерін қамтамасыз ететін және мына:

1) әуе қозғалысының ең жоғары жүктемесіне төзімді қабілеті бар жеткілікті өткізу қабілеті мен икемділігі;

2) әуе қозғалысы жиілігінің болжамды арттыруын қамтамасыз ету үшін оларды жетілдіру мүмкіндігі;

3) пайдалану барысында ӘҚК персоналын оқыту мүмкіндігі;

4) ӘҚК мамандарының жұмысын бақылау және ӘҚК әдістерін стандарттау қабілеті;

5) әуе кеңістігін пайдалану үшін бақылау мүмкіндігі бар ӘҚК-ның жоғары тиімді және қауіпсіз жүйесін жасау бойынша ұйымдастыру-техникалық шешімдер кешенін әзірлеу мен енгізу болып табылады.

15-1. ӘҚҰм жүйесіндегі ұшу қауіпсіздігіне байланысты өзгерістер аэронавигациялық қызмет көрсетуді жеткізушінің бағалауына жатады. Мұндай өзгерістердің тізбесі Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2017 жылғы 26 маусымдағы № 384 бұйрығымен бекітілген Аэронавигациялық қызмет көрсетуді берушіні сертификаттау және оған сертификат беру қағидаларын, сондай-ақ аэронавигациялық қызмет көрсетуді берушілерге қойылатын сертификаттау талаптарының 33 және 34-тармақтарына сәйкес айқындалады (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 15468 болып тіркелген).

Аэронавигациялық қызмет көрсетуді жеткізуші ұшу қауіпсіздігінің белгіленген деңгейін одан әрі қолдауды тексеру мақсатында енгізу нәтижелерін бақылау мүмкіндігінің болуын қамтамасыз етеді (өзгеріс сипатының салдарынан ұшу қауіпсіздігінің қолайлы деңгейі саны жағынан көрсету мүмкін болмаған жағдайларда, ұшу қауіпсіздігін бағалау пайдалану тәжірибесі негізінде жүргізілуі мүмкін).

**Ескерту. Нұсқаулық 15-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 14.04.2016 № 375 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі); жаңа редакцияда - ҚР Көлік министрінің м.а. 04.01.2024 № 2 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрықтарымен.**

15-2. Ұшу қауіпсіздігін бағалау кезінде ұшу қауіпсіздігі тұрғысынан маңызды болып саналатын барлық факторлар ескеріледі, соның ішінде:

1) ӘК навигациялық мүмкіндіктері мен сипаттамаларын қоса алғанда, ӘК типтері және олардың ұшу-техникалық сипаттамалары;

2) ауа қозғалысының тығыздығы мен таралуы;

3) әуе кеңістігінің күрделілігі, ӘҚҰ маршруттарының құрылымы және әуе кеңістігінің жіктелуі;

4) ҰҚЖ конфигурациясын, олардың ұзындығын және рульдеу жолдарының конфигурациясын қоса алғанда, әуеайлақтың конфигурациясы;

5) ӘҚК диспетчерінің араласу мүмкіндігін қоса алғанда, "ауа – жер" байланыс түрі және байланыс процесінде диалог жүргізудің уақытша параметрлері;

6) байқау жүйесінің түрі мен мүмкіндіктері, сондай-ақ ӘҚК диспетчеріне ескертудің қосалқы функциялары мен функцияларын жүзеге асыруға мүмкіндік беретін жүйелердің болуы;

7) кез келген ерекше жергілікті немесе өңірлік метеорологиялық құбылыстар.

**Ескерту. Нұсқаулық 15-2-тармақпен толықтырылды - ҚР Көлік министрінің м.а. 04.01.2024 № 2 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

16. ӘҚҰМ мыналарды:

1) әуе қозғалысының жиілігін бақылауды;

2) әуе кеңістігінің құрылымдары мен жіктелімін әзірлеуді;

3) ӘҚК органдарының құрылымдарын әзірлеуді;

4) әуе қозғалысын жоспарлау мен үйлестіру жүйесін әзірлеуді;

5) ӘҚК қамтамасыз ететін жүйені әзірлеуді;

6) әуе қозғалысының ағындарын жоспарлау мен ұйымдастыруды;

7) аралас диспетчерлік пункттер мен ұшуды қамтамасыз ететін басқа қызмет мамандарының арасындағы өзара іс-қимылды ұйымдастыруды;

8) әуе кеңістігін пайдаланғаны үшін бақылау жүйесін құруды;

9) ӘҚК регламенттейтін құжаттар әзірлеуді қамтиды.

17. ӘҚК ұйымдастыру кезінде шешілетін міндеттер:

1) әуе кеңістігі құрылымдарының элементтері шекараларының талап етілетін көлемдері мен шекараларын белгілеу негіздемесі;

2) күту аймақтарын ұйымдастыру, пилотаждық, арнаулы және басқа аймақтарды ұйымдастыру;

3) ұшудың барлық кезеңдерінде әуе кемелері қозғалысының қағидаларын, схемалары мен режимдерін әзірлеу;

4) ӘҚК кезінде ұшуларды радиотехникалық, метеорологиялық және аэронавигациялық қамтамасыз ету;

5) ұшып келетін, ұшып шығатын және ұшып өтетін әуе кемелерінің ағындарын басқару қағидалары мен рәсімдерін әзірлеу;

6) диспетчерлік пункттерді (секторларды) және ӘҚК беру шептерін ұйымдастыру;

7) ӘҚК қызметтерінің жұмыстарын ұйымдастыру.

17-1. Аэронавигациялық ұйым азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйымға және азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органға жарты жылдық бойынша әуе қозғалысына қызмет көрсету қауіпсіздігінің мерзімдік талдауын ұсынады. Жүргізілетін талдаудың құрылымы мен бағыттары Халықаралық азаматтық авиация ұйымының "Әуе қозғалысын ұйымдастыру" аэронавигациялық қызмет көрсету ережелері (DOC PANS-ATM 4444) құжатының ұсынымдарын ескере отырып айқындалады.

**Ескерту. Нұсқаулық 17-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.10.04 № 664 (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік**

он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі); жаңа редакцияда - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 20.01.2015 № 20 (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі); жаңа редакцияда - 05.06.2019 № 366 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрықтарымен.

## **2-1-тарау. Объективті бақылау құралдарын пайдалану**

Ескерту. 2-1-тараудың тақырыбы жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

Ескерту. Нұсқаулық 2-1-тараумен толықтырылды - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.10.04 № 664 (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.

17-2. ӘКҚ мамандарының жұмыстарын объективті бақылау құралдарын пайдалану тәртібі.

17-3. Талдауға "Диспетчер-Экипаж", "Диспетчер-Диспетчер", "Диспетчер-АМСА қадағалаушы" радиоалмасуларын, ӘКҚ органдарымен, кәсіпорындармен, басқа қызметтермен ӘКҚ қызметінің өзара іс-қимыл арналарын, сондай-ақ нұсқаулар мен ӘКҚ қызметінің кезекші ауысым жұмысындағы талдауларын міндетті түрде қамтитын (осы Нұсқаулықтың 64, 66, 78, 96, 97-тармақтарына сәйкес ұйымдастырылатын жазбаша мәліметтер мен хабарлар) объективті бақылау құралдарынан үзінділері жатады.

17-4. Үзінді көшірмелер жүргізетін лауазымды адамдардың тізбесін аэронавигациялық қызмет көрсетуді берушінің (филиалдың) басшысы бекітеді.

Ескерту. 17-4--тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 28.01.2021 № 35 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

17-5. Объективті бақылау құралдарынан үзінділер және оған талдау жасау мынадай жағдайларда орындалады:

1) жоспарлы:

ӘКҚ қызметі бастығының бақылауы үшін айына 2 реттен кем емес. Көлемді ӘКҚ қызметінің бастығы белгілейді;

ӘКҚ ауысым мамандарының (аға диспетчерлер) жұмыстарына ұшу жетекшісі бақылау жасау үшін – (негізгі сағаттардағы әр ауысым бойынша) - айына 2 реттен кем емес. Көлемін ұшуды басқарушы (аға диспетчер) анықтайды;

күрделі метеорологиялық жағдайларда ӘКҚ қызметінің диспетчерлері мен АМО қадағалаушылары арасында келіссөздер жүргізуді бақылау үшін - ӘКҚ қызметі басшылары белгілеген мөлшерде және диспетчерлік пункттерде, айына 1 реттен кем емес;

аралас диспетчерлік пункттермен ӘҚҚ қызметі диспетчерлерінің келіссөздер жүргізуін бақылау үшін - ӘҚҚ қызметі басшылары белгілеген мөлшерде, айына 1 реттен кем емес.

2) жоспардан тыс:

авиациялық оқиғалар кезінде (Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2017 жылғы 27 шілдедегі № 505 бұйрығымен бекітілген (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 15597 болып тіркелген) Азаматтық және эксперименталды авиациядағы авиациялық оқиғалар мен инциденттерді тексеру қағидаларының талаптарына сәйкес);

"А" литерлі рейсін қамтамасыз ету кезінде;

әуе қозғалысы кезіндегі инцидент туралы әуе кемесінің экипажынан есеп беру түскен кезде.

**Ескерту. 17-5-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

17-6. Аэронавигациялық ұйым ӘҚҚ қызметіндегі объективті бақылау құралдарының деректерін ажыратып талдау жүргізу негізінде есеп жасайды.

Есеп азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйымға тоқсан сайын беріледі.

**Ескерту. 17-6-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 05.06.2019 № 366 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

## **2-2-тарау. ӘҚҚ органдарының жұмысын ұйымдастыру**

**Ескерту. 2-2-тараудың тақырыбы жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

Ескерту. Нұсқаулық 2-2-тараумен толықтырылды - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 17.03.2014 № 197 бұйрығымен (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).

17-7. ӘҚҚ органының (ӘҚҚ қызметінің) міндеттері мен функциялары аэронавигациялық ұйымның (филиалдың) басшысы бекітетін ӘҚҚ органы (ӘҚҚ қызметі) туралы ережеде айқындалады.

ӘҚҚ органының (ӘҚҚ қызметінің) ұйымдастырушылық-штаттық құрылымы ӘҚҚ органы (ӘҚҚ қызметі) туралы ережемен айқындалатын міндеттерге және функцияларға сәйкес әзірленеді және оның негізінде бағыныстылық механизмі белгіленеді.

**Ескерту. 17-7-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

17-8. Лауазымдық нұсқаулықтар штат кестесімен көзделген ӘҚК органдағы (ӘҚК қызметіндегі) әрбір лауазым үшін әзірленеді және аэронавигациялық ұйымның (филиалдың) басшысы бекітеді.

**Ескерту. 17-8-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

17-9. ӘҚК органы (ӘҚК қызметі) қарамағында болатын аэронавигациялық ұйым мыналарды белгілейді:

1) құжат айналымы және іс жүргізу рәсімдері;

2) ӘҚК органы (ӘҚК қызметі) ұсынатын ерекшеліктерді (қызмет көрсету көлемдерін) ескере отырып, ӘҚК мамандарының нормативтік есептелген санына сәйкес штат санын, ӘҚК органы (ӘҚК қызметі) үшін белгіленген міндеттер мен функцияларды орындау үшін адам ресурстарындағы тапшылықты, сондай-ақ осы мәселені шешу жөніндегі қажетті шараларды қамтуға тиіс;

3) тиісті тәжірибесі мен біліктілігі бар ӘҚК мамандарын іріктеу және сақтау жөніндегі ұйымның саясатын;

4) орта мерзімді (2 жыл) және ұзақ мерзімді (5 жыл) кезеңге ӘҚК-дің жаңа мамандарына қажеттілікті болжау рәсімдері, сондай-ақ ӘҚК органының (ӘҚК қызметінің) кадр резервіне кіретін ӘҚК мамандарының тізілімін жүргізу.

**Ескерту. 17-9-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

17-10. Жұмыс кестесі мен ауысымдар саны еңбек жағдайлары мен жұмыс аптасының режимін ескере отырып, аэронавигациялық ұйымның (филиалдың) басшысы бекітетін ішкі еңбек тәртібі қағидасында айқындалады.

ӘҚК органының (ӘҚК қызметінің) жұмыс кестесін аэронавигациялық ұйымның (филиалдың) құрылымдық бөлімшесінің басшысы бекітеді. Ол ӘҚК органы (ӘҚК қызметі) персоналының жұмыс істеген уақытының, сондай-ақ бұзу себебін көрсетіп, ӘҚК органы (ӘҚК қызметі) персоналының жұмыс кестесін бұзу фактілерінің есебін жүргізуді ұйымдастырады.

17-11. Ауысым жұмысын ұйымдастыру және бақылау бекітілген лауазымдық нұсқаулықтарына сәйкес ұшу басшыларына (аға диспетчерлерге) немесе олардың орнын ауыстыратын тұлғаларға жүктеледі.

17-12. Ұшу басшысына (аға диспетчерге немесе жоғарыда аталған лауазымды тұлғалардың міндеттерін орындау жүктелген тұлғаға) шұғыл жағдайларда әуе кемелерінің ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етумен байланысты мәселелер бойынша ұшуды жүргізуді және әуе қозғалысына қызмет көрсетуді қамтамасыз ететін объектілер мен қызметтердің лауазымды тұлғалары бағынады.

17-13. Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2017 жылғы 5 маусымдағы № 324 бұйрығымен (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 15325 болып тіркелген) бекітілген "Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясында медициналық куәландыру және қарап-тексеру қағидаларының " 53-тармағынның 1)-тармақшасына сәйкес ӘҚК органында (ӘҚК қызметінде) ӘҚК диспетчерлерінің өз лауазымдық міндеттерін орындамас бұрын ӘҚК диспетчерлерінің (ұшу басшыларының, аға диспетчерлерінің) медициналық бақылаудан (куәландырудан) өтуі ұйымдастырылады, сондай-ақ өз міндеттерін орындау процесіндегі алкогольмен, есірткімен, уытқұмарлықпен мас күйі белгілері бар ӘҚК органы персоналына рұқсат бермеу бойынша бақылау тәртібі әзірленеді.

**Ескерту. 17-13-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

17-14. Аэронавигациялық ұйым ӘҚК органын (ӘҚК қызметін) ӘҚК мақсатында қолданылатын жабдықтар мен (немесе) жүйелерді пайдаланушылардың нұсқаулықтарымен, ӘҚК органында (ӘҚК қызметінде) аэронавигациялық ақпарат құжаттарымен (аэронавигациялық ақпарат жинақтарымен) қамтамасыз етіп, олардың сақталуына, жүргізілуіне және ӘҚК персоналына таныстырылуына жауапты лауазымды тұлғаны тағайындайды.

**Ескерту. 17-14-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

17-15. Аэронавигациялық ұйым ӘҚК органы (ӘҚК қызметі) үшін ӘҚК органының (ӘҚК қызметінің) персоналын аэронавигациялық қызмет көрсету кезінде Қазақстан Республикасының нормативтік құқықтық актілерімен таныстыру және зерделеу нәтижелерін бекіту тәсілінің сипаттамасы бар бақылау данасын жүргізу жөнінде нұсқаулықтар (рәсімдер) әзірлеп, бекітеді.

17-16. Аэронавигациялық ұйым ӘҚК органдарында (ӘҚК қызметтерінде) бағынышты персоналдан әуе қозғалысына қызмет көрсетуді, оларды есепке алу және олар бойынша шешімдер қабылдау тәртібін жетілдіруге бағытталған ұсыныстар жасау механизмін әзірлейді.

17-17. Әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында ұшу басшысы (аға диспетчер немесе аталған лауазымды тұлғалардың міндеттерін атқару жүктелген тұлға) бекітілген лауазымдық нұсқаулық талаптарына сәйкес:

өзі басқаратын диспетчерлік ауысымның кезекшілік алдында медициналық бақылаудан (куәландырудан) өтуін бақылайды;

өзі басқаратын диспетчерлік ауысым үшін кезекшілік алдында нұсқама өткізуді және кезекшілік кезеңіндегі жұмыс нәтижелерін талқылауды ұйымдастырады;



өзі басқаратын диспетчерлік ауысым жұмысының кезекшілік кезінде сапалы ұйымдастырылуын қамтамасыз етеді.

17-18. ӘҚК органының (ӘҚК қызметінің) диспетчері лауазымдық міндеттерін жұмыс орнында ӘҚК диспетчерінің қолданыстағы куәлігі болған жағдайда жүзеге асырады. ӘҚК органының (ӘҚК қызметінің) диспетчеріне куәлігі қолданылу мерзімін ұзарту үшін немесе біліктілік белгілерін алу үшін жіберілген жағдайда лауазымдық міндеттерін жұмыс орнында орындауына куәліктің және ондағы біліктілік белгілерінің мерзімі өтпеген болса рұқсат етіледі.

17-19. ӘҚК органында (ӘҚК қызметінде) аэронавигациялық ұйымның басшысы айқындаған рәсімге сәйкес ӘҚК органы персоналы куәліктерінің қолданылу мерзімдерін бақылауды жүзеге асыратын лауазымды тұлға тағайындалады.

17-20. ӘҚК органында (ӘҚК қызметінде) оқу орындарында (даярлау орталықтарында) біліктілікті арттыру, даярлықтан өту, жаттығу құрылғысында дайындау кестелері жүргізіледі.

17-21. ӘҚК органында (ӘҚК қызметінде) әуе қозғалысына қызмет көрсету тиімділігін арттыруға бағытталған жұмыс жоспарлары (жылдық, тоқсандық), сондай-ақ ӘҚК және ұшуды жоспарлау жөніндегі мамандардың даярлығын ұйымдастыру мен кәсіби деңгейін қолдау "Ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етуге қатысатын авиация персоналының кәсіптік даярлығының үлгілік бағдарламасы туралы" Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің 2013 жылғы 28 қыркүйектегі № 764 (Қазақстан Республикасының нормативтік құқықтық актілердің Мемлекеттік тіркеу тіркелімінде № 8785 болып тіркелген) бұйрығымен бекітілген Ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етуге қатысатын авиация персоналының кәсіптік даярлығының үлгілік бағдарламасына сәйкес әзірленген ӘҚК персоналын техникалық оқыту жоспарлары жүргізіледі.

17-22. Ауысымдардың жұмысын ұйымдастыру кезінде ӘҚК органы (ӘҚК қызметі) ең көп жүктеме түсірілген бағыттардағы (секторлардағы) жұмыс ерекшеліктерін ескереді.

17-23. Аэронавигациялық ұйым ӘҚК органдары (ӘҚК қызметтері) үшін әуеайлақтардың аэронавигациялық паспорттарына (әуеайлақ ауданында ұшуды орындау жөніндегі нұсқаулықтар) енгізілген әуе қозғалысын ұйымдастыру мәселелері бойынша өзекті ақпараттың ӘҚК органдары тарапынан бақылау рәсімін бекітеді.

### **2-3-тарау. Әуе кеңістігінің ағындарын ұйымдастыру**

**Ескерту. 2-3-тараудың тақырыбы жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

Ескерту. Нұсқаулық 2-3-тараумен толықтырылды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 14.04.2016 № 375 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

17-24. Әуе қозғалысының ағындарын ұйымдастыру – ӘҚҚ органының өткізу қабілетін барынша пайдалануды және ӘҚҚ тиісті органы мәлімдеген өткізу қабілеттілігінің әуе қозғалысы көлемдерінің сәйкестігін қамтамасыз ету үшін әуе қозғалысының қауіпсіз, реттелген және жеделдетілген ағындарын ұйымдастыру жөніндегі қызмет. Әуе қозғалысының ағындарын ұйымдастыру ICAO Doc 9971 "Әуе қозғалысының ағындарын бірлесіп ұйымдастыру жөніндегі нұсқаулық" берілген ұсынымдарды ескере отырып жүзеге асырылады.

**Ескерту. 17-24-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Көлік министрінің м.а. 04.01.2024 № 2 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

17-25. Әуе қозғалысы ағындарын ұйымдастырудың негізгі міндеттері:

- 1) әуе кеңістігін пайдаланушылардың әуе кеңістігін пайдалануға суаруларда барынша қанағаттандыру;
- 2) ӘҚҚ органдарын өткізу қабілетінің артуынан қорғау;
- 3) әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде ұшу қауіпсіздігінің қажетті деңгейін қамтамасыз ету болып табылады.

17-26. Әуе қозғалысының ағынын ұйымдастыруды реттеу жөніндегі шаралар мыналарға:

- 1) заңсыз араласуға ұшыраған;
- 2) іздестіру-құтқару ұшуларын, табиғи және техногендік сипаттағы төтенше жағдайлар кезінде көмек көрсету мақсатындағы, сондай-ақ медициналық және басқа да гуманитарлық мақсаттағы ұшуларды орындайтын;
- 3) "А" және "ОК" литері бойынша әуе кемелерінің ұшуын;
- 4) мемлекеттік органдардың арнайы мәлімделген ұшуын орындайтын әуе кемелеріне қолданылмайды.

17-27. ӘҚҚ органдары қызмет көрсететін әуе кемелерінің саны басым жағдайда ӘҚҚ органдары ұшуды басқаруды қауіпсіз қамтамасыз ете алатын әуе кемелерінің санынан аспауы тиіс.

17-28. Әуе қозғалысының қажеттілігі ұзақ және жиі кешігуді тудыра отырып, ӘҚҚ органдарының өткізу қабілеттілігінен тұрақты түрде асып кеткен жағдайда, аэронавигациялық ұйым:

- өткізу қабілеттілігін барынша пайдалануға бағытталған шараларды қабылдайды;
- әуеайлақ пайдаланушысымен бірлесіп нақты және болжамды қажеттіліктерге есептелген өткізу қабілеттілігін арттыру бойынша жоспарларды әзірлейді.

17-29. Өткізу қабілеттілігі нақты асып кеткен кезде ӘҚК органының, осы Нұсқаулықтың 17-26-тармағында көрсетілген жағдайларды қоспағанда, әуе кеңістігінің нақты көлеміне (секторына) кіруді шектеуге құқығы бар.

## **2-4-тарау. ӘҚК мамандарының жұмыс уақыты мен демалыс уақытын нормалау**

**Ескерту. Нұсқаулық 2-4-тараумен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

### **1-параграф. Жалпы ережелер**

17-30. ӘҚК мамандарының жұмыс уақыты мен демалу уақытын нормалау (бұдан әрі – Нормалар) аэронавигациялық қызмет көрсетуді берушімен еңбек шартын жасасқан, ұшу қауіпсіздігіне тікелей байланысты ӘҚК мамандарының жұмыс уақыты мен демалу режимінің ерекшеліктерін белгілейді, оларға мынадай персонал жатады:

- 1) ӘҚК диспетчері;
- 2) ӘҚК диспетчер-нұсқаушысы;
- 3) ұшу басшысы (аға диспетчер);
- 4) орталықтар үшін ұшу-ақпараттық қызмет көрсету маманы ұшу ақпараты немесе әуеайлақтық ұшу-ақпараттық қызмет көрсету органдары.

Нормалар Қазақстан Республикасының еңбек заңнамасын ескере отырып және Халықаралық Азаматтық авиация ұйымының (ИКАО) стандарттары мен ұсынылатын практикасын ескере отырып белгіленеді.

17-31. Тұрақты қадағалау шеңберінде азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйым аэронавигациялық қызмет көрсетуді берушінің ӘҚК мамандарының жұмыс және демалыс уақытын нормалау жөніндегі белгіленген талаптарды сақтауын бақылауды жүзеге асырады.

17-32. Аэронавигациялық қызмет көрсетуді берушіге күтпеген, күтпеген пайдалану жағдайларында туындайтын қосымша тәуекелдерге байланысты мәселелерді шешу мақсатында жұмыс уақытын нормалаудан ауытқуға мүмкіндік беретін тәртіп осы тараудың 5-параграфында белгіленген.

### **2-параграф. Жұмыс уақыты**

17-33. ӘҚК маманының жұмыс уақытының құрамына мыналар кіреді:

- 1) мыналардан тұратын жұмыс ауысымының уақыты:  
орталықтандырылған жинау орнынан қашықтағы жұмыс орнына дейін және кері;  
ауысым алдындағы медициналық тексеруден өту;  
нұсқамалар, талдаулар өткізу;  
жұмыс орнында болу уақыты;

регламенттелген үзілістер;

2) кәсіптік және (немесе) техникалық оқуға кететін уақыт;

3) белгіленген тәртіппен бекітілетін нормалар бойынша теориялық білімді тренажерлық дайындау және тексеру уақыты;

4) авиациялық медициналық орталықта медициналық куәландырудан өту уақыты;

5) Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 2017 жылғы 31 шілдедегі № 517 бұйрығымен бекітілген (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 15600 болып тіркелген) авиация персоналының біліктілік деңгейін айқындау қағидаларына сәйкес бекітілетін емтихан алушылардың қызметі жөніндегі басшылыққа сәйкес айқындалатын теориялық және практикалық емтихандарды өткізуге арналған уақыт;

6) егер лауазымдық (қызметтік міндеттерде) көзделген болса, ӘҚК қызметі басшылығының тапсырмасы бойынша өзге де міндеттер;

7) резервтегі кезекшілік.

17-34. ӘҚК маманының жұмыс уақытының қалыпты ұзақтығы аптасына 36 сағаттан аспайды, яғни күнделікті жұмыс ұзақтығы дүйсенбіден жұмаға дейін қоса алғанда 7,2 сағатты сенбі мен жексенбіде екі демалыс күнімен немесе дүйсенбіден сенбіге дейін аптасына бір демалыс күнімен 6 сағатты құрайды.

17-35. ӘҚК маманы қатарынан 6 күннен артық жұмыс істемейді.

17-36. Өндірістік процестің ұзақтығы күнделікті жұмыстың барынша рұқсат етілген ұзақтығынан асқан жағдайларда (осы Қағидалардың 17-34-тармағы) ӘҚК маманы үшін ауысымдық жұмыс енгізіледі. Ауысымдық жұмыс кезінде ӘҚК маманы ауысымдық кестеге сәйкес белгіленген жұмыс уақытының ұзақтығы ішінде жұмыс жүргізеді.

17-37. Егер жұмыс ауысымдар арасында кемінде 12 сағат үзіліс сақталмаса, қатарынан екі жұмыс ауысым ішінде жұмыс істеуге тыйым салынады.

17-38. Ауысым кестесін аэронавигациялық қызмет көрсетуді жеткізуші жасайды және еңбек тәртібі қағидаларына сәйкес ӘҚК персоналының назарына жеткізіледі.

17-39. Егер өндірістің (жұмыстың) шарттары бойынша белгіленген күнделікті немесе апталық жұмыс уақытының ұзақтығын сақтау мүмкін болмаса, ӘҚК маманы үшін жұмыс уақытының жиынтық есебі қолданылады.

Жұмыс уақытын жиынтық есепке алу кезінде жұмыс ауысымының рұқсат етілген ең ұзақ ұзақтығы 12 сағаттан аспауы тиіс. Түнгі ауысым уақытымен (жергілікті уақытпен 22.00-ден жергілікті уақытпен 06.00-ге дейін) толық немесе ішінара сәйкес келетін ауысым үшін жұмыс орнында (тікелей ӘҚК) болу уақыты 10 сағаттан аспауы тиіс.

Жұмыс уақытының есептік кезеңі кемінде 1 тоқсанды және 1 жылдан аспайды. Есептік кезеңдегі жұмыс уақытының ұзақтығы осы Нұсқаулықтың 17-34-тармағында көзделген аптасына жұмыс сағаттарының қалыпты санынан аспауға тиіс.

Жұмыс уақытының жиынтық есебін жүргізу тәртібі және есептік кезеңнің нақты ұзақтығы аэронавигациялық ұйымның еңбек тәртібі қағидаларында белгіленеді.

Жұмыс уақытының жиынтық есебін белгілеу кезінде жұмыстың аяқталуы мен оның келесі жұмыс күні (жұмыс ауысымы) басталуы арасындағы қызметкердің демалыс ұзақтығын сақтау міндетті болып табылады.

### **3-параграф. Демалыс уақыты**

17-40. ӘҚҚ маманының Қазақстан Республикасының еңбек заңнамасына сәйкес демалыстың мынадай түрлеріне құқығы бар:

күнделікті (ауысымаралық) демалыс;

жұмыс күні (жұмыс ауысымы) ішіндегі үзілістер;

демалыс күндері;

мереке күндері (осы Қағидалардың 17-34-тармағында көзделген күнделікті жұмыс кезінде);

негізгі ақы төленетін жыл сайынғы еңбек демалысы және қосымша ақы төленетін жыл сайынғы еңбек демалысы.

17-41. Жұмыс күні (жұмыс ауысым) ішінде ӘҚҚ маманына демалыс және тамақтану үшін ұзақтығы кемінде 30 минут, ал түнгі ауысым уақытына толық немесе ішінара сәйкес келетін жұмыс ауысым үшін (жергілікті уақытпен 22.00-ден жергілікті уақытпен 06.00-ге дейін) еңбек тәртібіне және ұжымдық шартқа сәйкес кемінде 1 сағат үзіліс беріледі.

Көрсетілген үзіліс жұмыс уақытына қосылмайды. Үзіліс беру уақыты және оның нақты ұзақтығы ұйымның еңбек тәртібі қағидаларында белгіленеді.

17-42. Жұмыс жағдайлары бойынша тынығуға және тамақтануға үзіліс беру мүмкін болмаған жағдайларда, жұмыс беруші ӘҚҚ маманына жұмыс уақытында тынығу және тамақтану мүмкіндігін қамтамасыз етеді. Мұндай жағдайлардың тізбесі және демалуға және тамақтануға арналған орындар ұйымның еңбек тәртібі қағидаларында белгіленеді.

17-43. Жұмыс орнында (диспетчерлік пунктте) әуе қозғалысына қызмет көрсетуді тікелей жүзеге асыратын ӘҚҚ маманына үздіксіз жұмыстан кейін кемінде 2 сағат ұзақтығы кемінде 15 минут регламенттелген үзіліс беріледі.

17-44. Нақты диспетчерлік пункттің жауапкершілік ауданы (аймағы) шегінде әуе қозғалысының қарқындылығы кезінде ӘҚҚ диспетчерінің жүктеме көрсеткішінің нормативтік мәніне (осы Нұсқаулыққа 1-қосымшаның 16-тармағында көзделген) қол жеткізілген кезде ӘҚҚ маманына жұмыстың әр сағатынан кейін ұзақтығы кемінде 10 минут қосымша үзіліс беріледі.

17-45. Үзіліс беру (демалу және тамақтану үшін, регламенттелген) және ауысымның ӘҚҚ мамандарын ауыстыру тәртібін міндеттердің күрделілігі мен жұмыс жүктемесін, ӘҚҚ үздіксіздігін және ауысымда ауысымдық құрамның болуын ескере отырып, ұшу басшысы (ауысымның аға диспетчері) айқындайды.

ӘҚҚ органдарында тиісті біліктілік белгісі бар және осы жұмыс орнында ( диспетчерлік пунктте) жұмысқа рұқсаты бар ұшу басшысы (ауысымның аға диспетчері ) ӘҚҚ маманын ауыстыру жолымен үзіліс беруге жол беріледі. Үзілістер/ауыстырулар беру кезінде ауа және жер үсті жағдайы, сондай-ақ қолда бар ақпаратты ескере отырып, оның дамуы ескеріледі.

ӘҚҚ қызметін ұйымдастыру шарттары бойынша ауысымдық құрамы жоқ ӘҚҚ органдарында ӘҚҚ маманының үзіліс беруін келісу басқа әуеайлақтың не аудандық диспетчерлік орталықтың ұшу басшысымен жүзеге асырылады, оның қарамағында ол мынадай шарттар сақталған кезде болады:

1) ӘҚҚ органының тікелей қызмет көрсетуіндегі әуеайлақ ауданында ( жауапкершілік аймағында) ұшулардың болмауы;

2) әуеайлақтың маневр жасау алаңында жұмыстардың болмауы.

Регламенттелген үзіліс беру уақыты демалыс және тамақтану үшін үзіліс беру уақытымен сәйкес келген кезде регламенттелген үзіліс берілмейді.

17-46. Демалыс күндері ӘҚҚ маманына ауысымдық кестелерге сәйкес аптаның әр күндері беріледі.

Қатарынан үш түнгі ауысымды тағайындауға жол берілмейді. Қатарынан екі түнгі ауысымды тағайындаған кезде келесі жұмыс ауысымымен үзіліс кемінде 72 сағатты құрайды.

17-47. Қазақстан Республикасының еңбек заңнамасында көзделген жағдайларда, осы Қағидалардың 17-37-тармағы сақталған жағдайда, ӘҚҚ маманы демалыс күндері оның жазбаша келісімімен жұмысқа тартылуы мүмкін.

Демалыс күні ӘҚҚ мамандарын жұмысқа тарту Қазақстан Республикасы еңбек заңнамасының талаптарына сәйкес басқа демалыс немесе ақы төлеу күні беріле отырып , жұмыс берушінің жазбаша өкімі бойынша жүргізіледі.

#### **4-параграф. Кезекшілік**

17-48. Аэронавигациялық қызмет көрсетуді беруші ӘҚҚ персоналының резервінде кезекшілікті ұйымдастыра алады. ӘҚҚ маманы резервіндегі кезекшіліктердің ең көп саны 7 (жеті) күндік кезеңде 3-тен (үштен) аспауы тиіс.

17-49. ӘҚҚ маманы жұмыс орнына келмеген кезде резервтегі кезекшілік кезеңінің ең ұзақ ұзақтығы 20 сағатты құрайды.

#### **5-параграф. Пайдаланудың күтпеген, кездейсоқ жағдайларында туындайтын қосымша тәуекелдерге байланысты мәселелерді шешу мақсатында жұмыс уақытын нормалау ережелерінен ауытқу тәртібі**

17-50. Осы нормалармен белгіленген ең жоғары шектерден тыс жұмыс уақытын ұлғайтуға мемлекеттің қорғаныс қабілетін қамтамасыз етуге байланысты жұмыстарды

жүргізу кезінде (ұрыс қимылдарын жүргізуді қоса алғанда), аварияның немесе дүлей зілзалананың салдарын жою кезінде не ұқсас күтпеген жағдайлар кезінде жол беріледі, бұл туралы аэронавигациялық қызмет көрсетуді берушінің уәкілетті тұлғасының қолы қойылған жұмыс уақытын есепке алу құжаттамасында тиісті жазба орындалуға тиіс.

17-51. Аэронавигациялық қызмет көрсетуді беруші ұзартылғаннан кейін күнтізбелік 30 (отыз) күннен кешіктірілмейтін мерзімде азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйымды аэронавигациялық қызмет көрсетуді берушінің шешімі бойынша жүргізілген ең жоғары тәуліктік жұмыс уақытын ұзарту туралы осындай шешім қабылдау себептерін көрсете отырып хабардар етеді. Мұндай хабарлама мынаны қарастырады:

1) қабылдамау қажеттілігінің негіздемесі;

2) ауытқу дәрежесі;

3) қабылдамаудың күшіне енген күні мен уақыты;

4) ауытқуды негіздеу тәртібімен жағымсыз салдарларды азайту жөніндегі шараларды сипаттай отырып, ұшу қауіпсіздігінің жай-күйін талдауды қамтиды.

17-52. Егер хабарлама осы Нормалармен белгіленген ең жоғары шектерден артық жұмыс уақытын күнтізбелік 30 күннен асатын кезеңге ұлғайтуды көздесе, Уәкілетті ұйым бас тартуды негіздеу тәртібімен теріс салдарларды төмендету жөніндегі шараларды сипаттай отырып, ұшу қауіпсіздігінің жай-күйін талдағаннан кейін бас тартудың осындай мерзімін келіседі не дәлелді себептер бойынша келісуден бас тартады.

### **3-тарау. Әуе қозғалысына қызмет көрсету**

**Ескерту. 3-тараудың тақырыбы жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

18. Әуе қозғалысына қызмет көрсету міндеттері:

1) әуе кемелері арасындағы қақтығыстардың алдын алу;

2) маневрлеу алаңындағы әуе кемелерінің осы алаңдағы кедергілермен соқтығысуын болдырмау;

3) әуе қозғалысын жеделдету және реттеу;

4) ұшуды қауіпсіз орындауды қамтамасыз ету үшін қолда бар байланыс құралдарын пайдалана отырып, консультациялар мен ақпарат беру болып табылады;

5) іздестіру-құтқару қызметтерінің көмегіне және осындай ұйымдарға қажетті жәрдем көрсетуге мұқтаж әуе кемелері туралы тиісті ұйымдарды хабардар ету.

**Ескерту. 18--тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 28.01.2021 № 35 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

19. ӘҚК қызметі ондағы персонал әуе қозғалысына қызмет көрсету бойынша міндеттерді орындаған кезінде әуе қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз ету және әуе кеңістігін пайдалану тәртібінің сақталуын бақылау үшін құрылады.

**Ескерту. 19-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Инвестициялар және даму министрінің 23.11.2015 № 1081 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

20. ӘҚК диспетчерлерінің технологиялық жұмыстарында баяндалған ӘҚК кезінде бақылау әдістерін қолдану тәртібі.

21. Әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсету бақыланатын әуе кеңістігіне ұсынылады және мыналарға бөлінеді:

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

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

- 1) аудандық диспетчерлік пункт (орталық);
- 2) әуеайлақтық диспетчерлік орталық (бұдан әрі – ӘДО) немесе әуеайлақ ауданының диспетчерлік пункттері (бұдан әрі – ӘАДП).

23. ӘҚК мақсаттары үшін мынадай диспетчерлік пункттер ұйымдастырылады:

- 1) рульдеу диспетчерлік пункті (бұдан әрі – РДП);
- 2) старттық диспетчерлік пункт (бұдан әрі – СДП);
- 3) мұнара диспетчерлік пункті (бұдан әрі – МДП);
- 4) шеңбер диспетчерлік пункті (бұдан әрі – ШДП);
- 5) жақындау диспетчерлік пункті (бұдан әрі – ЖДП);
- 6) жергілікті диспетчерлік пункт (бұдан әрі – ЖДП);
- 7) аудандық диспетчерлік пункт (орталық) (бұдан әрі – АДП (АДО)).

Жүктелген функцияларды толық орындау үшін қажет болған жағдайда осы диспетчерлік пункттерге қосымша көмекші диспетчерлік пункттер ұйымдастырылады.

ӘК экипаждарына ұшу алдындағы ақпараттық-консультациялық қызмет көрсету мақсаттары үшін "Брифинг" диспетчерлік пункті ұйымдастырылады.

Ұшудың қарқындылығы аз болғанда диспетчерлік пункттерді (бағыттарды, секторларды) бірыңғай диспетчерлік пунктке толық немесе ішінара, уақытша немесе тұрақты біріктіруді жүзеге асыруға рұқсат етіледі.

**Ескерту. 23-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Көлік министрінің м.а. 04.01.2024 № 2 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

23-1. Әуеайлақ (әуе торабы) ауданында әуе қозғалысы қарқынды болғанда және әуе кеңістігі күрделі ұйымдастырылған жағдайда жеке радиобайланыс жиілігін бөле отырып және шығу маршруты туралы ақпаратты, дәліздер, трассалар және межелі



әуеайлақ мен қосалқы әуеайлақтар бойынша шектеулер, тыйым салулар туралы жедел ақпаратты; режим туралы ақпаратты; ұшып шығу (межелі, қосалқы немесе ұшу маршруты бойынша) әуеайлағындағы ұшып шығу туралы шешім қабылдау қағидаларына сәйкес келмейтін немесе маршрут бойынша қозғалу қағидаларына әсер ететін метеожағдайлардың өзгеруі туралы ақпаратты, қауіпті ауа райы жағдайы туралы ескертпені, екі жақты шолу радиолокаторының (бұдан әрі - ЕШРЛ) жеке тану кодын (қажет болған жағдайда) және ұшуды қауіпсіз орындаумен байланысты өзге ақпаратты беру бойынша функционалдық міндеттерді жүктей отырып, қосымша ұшып шығуға қызмет көрсету пункті ("Деливери") ұйымдастырылуы мүмкін.

**Ескерту. Нұсқаулық 23-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 17.03.2014 № 197 бұйрығымен (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).**

23-2. Уақытша біріктірілген диспетчерлік пункттерде (секторларда) жұмыс істеу үшін әуе қозғалысына қызмет көрсететін персонал тиісті түрде аттестатталған және әрбір бірлескен диспетчерлік пункттерде (секторларда) ӘҚК жүзеге асыруға мүмкіндік беретін біліктілік белгілері бар.

**Ескерту. Нұсқаулық 23-2-тармақпен толықтырылды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 14.04.2016 № 375 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі); жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрықтарымен.**

23-3. Аудандық диспетчерлік қызмет көрсетумен және/немесе жақындау диспетчерлік қызмет көрсетумен, және/немесе әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсетумен айналысатын диспетчерлерге диспетчерлік қызмет көрсетуге және бұл ретте шешілетін міндеттерге тікелей қатысы жоқ функционалдық міндеттер жүктелмейді.

**Ескерту. Нұсқаулық 23-3-тармақпен толықтырылды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 14.04.2016 № 375 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

23-4. Әуеайлақтардағы ӘҚК органдарының жұмыс режимі осы аэронавигациялық ақпарат құжаттарында жарияланған әуеайлақтың тұрақты қолданыстағы жұмыс регламентіне сәйкес келеді.

Әуеайлақтың жұмыс регламенті әуеайлақ пайдаланушысы мен ӘҚК қызметі арасында алдын ала келісіледі.

**Ескерту. Нұсқаулық 23-4-тармақпен толықтырылды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 14.04.2016 № 375 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі); жаңа редакцияда – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми**

жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрықтарымен.

23-5. Аудандық диспетчерлік қызмет көрсету тәулік бойы ұсынылады.

Ескерту. Нұсқаулық 23-5-тармақпен толықтырылды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 14.04.2016 № 375 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

23-6. Перронда әуе кемелерінің қозғалысын ұйымдастыру тиісті ӘҚҚ органы мен әуежайды пайдаланушы арасындағы келісім негізінде жүзеге асырылады, онда әуеайлақтағы тиісті жауапкершілік аймақтары, сондай-ақ жер үстіндегі қозғалысқа қызмет көрсету кезінде сақталуы қажет рәсімдер толық айтылады.

Ескерту. Нұсқаулық 23-6-тармақпен толықтырылды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 14.04.2016 № 375 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

23-7. Нұсқаулық 23-7-тармақпен толықтырылды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 14.04.2016 № 375 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі); алып тасталды – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрықтарымен.

24. Аудандық диспетчерлік қызмет көрсету жауапкершілік белгіленген аймақтар шегінде АДП (ӘДО) диспетчері жүзеге асырады.

25. Жақындауға диспетчерлік қызмет көрсетуді жауапкершілік белгіленген аймақтар шегінде әуеайлақ ауданының диспетчері қамтамасыз етеді.

26. Әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсетуді жауапкершілік белгіленген аймақтар шегінде ӘДО (ӘАДП) диспетчері қамтамасыз етеді.

ЖДП, МДП диспетчерлік пункттері өзінің жауапкершілік аймақтарымен әуе кеңістігінің құрылымдарына байланысты ӘДП немесе ӘДО (ӘАДП) құрамына кіруі мүмкін.

26-1. Жұмыс жүктемесіне қарай диспетчерлік пункттерде (секторларда) жоспарлау және үйлестіру жөніндегі диспетчер-ассистент функцияларын орындайтын диспетчерлерінің жұмыс орындары қосымша ұйымдастырылады.

Ескерту. Нұсқаулық 26-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 17.03.2014 № 197 (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі); жаңа редакцияда - ҚР Көлік министрінің м.а. 04.01.2024 № 2 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрықтарымен.

27. Ұшу ақпарат орталығы ұшу ақпараты ауданының шегінде ұшу-ақпараттық қызмет көрсетуді қамтамасыз ету үшін құрылады.

28. Ұшу ақпараты ауданының шегінде (ҰАА) ұшу-ақпараттық қызмет көрсету және авариялық хабардар ету мына:

1) ӘҚК органы бақыланатын әуе кеңістігі мен бақыланатын әуеайлақтар шегінде әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсету функциясын жүктесе;

2) ұшу ақпараты орталығы, егер осындай қызмет көрсетуді қамтамасыз ету үшін жауапкершілік мұндай функцияларды жүзеге асыруға тиісті құралдары бар әуе қозғалысына қызмет көрсетуші органдарға жүктелмеген жағдайда қамтамасыз етіледі.

Бақыланбайтын әуе кеңістігіндегі авариялық хабардар ету әуе кемелерін пайдаланушыларға (иеленушілерге) немесе аэроклубтарға әуе кемелерін пайдаланушылармен жасалған келісім бойынша жүктеледі.

28-1. Әуе қозғалысына қызмет көрсетуді ұйымдастыру кезінде аэронавигациялық ақпарат құжаттарында осындай қызмет көрсетуді пайдалану үшін қажетті ақпарат жарияланады.

**Ескерту. Нұсқаулық 28-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 14.04.2016 № 375 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

28-2. Нақты ауданда ұшуды орындайтын әуе кемелерінің соқтығысуларын алдын алудың борттық жүйелерімен (САБЖ) жарақталғаны осы ауданда әуе қозғалысына қызмет көрсетуге деген қажеттілікті анықтау кезінде ескерілмейді.

**Ескерту. Нұсқаулық 28-2-тармақпен толықтырылды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 14.04.2016 № 375 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

**4-тарау. ӘҚК органдарының жауапкершілік аудандары (аймақтары).**

**ӘҚК органдары арасындағы әуе қозғалысына қызмет көрсетуді қабылдау-тапсыру шептері**

**Ескерту. 4-тараудың тақырыбы жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

29. Әрбір ӘҚК органы үшін ӘҚК бір органына кіруі мүмкін диспетчерлік пункттердің (секторлардың) жауапкершілік аудандарының (диспетчерлік аймақтарының) шекараларын ескере отырып, жауапкершілік ауданының (аймағының) шекаралары белгіленеді. ӘҚК органдары арасындағы әуе қозғалысына қызмет көрсетуді беру ӘҚК берудің белгіленген шептерінде жүзеге асырылады.

**Ескерту. 29-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

30. Әуе трассалары мен тораптық диспетчерлік аудандарды қамтитын диспетчерлік аудандардың шекаралары осы ауданда пайдаланылатын навигациялық құралдардың мүмкіндіктерін, "ауа-жер" радиобайланысымен қамтамасыз етуді ескере отырып, әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсетудің тиісті түрлерін қамтамасыз ету орынды

болатын АҰЕ бойынша ұшулардың траекторияларын немесе олардың бөліктерін қосу үшін жеткілікті әуе кеңістігін қамтитындай есеппен белгіленеді.

Ұшу ақпараты аудандарының (аймақтарының) және диспетчерлік аудандардың тізбесін және олардың шекараларын аэронавигациялық қызмет көрсетуді беруші айқындайды және аэронавигациялық ақпарат құжаттарында жарияланады.

Тораптық диспетчерлік аудандардың және диспетчерлік аймақтардың, TMZ және RTZ шекараларын аэронавигациялық қызмет көрсетуді жеткізуші әзірлейді және аэронавигациялық ақпарат құжаттарында жарияланады.

Бақыланбайтын әуеайлақтың әуеайлақ қозғалысы аймақтарының шекараларын әуеайлақты пайдаланушы әзірлейді, жауапкершілік ауданында әуеайлақ орналасқан әуе қозғалысына қызмет көрсету және/немесе әуе қозғалысын басқару органымен келісіледі және аэронавигациялық ақпарат құжаттарында жарияланады.

Әуе қозғалысын басқару аудандарының (аймақтарының) шекаралары ұшу ақпараты аудандарының (аймақтарының) және диспетчерлік аудандардың шекараларымен сәйкес келеді.

Әуеайлақтар аудандарының (тораптық диспетчерлік аудандардың) шекараларын айқындау кезінде ұшып шығу және қонуға кіру, екінші айналымға кету, күту аймағында ұшу схемалары, сондай-ақ аспаптар бойынша ұшып шығудың стандартты бағыттары (SID), стандартты аспаптар бойынша келу маршруттары (STAR), әуе трассаларына кіру (шығу) маршруттары.

Диспетчерлік ауданға тораптық диспетчерлік аудан - (ТМА), ӘҚҚ маршруттары, әуе трассалары, күту аймақтары және арнайы мақсаттағы басқа да аймақтар кіреді.

Егер АДО және ӘДО (ӘАДП) жауапкершілік ауданы (аймағы) тиесілігі бойынша әртүрлі аэронавигациялық ұйымдарға жататын болса, ӘҚҚ беру шептері тиісті ӘҚҚ органдары арасындағы үйлестіру рәсімдері туралы келісімге сәйкес белгіленеді.

Диспетчерлік аймақтардың бүйірлік шекаралары әуеайлақтарға келетін және әуеайлақтардан ұшып шығатын ӘҚ АҰЕ бойынша ұшу траекториялары өтетін әуе кеңістігі бөлігінің диспетчерлік аудандарына кірмейтін бөлігін қамтиды.

Диспетчерлік аймақтың бүйірлік шекаралары тиісті әуеайлақтың немесе әуеайлақтардың ортасынан қонуға кіру жүргізілетін бағыттарда кемінде 9,3 километр қашықтықта орналасады. Диспетчерлік аймақ бір-біріне жақын орналасқан екі немесе бірнеше әуеайлақты қамтиды.

Егер диспетчерлік аймақ диспетчерлік ауданның бүйірлік шекаралары шегінде орналасқан болса, ол жер бетінен кем дегенде диспетчерлік ауданның төменгі шекарасына дейін созылады.

Қажет болса, жоғарғы шекараны диспетчерлік ауданның төменгі шекарасынан жоғары орнатылады.

Ескерту. 30--тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 28.01.2021 № 35 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

31. ӘҚК беру шептері мынадай талаптарды ескере отырып белгіленеді:

1) ӘК ӘҚК беру шебінен ұшып өтуі кезінде "әуе-жер" тұрақты радиобайланысының және радиолокациялық бақылаудың (радиолокациялық эшелондау кезінде) болуы;

2) ӘҚК беру шептерінде ӘҚК кезіндегі рәсімдер санын барынша азайту.

Ескерту. 31-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

32. Алып тасталды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 14.04.2016 № 375 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

33. Алып тасталды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 14.04.2016 № 375 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

34. ЖДП диспетчері және / немесе әуеайлақ ауданының ӘҚК органы (оның жұмыс регламентімен байланысты) болмаған кезде, ЖДП ауданы немесе әуеайлақ ауданы арқылы эшелондардағы әуе трассалары бойынша, бірақ осы әуе трассалары үшін төменгі пайдаланылатын эшелоннан төмен емес АҰҚ бойынша ӘҚК ұшуды АДО диспетчері өз жауапкершілік аймағының көлденең шекаралары шегінде жүзеге асырады.

Ескерту. 34-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 02.09.2021 № 473 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

34-1. Әуе қозғалысына қызмет көрсету әуе кемесі ӘҚК органына бекітілген әуе кеңістігіне кірген кезде басталады және әуе кемесі одан шыққан кезде аяқталады.

Жекелеген жағдайларда әуе қозғалысына қызмет көрсетуді беру шебі әрбір нақты жағдайда уақыты бойынша немесе екі аралас ӘҚК органдары арасында келісілген нүктеге жылжуы мүмкін.

Ескерту. Нұсқаулық 34-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 20.01.2015 № 20 (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрықтарымен.

34-2. Әуе қозғалысына қызмет көрсету бір ӘҚК органынан екіншісіне мынадай тәртіпте тапсырылады:

1) аудандық диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз ететін екі орган арасында: әуе қозғалысына қызмет көрсетуді бір диспетчерлік аудандағы аудандық диспетчерлік қызмет көрсету органы көршілес диспетчерлік аудандағы аудандық диспетчерлік

қызмет көрсету органына осы екі орган арасында келісілген нүктеде (пунктте), эшелонда және уақытта диспетчерлік аудандардың ортақ шекарасын қиып өткен кезде тапсырады;

2) аудандық диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз ететін орган мен жақындау диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз ететін орган арасында: әуе қозғалысына қызмет көрсетуді аудандық диспетчерлік қызмет көрсету органы жақындау диспетчерлік қызмет көрсету органына және керісінше, осы екі орган арасында келісілген нүктеде, эшелонда немесе уақытта тапсырады;

3) жақындау диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз ететін орган мен әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз ететін орган арасында:

ұшып келе жатқан әуе кемесінің қозғалысына қызмет көрсетуді жақындау диспетчерлік қызмет көрсету органы әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсету органына осы әуе кемесінің әуе қозғалысына қызмет көрсетуді тапсыру межесінде болған кезде тапсырады және ол қонуға кіруді аяқтай алады және жердегі бағдарлар бойынша көзбен шолып қона алады; немесе белгіленген (келісілген) негізгі нүктеде (жазылған пунктте) немесе жазылған эшелонда деп есептеледі;

ұшып шығатын әуе кемесінің әуе қозғалысына қызмет көрсетуді әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсету органы жақындау диспетчерлік қызмет көрсету органына ӘҚҚ органы диспетчерінің жұмыс технологиясына сәйкес әуе кемесі белгіленген (келісілген) негізгі нүктеде (жазылған пунктте) немесе жазылған эшелонда болған кезде тапсырады;

4) бір ӘҚҚ органындағы диспетчерлік пункттер (секторлар) немесе диспетчерлердің жұмыс орындары арасында — әуе қозғалысына қызмет көрсету бір ӘҚҚ органындағы бір диспетчерлік сектордан (диспетчердің бір жұмыс орнынан) екінші диспетчерлік секторға (диспетчердің екінші жұмыс орнына) тапсыру ӘҚҚ органы диспетчерлерінің жұмыс технологияларында айқындалатын пунктте, эшелонда немесе уақытта тапсырылады.

Әуе қозғалысына қызмет көрсету жауапкершілігін тапсыру әуе кемесіне қажетті рұқсатты (оның ішінде қонуға рұқсатты) уақтылы беруге немесе басқа да нұсқаулар беруге, сондай-ақ негізгі жергілікті қозғалыс туралы ақпаратты беруге болатын жерде, эшелонда (биіктікте) немесе уақытта жүзеге асырылуға тиіс.

**Ескерту. Нұсқаулық 34-2-тармақпен толықтырылды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 14.04.2016 № 375 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

## **5-тарау. ӘҚҚ-ның диспетчерлік пункттері**

**Ескерту. 5-тараудың тақырыбы жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

35. ӘҚҚ диспетчерлік пункттері "ӘҚҚ жоспарлау жөніндегі нұсқаулық" ІСАО Doc 9426-да берілген ұсынымдарды ескере отырып, ғимараттарда орналастырылады.

Әуеайлақтарда уақытша орналастыру, уақытша алаңдарда және авариялық жағдайларда жедел өрістету үшін ұтқыр ЕЗЖ (ұшуды басқарудың ұтқыр орталықтары) пайдаланылады (егер авариялық жағдайларда резервтік үй-жайлар анықталмаған немесе болмаған кезде).

**Ескерту. 35-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік министрінің м.а. 04.01.2024 № 2 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

36. ӘҚҚ диспетчерлік пункттері үй-жайларының жұмысшы алаңы, олардың дыбысоқшаулауы, санитарлық-гигиеналық жағдайы, өртке қарсы жабдық және режимдік-күзеттік қамтамасыз ету Қазақстан Республикасы заңнамасының талаптарына сәйкес болуға тиіс.

37. Диспетчерлердің жұмыс орны эргономиканы ескере отырып, ұйымдастырылады. ӘҚҚ диспетчерлік пункттерінің жабдығы мен диспетчерлердің жұмыс орындары диспетчерге өзінің технологиялық функцияларын еркін орындауға мүмкіндік беруге және техникалық персоналдың профилактикалық жұмыстар мен жөндеу жұмыстарын жүргізуге еркін қол жеткізуді қамтамасыз етуге мүмкіндік беруге тиіс.

37-1. Әуеайлақтық диспетчерлік орталық (әуеайлақ ауданының диспетчерлік пункті) пен аудандық диспетчерлік орталықтың (аудандық диспетчерлік пункті) диспетчерлік пункттері жабдықтарының бақылау тізбесі осы Нұсқаулықтың 4-қосымшасына сәйкес белгіленеді.

**Ескерту. Нұсқаулық 37-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

## **6-тарау. ӘҚҚ органдарын байланыс құралдарымен қамтамасыз ету**

**Ескерту. 6-тараудың тақырыбы жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

### **1-параграф. Авиациялық жылжымалы қызмет ("ауа-жер" екіжақты байланысы)**

38. Байланыс үшін ӘҚҚ кезінде "ауа – жер" радиотелефония және/немесе деректерді беру желісі пайдаланылады.

ӘҚҚ органдары авариялық 121,5 МГц арнаны тұрақты тыңдауды қамтамасыз етеді.

39. Әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз ету үшін "пилот – диспетчер" деген екіжақты радиотелефонды байланыс немесе деректерді беру желісі

бойынша байланыс пайдаланылады. Бұл ретте "ауа – жер" екіжақты байланыс арнасы жазба құралдарымен қамтамасыз етіледі.

Байланыс арналары арқылы жасалған барлық келіссөздер мен хабарламалардың жазбалары 30 күн бойы сақталады.

40. "Ауа – жер" екіжақты байланыс құралдарына ұшу-ақпараттық қызмет көрсету үшін ұшу-ақпараттық қызмет көрсетуді қамтамасыз ететін ӘҚҚ органының және ұшу ақпараты ауданының шегінде ұшуды орындайтын әуе кемелерінің арасындағы екіжақты байланысты енгізуді көздейді.

40-1. Егер мүмкіндік болып жатса, ұшу-ақпараттық қызмет көрсету үшін қолданылатын "әуе – жер" екі жақты байланыс құралдары тікелей, жедел, үздіксіз және кедергілерсіз екі жақты байланысты қамтамасыз етуге тиіс.

**Ескерту. Нұсқаулық 40-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 14.04.2016 № 375 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

41. "Ауа – жер" екіжақты байланыс құралдарына аудандық диспетчерлік қызмет көрсету үшін аудандық диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз ететін және ӘҚҚ органы мен диспетчерлік ауданның (дардың) шегінде ұшуды орындайтын әуе кемелерінің арасында екіжақты байланысты енгізуді көздейді. Аудандық диспетчерлік қызмет көрсету үшін пайдаланылатын "ауа – жер" екіжақты байланыс құралдары екіжақты байланыс кедергілерінен тікелей, жедел, үздіксіз және еркін қамтамасыз етуге тиіс.

42. "Ауа – жер" екіжақты байланыс құралдарының жақындауға диспетчерлік қызмет көрсету үшін жақындауға диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз ететін әуе кемелерімен ӘҚҚ-да тұрған ӘҚҚ органының арасындағы екіжақты байланыс кедергілерінен тікелей, жедел, үздіксіз және еркін қамтамасыз етуге тиіс екендігін көздейді.

43. "Ауа – жер" екіжақты байланыс құралдарына әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсету үшін әуеайлақтық диспетчерлік пункт пен оның жауапкершілік аймағында ұшуды орындайтын әуе кемелерінің арасындағы екіжақты байланыс кедергілерінен тікелей, жедел, үздіксіз және еркін қамтамасыз етуге тиіс екендігін көздейді.

44. ӘҚҚ кезінде пайдаланылатын байланыс жүйелері жоғары сенімділік дәрежесін иеленуі және резервінің болуы тиіс.

44-1. Белгіленген жауапкершілік аймағында ӘК-мен байланыстың тиімділігін анықтау үшін ӘҚҚ органы (диспетчерлік пункт) ұшу биіктігіне қарай өте жоғары жиілік (бұдан әрі - ӨЖЖ) ауқымындағы авиациялық-әуе электрбайланыс арналарының қолданылу қашықтығы кестелерімен қамтамасыз етіледі.

**Ескерту. Нұсқаулық 44-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 17.03.2014 № 197 бұйрығымен (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).**



## 2-параграф. Авиациялық тіркелген қызмет ("ауа-жер" екіжақты байланысы)

45. ӘҚҚ жанындағы "жер – жер" екіжақты байланысы үшін тікелей сөз байланысы және/немесе деректерді беру желісі бойынша байланыс пайдаланылады.

Ескертпе: тікелей байланыс ретінде диспетчерден алынған ақпаратты байланыс арнасына беретін авиациялық әуе/ жерүсті станциясының операторын тарта отырып, қол коммутаторын немесе ретрансляторды пайдаланбай байланыс желісінің екі абоненті арасында жұмыс істейтін байланыс түсініледі.

Байланыс арналары арқылы барлық келіссөздер мен хабарламалардың жазбасы 30 күн бойы сақталады.

Тікелей сөйлеу байланысы арнасын ұйымдастырудың техникалық мүмкіндігі болмаған кезде авиациялық әуе/ жерүсті станциясының операторын тарта отырып, жоғары жиілікті (бұдан әрі – ЖЖ) радиоарна бойынша байланыс арнасын ұйымдастыруға жол беріледі.

**Ескерту. 45-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

46. Авиациялық тіркелген қызмет мыналарға:

- 1) ұшу ақпараты ауданының шегіндегі ӘҚҚ органдарының арасындағы байланысқа;
- 2) ӘҚҚ органдарының және басқа қызмет көрсетулердің арасындағы байланысқа;
- 3) аудандық ұшу ақпараттарының арасындағы байланысқа;
- 4) ӘҚҚ органдары мен ұшу ақпарат орталығы арасындағы байланысқа арналған.

47. Ұшу ақпаратының орталығын байланыс құралдарымен оның жауапкершілік ауданының шегінде ӘҚҚ қамтамасыз етуші мынадай органдар қамтамасыз етеді:

- 1) егер олар бір орында орналаспаса аудандық диспетчерлік орталық;
- 2) жақындау диспетчерлік пункттері;
- 3) әуеайлақтық диспетчерлік пункттер.

48. Аудандық диспетчерлік орталықты ұшу ақпараты орталығымен байланыстан басқа байланысу құралдарымен оның жауапкершілік ауданы шегінде ӘҚҚ қамтамасыз етуші мынадай органдар қамтамасыз етеді:

- 1) жақындау диспетчерлік пункттері;
- 2) әуеайлақтық диспетчерлік пункттер;
- 3) олар жеке құрылған жағдайда ӘҚҚ-ға қатысты хабарламаларды жинау пункттері.

49. Жақындау диспетчерлік пункті ұшу ақпараты орталығымен және аудандық диспетчерлік орталықпен байланыстан басқа тиісті әуеайлақтық диспетчерлік пункттермен және ӘҚҚ-ға қатысты, ол(лар) жеке құрылған жағдайда тиісті хабарламаларды жинау пункттерімен байланысу құралдарымен өзінің жауапкершілік аймағы шегінде қамтамасыз етіледі.

50. Әуеайлақтық диспетчерлік пункт ұшу ақпараты орталығымен, аудандық диспетчерлік орталықпен және жақындау диспетчерлік пунктімен байланыстан басқа ӘҚҚ-ға қатысты тиісті жеткізілімдерді жинау пунктімен байланысу құралдарымен, ол жеке құрылған жағдайда, қамтамасыз етіледі.

51. 46-тармақтың 2) тармақшасының талаптарын орындау үшін Ұшу аппараты орталығы мен ӘДО (АДП) олардың тиісті жауапкершілік аудандарының шегінде қызмет көрсетуді қамтамасыз ететін мынадай органдармен байланысу құралдарымен қамтамасыз етіледі:

1) ӘҚБ тиісті органдары және әуе шабуылына қарсы қорғаныс (бұдан әрі – ӘШҚК) органдары;

2) осы орталық қызмет көрсететін метеорологиялық орган;

3) осы орталық қызмет көрсететін авиациялық электрлік байланыс станциялары;

4) тиісті әуеайлақта орналасқан пайдаланушылар;

5) іздестіру мен құтқарудың үйлестіруші орталық және азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган белгілеген авиациялық оқиғалар (оқыс оқиғалар) туралы хабарламалар жөнінде схемада көрсетілген басқа да ұйымдар;

6) осы орталық қызмет көрсететін NOTAM офисі ("Брифинг" тобы).

52. 46-тармақтың 2) тармақшасының талаптарын орындау үшін жақындау диспетчерлік пункті мен әуеайлақтық диспетчерлік пункті олардың тиісті жауапкершілік аудандарының шегінде қызмет көрсетуді қамтамасыз ететін мынадай органдармен байланысу құралдарымен қамтамасыз етіледі:

1) тиісті ӘҚБ және ӘШҚ органдары;

2) апаттық-құтқару қызметтері;

3) тиісті орган қызмет көрсететін метеорологиялық орган;

4) тиісті орган қызмет көрсететін авиациялық электрлік байланыс станциялары;

5) ол жеке құрылған жағдайда, перрондағы қызметті ұйымдастыруды қамтамасыз ететін (әуеайлақтың өндірістік-диспетчерлік қызмет) орган.

53. ӘҚҚ-ның тиісті органымен және ӘҚБ, ӘҚК органдарының жауапкершілік ауданының шегінде ұстап алу жөнінде операцияларды басқару үшін жауап беретін органмен жедел және сенімді байланыс қамтамасыз етіледі.

54. 47-50-тармақтарда, 51-тармақтың 1) тармақшасында және 52-тармақтың 1)-3) тармақшаларында көзделген байланыс құралдары мыналарды:

1) радиолокациялық деректерді немесе шапшаң белгіленетін ADS-B деректерін пайдалана отырып, ӘҚҚ-ге беруге арналған байланыстың көмегімен деректерді беру желісі арқылы жеке немесе байланыспен үйлестіріле пайдаланылатын тікелей сөздік байланыс шұғыл түрде, ал басқа мақсаттарға арналған байланыс 15 секунд шегінде белгіленеді;

2) жазу жазбасы талап етілген жағдайда, осындай байланысты жүргізу кезінде хабарлардың өту уақыты 5 минуттан аспайтын құралдарды қамтиды.

55. 54-тармақта көзделмеген жағдайларда байланыс құралдары мыналарды:

1) деректерді беру желісі арқылы жеке немесе байланыспен үйлестіріле пайдаланылатын тікелей сөздік байланыс 15 секунд шегінде белгіленуге тиістігін;

2) әріптерді басу байланысы жазбалық жазба талап етілген жағдайда, осындай байланыс жасау кезінде хабарлардың өту уақыты 5 минуттан аспайды.

56. Әуе қозғалысына қызмет көрсетуде деректерді электрондық-есептеу машинасына (бұдан әрі – ЭЕМ) автоматты түрде енгізу және (немесе) деректерді осы ЭЕМ-дан шығару талап етілген жағдайда, деректерді автоматты түрде жазу қамтамасыз етіледі.

57. 52-тармақтың 1) - 3) тармақшаларында көзделген байланыс құралдары циркуляциялық байланыс үшін бейімделген тікелей сөздік байланыс құралдарын қамтиды.

58. 52-тармақтың 4) тармақшасында көзделген байланыс құралдары белгіленген 15 секунд шегінде циркуляциялық байланыс үшін бейімделген тікелей сөздік байланысты қамтамасыз ететін құралдарды қамтуға тиіс.

59. Тікелей сөздік байланыстың барлық құралдары немесе ӘҚҚ органдары мен басқа да органдар арасындағы деректер беру желілері автоматты жазбаны қамтамасыз етеді.

60. Деректер мен хабарламалардың жазбасы 30 күн бойы сақталады.

61. Ұшу ақпараты орталығы мен аудандық диспетчерлік орталықтарының барлық аралас ұшу ақпаратының орталықтарымен және аудандық диспетчерлік орталықтармен байланысуға арналған құралдармен қамтамасыз етіледі.

62. Әуе кемесінің жолдың берілген желісінен ауытқыған жағдайда ұстап алу қажеттігін жою үшін, Қазақстан Республикасының ұшу ақпаратының орталығымен немесе Қазақстан Республикасының аудандық диспетчерлік орталығымен және шекаралас мемлекеттің көршілес диспетчерлік орталығымен немесе шекаралас мемлекеттің аудандық диспетчерлік орталығымен арасындағы байланыс құралдары деректерді берудің желілері арқылы жеке немесе үйлестірілген байланыста пайдаланылатын тікелей сөздік байланысты қамтамасыз ету құралдарын қамтиды. Бұл ретте автоматты жазба байланысының құралдарымен қамтамасыз етіледі.

63. ӘҚҚ аралас органдарының арасындағы байланыс кезінде деректерді беру желісі арқылы жасалатын байланыспен, автоматты жазбамен жеке немесе үйлесімді пайдаланылатын тікелей сөз байланысын қамтамасыз етуші құралдар пайдаланылады.

Бұл байланыс құралдары:

1) радиолокациялық деректерді, ADS-B немесе ADS-C деректерін пайдалана отырып, басқаруды беру мақсатында шапшаң байланысты;

2) басқа мақсаттар үшін 15 секунд шегіндегі байланысты белгілейді.

64. Әуе қозғалысын басқарудың автоматтандырылған жүйелерінің арасындағы автоматты айырбас кезінде автоматты жазбаға арналған құралдармен қамтамасыз етіледі. Деректер мен хабарламалардың жазбасы 30 күн бойы сақталады.

### **3-параграф. Бақыланатын әуеайлақтың маневр жасау алаңындағы көлік құралдарының қозғалысын басқаруды жүзеге асыру кезіндегі байланыс**

65. Бақыланатын әуеайлақтың маневр жасау алаңындағы көлік құралдарының қозғалысын басқарушы әуеайлақтық диспетчерлік пункт көзбен шолу сигналдарының жүйесі пайдаланылған жағдайды қоспағанда, екіжақты радиотелефон байланысы құралдарымен қамтамасыз етіледі.

Маневр жасау алаңындағы жұмыстарды орындайтын көлік құралдарымен радиобайланыс ажыраған жағдайда, байланыс құралдарымен жабдықталған басқа көлік құралдарын қолдану арқылы оны босатуға бұйрық беру үшін шаралар қолданылады немесе көзге көрінетін сигналдар қолданылады.

65-1. Жабдықталмаған көлік құралы осындай байланыс құралдарымен жабдықталған басқа көлік құралына ілесіп келе жатқан, немесе әуеайлақтық диспетчерлік пунктпен келісіліп, алдын ала жасалған жоспар бойынша пайдаланылатын жағдайларды қоспағанда, бақыланатын әуеайлақтардағы маневрлеу алаңында пайдаланылатын барлық көлік құралдары әуеайлақтық диспетчерлік пунктпен екі жақты байланысты қолдауы тиіс.

**Ескерту. Нұсқаулық 65-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің 23.11.2015 № 1081 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі); жаңа редакцияда – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрықтарымен.**

65-2. Маневрлік алаңында құрылыс жұмыстары жүргізіліп жатқанда (қауіпсіздіктің жанама жолағын санағанда) ұшуларды жүргізу кезеңінде әуеайлақтық диспетчерлік пункт пен жұмыстарды басқаратын жауапты тұлға (немесе жұмыстарды бақылайтын аэропорт қызметтері) арасында екі жақты радиотелефон байланысы қамтамасыз етіледі.

Байланыс жүргізу тәртібі әуеайлақтық диспетчерлік пунктпен келісіледі.

**Ескерту. Нұсқаулық 65-2-тармақпен толықтырылды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің 23.11.2015 № 1081 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

66. Маневр жасау алаңындағы көлік құралдарының қозғалысын басқару үшін жеке байланыс арналары бөлінеді. Осындай барлық арналар автоматты жазбамен қамтамасыз етіледі.

Деректер мен хабарламалардың жазбасы 30 күн бойы сақталады.

### **7-тарау. Әуе қозғалысына қызмет көрсету органдарына ақпарат беру**

Ескерту. 7-тараудың тақырыбы жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

**1-параграф. Ұшулардың қауіпсіздігін қамтамасыз етуге арналған метеорологиялық ақпарат пен басқа да маңызды ақпарат**

67. ӘҚК органдары өздерінің тиісті функцияларын Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2017 жылғы 14 маусымдағы № 345 бұйрығымен бекітілген (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 15358 болып тіркелген) Азаматтық авиацияны метеорологиялық қамтамасыз ету қағидаларына (бұдан әрі - Метеорологиялық қамтамасыз ету қағидалар) сәйкес орындау үшін қажетті нақты және болжамды метеорологиялық жағдайлар туралы, сондай-ақ жаңартау қызметі туралы соңғы ақпаратпен қамтамасыз етіледі.

Ескерту. 67-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

68. Әуеайлақ қызметі жасалған келісімдерге (нұсқаулықтарға) сәйкес әуеайлақ ауданының диспетчерлік пункттерін жұмыс алаңы бетінің жай-күйі туралы, оның ішінде шектеулердің бар болуы туралы, сондай-ақ әуеайлаққа байланысты кез келген пайдалану жай-күйі, олардың пайдаланымдағы әуеайлақтағы құралдар туралы ақпаратпен қамтамасыз етеді.

ӘК экипажынан бұрын ұсынылған әуеайлақ қызметінен ерекшеленетін тежеудің нақты тиімділігі туралы арнайы хабарламаларды алған кезде ӘҚК органдары осы ақпаратты әуеайлақ қызметіне дереу жібереді.

Ескерту. 68-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

69. ӘҚК органдары Ұшуды және байланысты радиотехникалық қамтамасыз ету қағидасына сәйкес ұшуды радиотехникалық қамтамасыз ету құралдарының пайдалану жай-күйі туралы ағымдағы ақпаратпен қамтамасыз етіледі.

Ескерту. 69-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 17.03.2014 № 197 бұйрығымен (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).

70. Пилотсыз басқарылмайтын аэростаттарды пайдаланушылар тиісті ӘҚК органдарын Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану ережесінің талаптарына сәйкес пилотсыз басқарылмайтын аэростаттардың ұшуы туралы хабарлайды.

71. ӘҚК органдарын әуеайлақ метеорологиялық органдары, егер бұл ұшуға қызмет көрсететін аудан шегінде ұшу орындалатын әуе кеңістігіне қатысты болса, атмосфераға

радиоактивті заттардың немесе уытты химиялық заттардың тасталғаны туралы хабардар етеді.

71-1. Ұшу ақпараты мақсаттары үшін, ағымдағы метеорологиялық мәліметтер мен болжамдар байланыс станцияларына (радиооператорларға) жіберіледі. Мұндай ақпараттың бір данасы ұшу ақпараттық орталыққа немесе аудандық диспетчерлік орталыққа жіберіледі.

**Ескерту. Нұсқаулық 71-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 14.04.2016 № 375 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

## **2-параграф. Ақпаратты бейнелеу құралдары**

72. Ақпараттар мен деректер диспетчер жауапкершілік ауданының (аймағының) шегінде ағымдағы әуе жағдайы туралы, сондай-ақ оның жауапкершілік аймағына кіретін әуеайлақтардың маневр жасау алаңындағы қозғалыс туралы толық мағлұмат ала алатындай ұсынылады. Ұсынылатын ақпарат осы заманғы табу және шиеленісті жағдайларын шешу, сондай-ақ оңайлату және деректерді тіркеуді ӘҚҚ (ӘҚБ) аралас органдарымен үйлестіру үшін әуе кемесінің қозғалысына қарай жаңартылады.

73. Әуе кеңістігі конфигурациясының бейнесі негізгі нүктелері мен осы нүктелерге қатысты ақпаратты қамтиды. Ұсынылатын деректер ұшу жоспарларынан алынған ақпаратты және орналасқан жері туралы жеткізілімдерді қамтиды. Бейнеленген ақпарат автоматты түрде шоғырланады және жаңартылады немесе деректерді осыған өкілеттігі бар персонал енгізеді және жаңартады.

74. Әуе кемесінің ұшу барысы туралы ақпараттан тұратын деректер ақпаратты көрсетудің электронды құралдарын пайдалану арқылы беріледі немесе электронды құралдар болмаған жағдайда қағаз тасығышқа (журналға) жазылады.

**Ескерту. 74-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

75. Ақпараттар мен деректерді ұсыну әдісінде (терінде), сондай-ақ ӘҚБ автоматтандырылған жүйелеріне деректерді қолмен енгізу тәсілдері мен әдістерінде адам факторының аспектілері ескерілген. Жекелеген әуе кемелеріне қатысты ақпаратты қоса алғанда, барлық деректер, дұрыс түсіндірмеудің немесе толық түсінбеудің ықтималдық минимумына жеткізу үшін осылайша ұсынылады.

**76. Алып тасталды – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

77. Автоматты шоғырланған деректер ӘҚҚ диспетчеріне уақтылы ұсынылады. Ұшу туралы ақпараттар мен деректерді ұсыну ӘҚҚ-нің мақсаттары үшін осы деректерді пайдалану қажеттігі болмай қалғанда, одан кейін тоқтатылады.

78. Әуе кемесінің ұшу барысы туралы ақпаратты қамтитын деректер күнтізбелік 30 күн ішінде сақталады.

Ескерту. 78-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

78-1. Ақпаратты көрсету жүйелерін пайдалану кезінде ӘҚК органының персоналы көрсетілген жүйелерді қолдануға қатысты пайдаланушы нұсқаулығын зерттейді.

Ескерту. Нұсқаулық 78-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 17.03.2014 № 197 бұйрығымен (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).

### **3-параграф. ӘҚК бақылау жүйелері**

79. ӘҚК кезінде пайдаланылатын бақылау жүйелері жоғары сенімділік деңгейінде болады. Соған байланысты ӘҚК толық және ішінара бұзушылықтары себеп болып табылуы мүмкін жүйелердің істен шығуы немесе олардың сипаттарының нашарлауы ықтималдығы бар, оларды резервке жіберуді көздеу қажет.

80. ӘҚК бақылау жүйелерінің барлық қолданыстағы деректерді интеграцияланған нұсқада қабылдау, өңдеу және бейнелеу қабілеттерін қамтамасыз етеді.

81. ӘҚК байқау жүйелерінің ӘҚК қамтамасыз ету кезінде пайдаланылатын басқа автоматтандырылған жүйелермен ықпалдасу қабілетін қамтамасыз етеді және әуе жағдайы индикаторында бейнеленетін деректердің дәлдігі мен уақтылығын арттыру, сондай-ақ диспетчерге жұмыс жүктемесін кеміту мақсатында автоматтандырудың тиісті деңгейін және аралас ӘҚК (ӘҚБ) органдарының іс-қимылдарын үйлестіру үшін сөздік алмасу қажеттігін көздейді.

82. ӘҚК байқау жүйелері ұшулардың қауіпсіздігін хабарлау мен ескертулерге байланысты, оның ішінде шиеленісті жағдайдың туындауы туралы хабарлауы, қауіпсіздігі ең аз абсолютті биіктікке жету туралы, шиеленісті жағдайды болжауды көрнекі және әуе кемелерінің ҚШРЛ қасақана емес қосарласқан кодтары мен танымдық индекстерін қамтамасыз етеді.

83. ӘҚК бақылау жүйелері, бастапқы шолу радиолокатор (бұдан әрі – БШРЛ), қайталама шолу радиолокаторы (ҚШРЛ) ретінде және радио хабарын тарату режиміндегі автоматты тәуелді бақылау (ағылшын тіліндегі аббревиатура ADS-B (бұдан әрі – ADS-B)) және MLAT, ӘҚК кезінде, оның ішінде әуе кемелерін эшелондауды қамтамасыз ету үшін дербес немесе ұштастырылып, мына жағдайлар кезінде қолданылады:

1) осы ауданның шегінде радиолокациялық қамтуды қамтамасыз етеді;

2) ӘҚК бақылау жүйелерінің табылуы ықтималдығы, дәлдік және жұмысқа қабілеттілік жүйесі (жүйелері) қанағаттанарлық болып табылады;

3) ADS-B пайдалану жағдайында қатысушы әуе кемелерінен алынатын деректердің қолжетімділігі.

**Ескерту. 83-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

84. ҚШРЛ жүйелері, әсіресе моноимпульсті әдістерді пайдалануды көздейтін S немесе MLAT режимінің мүмкіндігі бар, оның ішінде мынадай жағдайларда:

1) әуе кемесінің бортында ҚШРЛ қабылдау-жауап беру аппаратының болуы;

2) әуе кемелерінде тану құралдары орналастырылған және сақталған жағдайда эшелондауды қамтамасыз ету үшін пайдаланылады.

**Ескерту. 84-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

85. ADS-B мынадай:

1) ADS-B жарақтандырылған әуе кемелерінде тану құралдары орналастырылған және сақталған;

2) эшелондау минимумін қамтамасыз ету үшін ADS-B хабарламасындағы деректер тұтастығының көрсеткіші;

3) ADS-B ақпаратын бермейтін әуе кемелерінің болуына қатысты талаптың жоқтығы;

4) әуе кемесінің навигациялық жүйелерінің элементтерімен айқындалған, орналасқан жеріне қарамастан әуе кемелерінің орналасқан орнын айқындауға қатысты талап болмаған жағдайларда әуе кемелерін эшелондауды қамтамасыз ету үшін пайдаланылады.

86. Бақылаудың негізінде ӘҚҚ ұсынуы белгіленген жауапкершілік аймақтарымен шектеледі.

Аэронавигациялық ақпараттар жинақтарында пайдалануда қолданылатын әдістер туралы және (немесе) жабдықтың ӘҚҚ органдарының жұмысына тікелей әсер ететін шектеулер туралы ақпарат жарияланады.

87. ӘҚҚ бақылау негізінде мынадай жағдайларда шектеледі:

1) РТЖБТ қызметінің ауысымдық персоналынан бақылау құралының істен шығуы туралы ақпарат алу;

2) бақылау құралынан істен шығуы туралы ӘЖИ-да индикацияның болуы.

**Ескерту. 87-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

88. Егер БШРЛ мен ҚШРЛ үйлесімде қолдану талап етілсе, онда БШРЛ істен шыққан жағдайда қабылдау жауапкермен жабдықталған танылмаған әуе кемелерін эшелондау үшін ҚШРЛ-дың жұмысқа қабілетті жай-күйі туралы мониторинг және



басқару құралдарында (RCMS) индикация болған кезде ғана ҚШРЛ пайдаланылуы мүмкін.

**Ескерту. 88-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

88-1. Бақылау жүйелерін қолдана отырып, әуе қозғалысына тиімді қызмет көрсетуді қамтамасыз ету үшін ӘҚК диспетчерлік пунктінде ұшу биіктігіне қарай бақылау жүйелерінің қолданылу қашықтығының кестелері болады.

**Ескерту. Нұсқаулық 88-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 17.03.2014 № 197 бұйрығымен (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).**

#### **4-параграф. Әуе жағдайының индикаторы**

89. ӘҚК диспетчеріне бақылау ақпаратын беруді қамтамасыз ететін әуедегі жағдай индикаторында кем дегенде мыналар көрсетіледі:

әуе кемесінің орналасқан жері туралы деректер;

бақылау негізінде ӘҚК үшін қажетті картографиялық ақпарат;

әуе қозғалысына қызмет көрсету барысында ұшу қауіпсіздігіне әсер ететін тыйым салынған аймақтар, ұшуды шектеу аймақтары және қауіпті аймақтар;

әуе кемесін сәйкестендіру мен ұшу эшелонына қатысты ақпарат.

**Ескерту. 89-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 17.03.2014 № 197 бұйрығымен (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).**

89-1. Диспетчерлік рұқсат беру кезінде әуе кемелеріне бағыттар/схемалар тағайындалатын ӘҚК органдарының жұмыс орындарында кодталмаған және кодталған индекстерді қоса алғанда, қазіргі уақытта қолданыстағы әрбір стандартты ұшып шығу және (немесе) келу бағыты/қонуға кірудің әрбір схемасы туралы ақпараттың индикациясы қамтамасыз етіледі.

Кез келген жағдайда, бұл жабдықтың мүмкіндігімен қарастырылған кезде, бағыттардың/схемалардың графикалық бейнесінің индикациясы да қамтамасыз етіледі.

**Ескерту. Нұсқаулық 89-1-тармақпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

90. Әуе жағдайының индикаторы әуе кемелерінің орналасқан жерін көрсетуді қоса алғанда, үздіксіз жаңартылып отыратын бақылау ақпаратын ұсынуды қамтамасыз етеді.

91. Әуе кемелерінің орналасқан жерін бейнелеу мынадай көріністерде:

1) әуе кемелерінің орналасқан жерінің жекелеген символдары, мысалы шоғырланатын БШРЛ, ҚШРЛ және ADS-B символдар немесе біріктірілген символдар немесе MLAT;

2) шоғырланған БШРЛ белгілері;

3) шоғырланған ҚШРЛ жауаптары түрінде ұсынылуы мүмкін.

**Ескерту. 91-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

92. Бақылау деректері сапасы нашарлаған жағдайда, ӘҚҚ диспетчеріне тиісті (жарықтық және (немесе) дыбыстық) индикацияны пайдалана отырып, ақпарат беріледі.

93. ҚШРЛ-дың арнаулы кодтары 7500, 7600 және 7700 қоса алғанда, "тану" режимі, авариялық және (немесе) ұшу қауіпсіздігіне байланысты жедел ADS-B режимі, сондай-ақ автоматтандырылған үйлестіруге қатысты ақпарат танудың жеңілдігін қамтамасыз ететін нысанда ұсынылады.

94. Байқау құралдарынан және (немесе) ұшу деректерін өңдеу жүйелерінен алынған ақпаратты беру үшін әріптік-сандық нысанда көрсетілетін ілеспе формуляр пайдаланылады.

95. Формулярлар ақпараты кем дегенде әуе кемесінің тану деректерін (әуе кемесінің ҚШРЛ кодын немесе танымдық индексін) және ұшудың биіктігі туралы ("А" режимінің ҚШРЛ-дан, ҚШРЛ "С" режимінің ҚШРЛ-дан, "S" режимінің ҚШРЛ-дан және (немесе) ADS-B) алынған ақпарат болған жағдайда, әуе кемесінің тану деректерін қамтуға тиіс.

95-1. ӘҚҚ диспетчері бақыланатын әуе кеңістігінде индикаторда байқалатын орын туралы бақылау деректерінің сапасына кедергі және басқа да нашарлау кезінде:

1) бақылау жүйелерінің көмегімен эшелондауды ұсыну қабілетін бағалау (егер қолданылса);

2) егер әуе жағдайы (ӘЖ шектеулері) келудің немесе кетудің белгілі бір маршруттарын пайдалануға мүмкіндік берсе, әуе кемелерін кедергілерді айналып өтуге жіберуге міндетті.

Кедергілердің қарқындылығы диспетчер әуе кемелерінің орналасқан жерінің нақты жекелеген таңбаларын (мысалы, БШРЛ, ҚШРЛ және ADS-B генерациялайтын нышандар немесе біріктірілген нышандар) ажыратпайтындай болғанда, ӘҚҚ диспетчерінің одан арғы әрекеттері осы Нұсқаулықтың 368, 369 және 370-тармақтарымен айқындалады.

**Ескерту. Нұсқаулық 95-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

95-2. Әуе жағдайының индикаторында ұзақ мерзімді немесе тұрақты сипаттағы кедергілер туындаған жағдайда, осы Нұсқаулықтың 95-1-тармағында көзделген шараларға қосымша АҚК жеткізуші Жергілікті деңгейде зардаптарды жұмсарту жөнінде шаралар қабылдайды және оларға үнемі талдау жүргізеді.

**Ескерту. Нұсқаулық 95-2-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

#### **5-параграф. Бақылау деректерінің автоматты жазбасы**

96. Әуе кемесіне қызмет көрсету кезінде пайдаланылатын әуе кемесінің бастапқы және қайталама РЛС немесе басқа жүйелердің (ADS-B, ADS-C) көмегімен алынған осы бақылаулар автоматты түрде жазылады және оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тексеру, іздестіру мен құтқару жүргізу, әуе қозғалысымен басқару жүйелері және бақылау жүйелерін бағалау мен персоналды дайындау кезінде пайдаланылады.

97. Орындалған автоматты жазбалар 30 күн бойы сақталады. Егер жазбалар оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тексеруге қатысты болса, олар тексеру уақыты кезеңінің ішінде сақталады.

#### **7-1-тарау. Әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсетуді ұйымдастыру**

**Ескерту. 7-1-тараудың тақырыбы жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

Ескерту. Нұсқаулық 7-1-тараумен толықтырылды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 14.04.2016 № 375 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

97-1. Әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз ету үшін ӘҚК органы:

1) әрбір әуе кемесінің болжамды қозғалысы туралы немесе оның өзгеруі туралы ақпаратпен, сондай-ақ әрбір әуе кемесінің нақты ұшу барысы туралы соңғы ақпаратпен қамтамасыз етіледі;

2) алынған ақпарат негізінде хабардар болған әуе кемелерінің бір-біріне қатысты салыстырмалы орналасқан жерін анықтайды;

3) өзі бақылайтын әуе кемелері арасында соқтығысуларды алдын алу, сондай-ақ реттелген қозғалыс ағынын жылдамдату және сақтау үшін рұқсат және ақпарат береді;

4) қажет болған жағдайда, аралас ӘҚК (ӘҚБ) органдармен рұқсаттарды келіседі:

әуе кемесі кері жағдайда осындай басқа органдардың бақылауында ұшуды орындайтын басқа әуе кемелерімен қақтығысты жағдайға түсуі мүмкін болған жағдайда;

аралас органдарға әуе кемесін басқаруды тапсыру алдында.

97-2. Осы әуе кемелеріне берілген диспетчерлік рұқсаттың жазбасымен бірге әуе кемелерінің қозғалысы туралы ақпарат, индикатор экранында әуе кемелері арасында

жеткілікті эшелондауды қамтамасыз ету кезінде әуе қозғалысының оңтайлы ағынын қолдау үшін қажетті талдау жүргізуді жеңілдететіндей етіп көрсетіледі.

97-3. Диспетчерлік органдар беретін рұқсаттар мыналарды эшелондауды қамтамасыз етеді:

- 1) А және В класындағы әуе кеңістігінде ұшуды орындайтын барлық әуе кемелерінің арасында;
- 2) С, D және E класындағы әуе кеңістігінде АҰҚ бойынша ұшуды орындайтын әуе кемелерінің арасында;
- 3) С класындағы әуе кеңістігінде АҰҚ және КҰҚ бойынша ұшуды орындайтын әуе кемелерінің арасында;
- 4) АҰҚ бойынша ұшуды орындайтын әуе кемелері мен КҰҚ бойынша арнайы ұшуларды орындайтын әуе кемелері арасында;

5) КҰЕ бойынша арнайы ұшуларды орындайтын әуе кемелерінің арасында;  
жоғарыда 2) тармақшада көрсетілген жағдайларды қоспағанда, күндізгі уақытта D және E кластарының әуе кеңістігіне қатысты, әуе кемелеріне биіктікті алуға немесе олар эшелондауды дербес қамтамасыз ететін және көзбен шолып метеорологиялық жағдайларда ұшуды бұрынғыдай орындайтын жағдайда төмендеуге рұқсат берілген. Осы Ережелерді қолдану шарттары осы Нұсқаулықтың 14-тарауының 9-1 және 9-2-параграфтарында жазылған.

**Ескерту. 97-3-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

97-4. Диспетчерлік орган мынадай элементтердің бірін пайдалану арқылы эшелондауды қамтамасыз етеді:

1) осы Нұсқаулықтың 14-тарауына және осы Нұсқаулыққа 2-қосымшаға сәйкес түрлі эшелондардың ұшуы үшін бөлу арқылы қамтамасыз етілетін тік эшелондау;

2) көлденең эшелондау:

уақытта немесе қашықтықта көрінетін, қосылатын немесе қарама-қарсы бағыттарда жүретін сол бір жол сызықтары бойынша ұшуды орындайтын әуе кемелерінің арасындағы аралықты сақтау есебінен бойлық эшелондау көмегімен қамтамасыз етілетін көлденең эшелондау;

немесе түрлі маршруттарда немесе түрлі географиялық аудандарда әуе кемелерінің ұшуын қамтамасыз ету есебінен бүйірлік эшелондау.

ӘҚК бақылау жүйелерін пайдалана отырып, деңгейлес эшелондау аралығы әуе жағдайының индикаторында әрбір ӘК белгісіне қатысты салынған қауіпсіздіктің шеңберлі аймағы болып табылады, оған ӘК арасында тік эшелондау қамтамасыз етілген жағдайларды қоспағанда, басқа ӘК белгісі түспеуі тиіс.

Ескерту. 97-4-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

97-5. Бақыланатын ұшу кез келген уақытта бір ғана диспетчерлік органның басқаруында болады.

97-6. Әуе кеңістігінің нақты бөлігінің шегінде ұшуды орындайтын барлық әуе кемелерінің қозғалысын басқаруды бір ӘҚК органы қамтамасыз етеді. Әуе кемесінің және әуе кемелері топтарының қозғалысын басқару барлық диспетчерлік органдардың арасында үйлестіру қамтамасыз етілген жағдайда күтпеген жағдайлар кезінде басқа ӘҚК органдарға беріледі.

## **8-тарау. Диспетчерлік рұқсаттар**

Ескерту. 8-тараудың тақырыбы жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

### **1-параграф. Диспетчерлік рұқсаттар беру**

98. Рұқсат әуе кеңістігін тиімді пайдалануды, сондай-ақ әуе кемелерінің қауіпсіз ұшуына әсер ететін жағдайларды ескере отырып, беріледі.

Қозғалыстың мұндай жағдайларына:

1) әуедегі және маневр жасау алаңындағы ӘҚК-де тұратын әуе кемесі;

2) жердегі көлік құралдарының кез келген қозғалысы немесе маневр жасау алаңында пайдаланылатын тұрақты орналастырылмаған басқа кедергілер жатады.

99. Егер диспетчерлік рұқсат әуе кемесінің командирін қанағаттандырмаса, ол сұрау салып, мүмкін болса, өзгертілген диспетчерлік рұқсат алады.

100. ӘҚК органдары берген диспетчерлік рұқсат ұшудың қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында немесе басқа мақсаттарда қолданылатын қандай да бір қағидаларды бұзуға өкілеттік бермейді.

101. ӘҚК органдары соқтығысуларды болдырмау, сондай-ақ әуе қозғалысын жоспарлау мен үйлестіру мақсатында диспетчерлік рұқсат береді.

102. Диспетчерлік рұқсат ол берілетін әуе кемесінің экипажында оны орындауға жеткілікті уақыты болуы үшін алдын ала беріледі.

102-1. Асқан дыбыстық ұшу кезінде аралық дыбыстық жылдамдығы деңгейіне қатысты диспетчерлік рұқсат ең болмаса осы деңгейдің аяғына дейін әрекет етеді. Крейсерлік режимде асқан дыбыстық ұшудан аралық дыбыстық ұшуға ауысу кезінде әуе кемесі жылдамдығының азаюы мен төмендеуіне қатысты диспетчерлік рұқсат ең болмаса аралық дыбыстық кезеңде үздіксіз төмендеуді қамтамасыз етеді.

Ескерту. Нұсқаулық 102-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 14.04.2016 № 375 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

102-2. Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2011 жылғы 12 мамырдағы № 506 қаулысымен бекітілген Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану қағидасының 134-тармағымен белгіленген немесе аралас ӘҚҚ органдары арасында тікелей байланыс болмаған жағдайда, әуе кемесі ұшу бағытына диспетчерлік рұқсат алу мақсатында басқаруды беру нүктесіне дейін ұшу бағытында орналасқан ӘҚҚ органымен байланысты орнатады.

Ескерту. Нұсқаулық 102-2-тармақпен толықтырылды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 14.04.2016 № 375 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

102-3. Ұшу бағытына диспетчерлік рұқсат алу кезінде әуе кемесі сол сәтте әуе кемесін бақылайтын ӘҚҚ органымен қажетті екі жақты байланыста болады.

Ескерту. Нұсқаулық 102-3-тармақпен толықтырылды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 14.04.2016 № 375 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

102-4. Ұшу бағытына рұқсат ретінде берілген диспетчерлік рұқсатты пилот тап солай анық қабылдайды.

Ескерту. Нұсқаулық 102-4-тармақпен толықтырылды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 14.04.2016 № 375 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

## **2-параграф. Ұшу бөлігін ӘҚҚ органы бақылайтын әуе кемелері**

103. Егер ұшу жоспарында ұшудың бастапқы кезеңінде бақыланатыны көрсетілсе, ал кейінгі бөлігі – бақыланбайтын болса, әуе кемесінің экипажына бақыланатын ұшу аяқталатын әуе кеңістігінің шекарасына дейін ұшуға диспетчерлік рұқсат беріледі.

104. Егер ұшу жоспарында бастапқы кезеңде ұшу бақыланбайтын, ал кейінгі бөлігі – бақыланатын болатыны көрсетілсе, әуе кемесінің экипажына бақыланатын әуе кеңістігіне кіретін есепті уақытқа дейін 5 минут бұрын кімнің жауапкершілік аймағында бақыланатын ұшу басталса, сол ӘҚҚ органынан диспетчерлік рұқсат алуы қажет.

Ескерту. 104-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 20.01.2015 № 20 (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрықтарымен.

## **3-параграф. Аралық қондырулары бар ұшу**

105. Әуе кемесі алғашқы бару әуеайлағы болатын ұшып шығатын әуеайлаққа аралық қондырулары, бастапқы рұқсаттың іс-қимыл шекарасы бар ұшу жоспарын ұсынады, ал ұшудың кейінгі әрбір учаскесі үшін жаңа рұқсаттар беріледі.

106. Аралық қондырулары бар ұшудың екіншісі және кейінгі әрбір учаскесіне арналған ұшудың жоспары күшіне енеді және егер, ӘҚК органы әуе кемесінің ұшып шығатын әуеайлақтан ұшып шыққаны туралы белгіленген кесте бойынша ұшуларды орындайтын әуе кемелерінің экипаждарына хабарлама алатынын қоспағанда, тиісті ӘҚК органдарының арасындағы үйлестіруді жүзеге асырғаннан кейін аралық қондырулары бар басқа диспетчерлік аудандардағы барлық бағыттарға рұқсат берілуі мүмкін.

#### **4-параграф. Диспетчерлік рұқсаттардың мазмұны**

107. Диспетчерлік рұқсаттар дәл, қысқа баяндалған деректерді қамтиды және стандартты үлгіде жасалады.

108. Ұшатын әуе кемелеріне арналған стандартты рұқсаттар мынадай элементтерді:

- 1) әуе кемесінің шақыру белгісін (тіркеу нөмірін);
- 2) рұқсаттардың қолдану шекарасын, әдетте бару әуеайлағын;
- 3) тағайындалған SID (пайдалану кезінде);
- 4) тағайындалған ұшу эшелонын (биіктігін);
- 5) тағайындалған ҚШРЛ жауап берушінің кодын;

б) басқа қажетті нұсқаулар немесе SID жазбасына енгізілмеген ақпаратты, мысалы жиіліктің өзгеруіне қатысты нұсқауларды қамтиды.

Диспетчерлік рұқсаттар, стандартты рұқсаттарды қоспағанда, мынадай элементтерді:

- 1) әуе кемесінің шақыру белгісін (тіркеу нөмірін);
- 2) рұқсаттардың қолдану шекарасын;
- 3) ұшу бағытын;

4) барлық бағын үшін ұшу эшелоны (биіктігі) немесе оның бір бөлігі және қажет болған кезде, ұшу эшелонының (биіктігінің) өзгеруі. Егер эшелонға (биіктікке) қатысты рұқсат бағыттың бір ғана бөлігін қамтыса, онда ӘҚК органдары эшелонға (биіктікке) қатысты рұқсаттың осы бөлігі осы уақытқа дейін әрекет еткен пунктті көрсетеді.

5) басқа мәселелер бойынша қажетті нұсқаулар мен ақпараттар, мысалы қонуға кіру немесе ұшып шығу кезінде маневр жасауға қатысты байланысы немесе рұқсаттың қолданылу мерзімінің уақытының аяқталуы. Рұқсаттың қолданылу мерзімінің аяқталу уақыты, егер ұшуды орындау басталмаса, осы рұқсат автоматты түрде жойылғаннан кейінгі уақытты білдіреді.

#### **5-параграф. Ұшып шығатын әуе кемелері мен бағыт үстіндегі әуе кемелері**

109. Ұшып шығуға стандартты рұқсат беру кезінде әуе кемесі ӘҚҚ-де болатын диспетчерлік пункттер арасында алдын ала үйлестіру жүргізіледі.

110. Бағыт бойынша ұшуды орындауға арналған рұқсат беру кезінде әуе кемесі ӘҚҚ-да болатын аралас диспетчерлік пункттер арасында алдын ала үйлестіру жүргізіледі.

111. Бастапқы диспетчер берген рұқсатта берілген деректер өзгерген кезде диспетчер әуе кемесінің экипажына өзгерісті хабарлайды.

112. Егер ұшуды орындауға әсер ететін басқа жағдайлар осыны істеуге мүмкіндік берсе, әуе кемесі экипажының сұратуы бойынша ұшу эшелонын (биіктігін) өзгертуге рұқсат етіледі.

113. Рұқсат қолданысының шекарасы әуеайлақтың негізгі нүктесінің немесе бақыланатын әуе кеңістігі шекарасының атауын көрсету жолымен белгіленеді.

114. ӘҚҚ органдарының арасындағы алдын ала үйлестіру ӘҚҚ органдары қабылдаушы ретінде қызмет көрсетуге әуе кемесін алғанға дейін жүзеге асырады. Рұқсат қолданысының шекарасы ретінде мұндай жағдайда баратын әуеайлақ немесе аралық қондыру әуеайлағы белгіленеді.

115. Егер әуе кемесіне көршілес бақыланатын әуе кеңістігінде орналасқан аралық қону әуеайлағына дейін ұшуға рұқсат берілсе, жауапкершілік аймағында қону жүзеге асырылған ӘҚҚ органы келесі қону (бару) әуеайлағына дейінгі ұшуға рұқсат береді.

116. Қажет болған кезде, ұшу бағыты әрбір рұқсатта жан-жақты көрсетіледі. Ұшу бағыты сәйкес келген жағдайда, немесе ұсынылған ұшу жоспарында көрсетілген бағытпен, "ұшу жоспарындағы көрсетілген бағыт бойынша ұшу рұқсат етіледі" деген сөз тіркесі пайдаланылады. SID немесе STAR пайдалану кезінде "ұшып шығу бағыты бойынша ұшуға рұқсат етіледі (белгілеу)" немесе "келу маршруты бойынша ұшуға (белгілеу) рұқсат етіледі" деген сөз тіркесі пайдаланылады.

117. Әуе кеңістігінің қолданыстағы шектеулерін ескере отырып, ӘҚҚ диспетчерлеріне жұмыс жүктемені және әуе қозғалысының жиілігі, ӘҚҚ (ӘҚБ) аралас органдарымен үйлестіру жағдайы кезінде ұшу бағытын туралауға рұқсат етіледі.

118. Егер ұшуды орындауға әсер ететін әуе жағдайы немесе басқа жағдайлар сұратылған өзгеріске рұқсат етуге мүмкіндік бермесе "unable to approve" пайдаланылады – "рұқсат ете алмаймын" деген сөз тіркесі және себебі түсіндіріледі. Егер бұл міндеттеме талап еткен жағдайда, баламалы бағыт немесе ұшу эшелоны (биіктігі) ұсынылады.

119. Егер ұсынылып отырған баламалы бағытты әуе кемесінің экипажы қабылдаса өзгертілген рұқсат бастапқы рұқсатта көрсетілген пунктке (нүктеге) дейін немесе егер, әуе кемесі бастапқы бағытқа шықпаған жағдайда бару пунктіне дейін ұшу бағыты туралы ақпаратты қамтуға тиіс.

120. Әуе кемесінің экипажына берілген хабарларды қате түсінуден аулақ болу үшін, экипаж мынадай хабарларды:



- 1) үлгі немесе әуе кемесінің командирінен (бұдан әрі – ӘКК) талап етілетін бұрын қабылдаған шешімді немесе ұшу жоспары өзгерісін;
- 2) диспетчерлік рұқсаттарды (ATC CLEARANCE, бағыты бойынша ұшу), ұшуға немесе күтуге қатысты нұсқауларды;
- 3) таңбаланған ҰҚЖ нөмірінің (бұдан әрі – ҰҚЖ номері) ұшудың немесе қонудың магнитті жол бұрышының (бұдан әрі – МЖБ) мәнін;
- 4) қабылданған қысымның мәнін;
- 5) ұшып шығуға, жетектеуді немесе жермен жүруді (кері бағыттан кез келген ҰҚЖ бағамымен, кез келген ҰҚЖ қолданылатын), ҰҚЖ қиып өтетін, ЖЖ, ұшып шығуды, қонуға кіруді, қонуды, ұшу эшелонының (биіктігінің) өзгеруіне рұқсат беруді немесе тыйым салуды;
- 6) трассалық және бағыттық рұқсаттар;
- 7) ҚШРЛ жауап берушінің қабылданған және белгіленген кодтың (режимнің) деректерін;
- 8) берілген ұшу бағытының мәнін;
- 9) берілген ұшу жылдамдығының мәнін немесе "М" санын, жылдамдықты төмендетуді немесе қосуды;
- 10) берілген уақыттың мәнін;
- 11) берілген радиобайланыс арнасының жиілігін қайталайды.

121. Басқа рұқсаттар немесе нұсқаулар, шартты рұқсаттарды қоса алғанда, қайталанады немесе күмәнді болмау үшін осылайша расталады, өйткені олар түсінікті және қолданысқа қабылданған.

122. Рұқсаттың немесе нұсқаудың дұрыс расталғанына көз жеткізу үшін әуе кемесінің экипажы, диспетчер қайталауды тыңдайды және қайталау кезінде анықталған кез келген алшақтықтарды жоюға арналған іс-қимылды қабылдайды.

## **9-тарау. Жылдамдықты басқаруға қатысты нұсқаулар**

**Ескерту. 9-тараудың тақырыбы жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

### **1-параграф. Көлденең жазықтықтағы жылдамдықты басқаруға қатысты нұсқаулар**

123. Әуе кемелерінің арасындағы белгіленген эшелондау арақашықтығын қамтамасыз ету үшін әуе кемелерінің үдемелі аспаптық жылдамдықтарды реттеу қолданылуы мүмкін.

Әуе жағдайына сүйене отырып, диспетчер әуе кемесінің экипажынан ағымдағы аспаптық жылдамдықтың мәнін сұратады және басқа әуе кемелері аспаптық жылдамдықтардың қажетті мәнін қояды.

Үдемелі аспаптық жылдамдықтарды реттеу кезінде әуе кемелерінің біріне ең жоғары мүмкін жылдамдықты ұстауға нұсқау беріледі, ал басқа әуе кемесіне жылдамдықты азайтуға нұсқау беріледі:

1) таза қанаттың ең аз жылдамдығы (механикаландыру мен шассиді шығармастан);

2) қонуға кірудің ең аз жылдамдығы (аралық жағдайда шасси мен қанат механизациясын шығара отырып, 1500 метрден төмен биіктікке қолданылады);

124. Жылдамдықты реттеу күту аймақтарында тұрған әуе кемелеріне қолданылмайды.

125. Әуе кемесінің экипажы, егер оның салыстырмалы жылдамдық көрсеткішін орындауға шамасы келмейтін болса, бұл туралы диспетчерге хабарлайды. Мұндай жағдайда диспетчер белгіленген эшелондау арақашықтығын қамтамасыз етудің басқа әдістерін қолданады.

126. 7600 метр (FL 250) және одан жоғары биіктіктерде жылдамдықты түзету 0,01 Маха еселік шамаларда, ал 7600 метрден (FL 250) төмен биіктіктерде – сағатына 20 километр еселік (10 торап) аспаптық жылдамдықтың шамаларымен (IAS) көрсетіледі.

**Ескерту. 126-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

127. Диспетчер әуе кемесінің жылдамдығын басқару әдісін қолдануды тоқтатқан кезде бұл туралы хабардар етеді.

128. Жылдамдықты реттеу бойынша диспетчерге ұсынымдар:

1) ӘК экипажынан жылдамдықты талап етілетін шамаға дейін азайту немесе ұлғайту мүмкіндігін нақтылау, өйткені жылдамдықты арттыруға немесе азайтуға жалпы команданы қолданудың тиімділігі аз болып табылады және ӘК экипажына жылдамдықты өзгертудің қажетті дәрежесі туралы мәлімет бермейді;

2) әуе кемесінің әуеайлақ ауданына кіруі кезіндегі жылдамдықты өзгерту оны сағатына 500 километрге (270 торап) дейін азайтудан бастап біртіндеп жасалады (indicated air speed – IAS);

Үлкен тік жылдамдықпен төмендеген кезде бір мезгілде үдемелі жылдамдықты азайту қиын және ӘК кейбір түрлерінде үдемелі жылдамдықты азайту мүмкіндігі шектеулі екенін ескеру қажет;

3) турбореактивті ӘК үшін 4550 метрден (FL150) төмен биіктік жағдайында механизациясы мен шассиі жиналған турбореактивті ӘК-нің ең төменгі жылдамдығына сәйкес келетін IAS сағатына 410 километрге дейін (220 тораптар) және 1500 метрден (5000 фут) төмен биіктіктерде механизацияны шығару кезінде сағатына 350 километрге дейін (190 тораптар) жылдамдықты азайту пайдаланылуы мүмкін.

Ескерту. 128-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

129. Үдемелі аспаптық жылдамдықты (IAS) сұрату оны ұстауға берілген нұсқау болып табылмайды. Ағымдағы үдемелі аспаптық жылдамдықты сақтау қажеттігі кезінде диспетчер әуе кемесінің экипажына тиісті нұсқау береді.

130. Қонуға кірудің аралық және түпкілікті кезеңдерінде әуе кемелерінің сағатына  $\pm 40$  километрден (20 тораптан) аспайтын IAS жылдамдықты елеусіз төмендетуді пайдаланғаны жөн.

131. Барлық жағдайларда жылдамдықты реттеу ҰҚЖ-дан 7 километр (4 теңіз милі) алыстағанға дейін аяқталуы тиіс.

Ескерту. 131--тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 28.01.2021 № 35 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

## **2-параграф. Тік жазықтықтағы жылдамдықты басқаруға қатысты нұсқаулар**

132. Әуе кемелерінің арасындағы эшелондаудың белгіленген арақашықтықтарын қамтамасыз ету үшін әуе кемелерінің тік жылдамдықтарын реттеу қолданылуы мүмкін.

133. Тік жылдамдықты реттеу кезінде диспетчер әуе кемесінің тік жылдамдығын сұратады, одан кейін осы әуе кемесінің экипажына осы жылдамдықты ұстауға нұсқау береді немесе оған жаңа мән береді. Әлеуетті шиеленісті жағдайды туындататын басқа (басқадай) әуе кемесіне қолданыстағы тік арақашықтықты сақтауға немесе арттыруға мүмкіндік беретін тік жылдамдық беріледі.

134. Тік жылдамдықты сұрату оны ұстауға берілген нұсқау болып табылмайды. Ағымдағы тік жылдамдықты сақтау қажет болған кезде диспетчер әуе кемесінің экипажына тиісті нұсқаулар береді.

135. Әуе кемесінің экипажы, егер ол салыстырмалы тік жылдамдық нұсқауларын орындай алмайтын жағдайда болса, онда бұл туралы диспетчерге хабарланады. Мұндай жағдайда диспетчер эшелондаудың белгіленген арақашықтығын қамтамасыз етудің басқа әдістерін қолданады.

136. Әуе кемесіне жылдамдықты жинақтауды ұлғайту немесе белгілі бір эшелонның баратын немесе қиып өтуін қамту немесе жылдамдықты жинақтау немесе төмендету үшін нұсқау берілуі мүмкін.

137. Диспетчермен тік жылдамдықпен қолдану әдісімен басқаруы тоқтатылған кезде әуе кемелері бұл туралы хабарландырылады.

138. Тік жылдамдықты қолдану кезінде ӘҚҚ органының диспетчері (қажет болған жағдайда) берілген жылдамдықты жинақтаудың немесе төмендетудің әуе кемесінің

экипажы ұшудың қандай эшелонына (биіктігіне) дейін ұстай алатыны туралы сұратады . Бұл ретте ӘҚК органының диспетчері эшелондаудың белгіленген арақашықтығын қамтамасыз етудің басқа әдістерін қолдануын уақтылығы мүмкіндігін көздейді.

#### **10-тарау. АҰҚ бойынша ұшудан КҰҚ бойынша ұшуға өту**

**Ескерту. 10-тараудың тақырыбы жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

139. АҰҚ бойынша ұшудан КҰҚ бойынша ұшуға өтуді ӘҚК (ӘҚБ) органымен келісім бойынша әуе кемесінің экипаждары жүзеге асырады.

140. Әуе кемесінің экипажы АҰҚ бойынша ұшудан КҰҚ бойынша ұшуға өтуге рұқсат сұраған кезде диспетчер әуе және метеорологиялық жағдайды талдай отырып, оған мұндай рұқсатты береді.

141. Егер ӘҚК органының КҰҚ бойынша ұшу шарттарына сәйкес келмейтін метеорологиялық жағдайлар туралы ақпараты болса, ол бұл туралы әуе кемесінің экипажына хабарлайды.

#### **11-тарау. Іздегі турбуленттілік санаты**

**Ескерту. 11-тараудың тақырыбы жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

142. Іздегі турбуленттілік болған кезде эшелондау минимумдары сертификатталған ең жоғары ұшу массасына сәйкес төрт санат бойынша әуе кемелерінің типтерін топтастыруға мынадай түрде негізделеді:

1) "аса ауыр" (J) – "әуе кемелері үлгілерінің шартты белгілері" ИКАО-ның Doc 8643 құжатында осындай ретінде көрсетілген әуе кемелерінің типтері";

2) "ауыр" (H) – ИКАО Doc 8643 құжатында "аса ауыр" (J) санатында санамаланған әуе кемелерінің типтерін қоспағанда, массасы 136 000 кг немесе одан астам әуе кемелерінің барлық типтері);

3) "орташа" (M) – массасы 136 000 кг-нан кем, бірақ 7000 кг-нан астам әуе кемелерінің типтері;

4) "жеңіл" (L) – салмағы 7000 кг немесе одан аз әуе кемелерінің типтері.

Әуе кемелерінің әрбір типі бойынша іздегі турбуленттілік санаттары ИКАО-ның " әуе кемелері типтерінің шартты белгілері" Doc 8643 құжатында бар.

**Ескерту. 142--тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 28.01.2021 № 35 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

143. "Аса ауыр" немесе "ауыр" санатына жататын әуе кемелеріне қатысты осындай әуе кемелері мен ӘҚҚ органдары арасында радиотелефон байланысын бастапқы орнату кезінде әуе кемесінің шақыру белгісіне тиісінше "super" - "аса ауыр" немесе "heavy" – "ауыр" деген сөз қосылады.

**Ескерту. 143--тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 28.01.2021 № 35 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

## **12-тарау. Биіктік өлшегіштерді орнату**

**Ескерту. 12-тараудың тақырыбы жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

### **1-параграф. Әуе кемесінің тік жазықтықтағы орны туралы деректер**

144. ӘК ұшудың барометрлік биіктігін есептеу ұшу кезінде жүргізіледі:

- 1) өту биіктігінде және одан төмен тораптық диспетчерлік аудан (диспетчерлік аймақ) шегінде - әуеайлақтың QNH мәні бойынша;
- 2) өту биіктігінде және тораптық диспетчерлік ауданның (диспетчерлік аймақтың) шегінен төмен ұшу кезінде-теңіздің орташа деңгейіне келтірілген маршруттағы (сектор , аудан) ең төменгі атмосфералық қысым бойынша;
- 3) өту эшелонында және одан жоғары – стандартты атмосфералық қысым бойынша 1013,25 мбар/гПа (760 миллиметр сынап бағанасы).

Жарияланған ең аз абсолюттік ұшу биіктігі өту биіктігінен асатын ӘҚҚ маршруттарындағы тораптық диспетчерлік аудандардың (диспетчерлік аймақтардың) шегінен тыс ұшулар үшін өту биіктігі ұшудың осы ең аз абсолюттік биіктігіне тең белгіленеді, ал өту эшелоны ұшу маршруты (сектор, аудан) бойынша QNH шамасына байланысты айқындалатын ұшудың төменгі пайдаланылатын эшелоны болып табылады.

**Ескерту. 144--тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 28.01.2021 № 35 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

145. Ұшып көтерілгеннен кейін барометрлік биіктік өлшегіштің қысым шкаласын ауыстыруды ӘК экипажы жүргізеді:

- 1) өту биіктігін кесіп өту кезінде - стандартты атмосфералық қысымның мәніне;
- 2) өту биіктігінде теңіздің орташа деңгейіне және белгіленген рубежде немесе ӘҚҚ органының нұсқауы бойынша төмен деңгейге келтірілген ұшу маршруты (сектор, аудан) бойынша ең аз атмосфералық қысымның мәніне қолданылмайды.

**Ескерту. 145--тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 28.01.2021 № 35 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

146. Ұшу эшелонын (биіктігін) ұстау жүргізіледі:

1) стандартты атмосфералық қысым бойынша – эшелонды (биіктікті) жинау кезінде өту биіктігінен және ӘК төмендеген кезде ұшу эшелонынан өту эшелонына дейін;

2) әуеайлақтың QNH бойынша – ұшып көтерілуден өту биіктігіне дейін және өту эшелонынан қонуға дейін тораптық диспетчерлік аудан (диспетчерлік аймақ) шегінде.

3) маршрутта (сектор, аудан) QNH ең аз мәні бойынша – өту биіктігінде және тораптық диспетчерлік аудан (диспетчерлік аймақ) шегінен тыс төмен маршрут бойынша ұшулар кезінде.

Бағыт бойынша ұшу кезінде биіктік өлшегіштерді орнату үшін QNH болжамды ең төменгі мәні пайдаланылады.

**Ескерту. 146--тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 28.01.2021 № 35 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

147. Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде 3050 метр (10000 фут) биіктікке өтудің бірыңғай абсолюттік биіктігі белгіленеді. Өту эшелоны (төменгі пайдаланылатын ұшу эшелоны) әуеайлақтағы (ұшу бағыты бойынша) QNH мәніне байланысты айқындалады. Көлденең ұшу режимінде ӘК-нің өту биіктігінен өту эшелонына дейін ауыспалы қабатта ұшуына тыйым салынады.

Өту эшелоны (төменгі пайдаланылатын ұшу эшелоны) 3050 метр (10000 фут) өтудің бірыңғай абсолюттік биіктігінен кем дегенде 300 метр (1000 фут) жоғары белгіленеді. Теңіз деңгейіне келтірілген әуеайлақ (ұшу маршруты бойынша) қысымының мәні стандарттағыдан 36 гПа-дан аспайтын шамаға аз болған жағдайда ауысу эшелоны (төменгі пайдаланылатын ұшу эшелоны) ретінде келесі жоғарғы эшелон, ал 36 гПа-дан асатын болса – кезекті жоғарғы эшелон белгіленеді. Өту эшелонын айқындау кестесі аэронавигациялық ақпарат жинағында жарияланады.

**Ескерту. 147-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

148. Әуе кемесі өтудің абсолюттік биіктігінде және одан төмен маршрут бойынша ұшу кезінде және ұшу эшелонына орналасу қажет болғанда барометрлік биіктік өлшегіштің қысым шәкілін теңіздің орташа деңгейіне келтірілген маршрут бойынша ең төмен атмосфералық қысымнан стандартты атмосфералық қысымға ауыстыру өтудің абсолюттік биіктігін кесіп өту кезінде жүзеге асырылады.

**Ескерту. 148-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

149. Әуе кемесі өту эшелонында немесе одан жоғары маршрут бойынша ұшу кезінде және өтудің абсолюттік биіктігінде және одан төмен ұшуды жалғастыру қажет болғанда барометрлік биіктік өлшегіштің қысым шәкілін стандартты атмосфералық қысымнан теңіздің орташа деңгейіне келтірілген маршрут бойынша ең төмен атмосфералық қысымға ауыстыру өту эшелонын (төменгі пайдаланылатын ұшу эшелонын) кесіп өткен кезде немесе өту эшелонынан төмендеу басталған кезде жүргізіледі. Әуеайлақ ауданында ақпаратты автоматты түрде тарату хабарламалары, ұшу маршруты бойынша VOLMET радиохабарларын тарату жоқ болған жағдайда өту эшелонын және теңіздің орташа деңгейіне келтірілген ең аз қысым мәнін ӘК экипажы ӘҚҚ органынан алады.

**Ескерту. 149-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

150. Әуеайлаққа қону кезінде барометрлік биіктік өлшегіштің қысым шкаласын ауыстыру жүргізіледі:

1) өту эшелонын кесіп өту кезінде әуеайлақтың QNH мәніне 1013,2 мбар (760 мм) стандартты атмосфералық қысымынан;

2) әуеайлаққа өту биіктігінде және теңіздің орташа деңгейіне келтірілген бағыт бойынша ең аз атмосфералық қысымнан төмен әуеайлақтың QNH мәніне жақындағанда - белгіленген рубежде немесе ӘҚҚ органының нұсқауы бойынша.

**Ескерту. 150--тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 28.01.2021 № 35 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

151. Ұшып көтерілу-қону жолақтарының деңгейіндегі атмосфералық қысым кезінде таулы әуеайлақтардағы аз шекті мән белгіленген барометрлік биіктік өлшегіш қысымының шәкілінде мыналар:

1) ұшып көтерілер алдында теңіздің орташа деңгейіне келтірілген әуеайлақтың қысым мәнін белгілеу қажет. Бұл жағдайда биіктік өлшегіш көрсеткіші берілген биіктікті алу жүргізуге қатысты "шартты нөл" үшін қабылданады;

2) қонар алдында ӘҚҚ органы ӘК экипажына әуеайлақтың абсолютті биіктігін және теңіздің орташа деңгейіне келтірілген биіктік өлшегішке ұшу экипажы орнататын әуеайлақтың атмосфералық қысымының мәнін хабарлайды және биіктік өлшегіш ұшудың абсолютті биіктігін, ал жерге қонар сәтте – теңіздің орта деңгейіндегі әуеайлақтың биіктігі көрсететін ескере отырып, қонуға кіруді жүргізеді.

## **2-параграф. Биіктік өлшегішті орнату туралы ақпарат ұсыну**

152. Өту эшелоны әуе кемесінің экипажына қонуға кіру үшін төмендеу кезінде хабарланады және сөз байланысы, ATIS радио хабар таратушы хабарларының көмегімен немесе деректерді беру желісі арқылы берілуі мүмкін.

153. Қонуға енер кезде және АТІS радио хабар таратушы хабарлары болмаған немесе деректерді беру желісі жоқ кезде өту эшелоны диспетчерлік рұқсатпен қосылады.

154. Өту эшелонынан төмендеуге рұқсат беру кезінде, сондай-ақ ұшып шығатын ӘК беретін рұқсаттарда ӘК осы ақпаратты бұрын алған жағдайларды қоспағанда, теңіздің орташа деңгейіне (QNH) келтірілген ҰҚЖ жұмыс шегі деңгейіндегі қысым туралы деректер енгізіледі. QFE мәні ӘК экипажының сұрау салуы бойынша тек ұшу биіктігін бақылау үшін беріледі.

**Ескерту. 154-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

### **13-тарау. Орналасқан жері туралы жеткізу**

**Ескерту. 13-тараудың тақырыбы жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

155. ӘҚҚ әуе трассалары мен маршруттарында ӘҚҚ қажеттіліктеріне қарай міндетті хабарламалар пункттері белгіленеді, олардың ұшып өтуін ӘК экипажы ӘҚҚ органына баяндайды.

**Ескерту. 155-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

156. Міндетті хабарлама тармақтары қажет болған жағдайда радиотехникалық құралдармен таңбаланады және:

1) әуе трассалары учаскелерінің, ӘҚҚ маршруттарының түйісу (қиылысу) нүктелерінде;

2) ұшу эшелондарының (биіктіктерінің) өзгеру нүктелерінде және маршруттың бұрылу пункттерінде;

3) ӘҚҚ беру шептерінде

4) мемлекеттік шекараны кесіп өту нүктелерінде;

5) таулы жерлерде оған тән бағдарлардың үстінен;

6) ұзақтығы үлкен әуе трассалары учаскелерінде (300-500 километр) белгіленеді.

**Ескерту. 156-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

157. МХП белгілеу кезінде мынадай қағидаттарды басшылыққа алу қажет:

1) қажетті МХП саны барынша азайтылады;

2) таңбаланған әрбір нүкте міндетті түрде хабарлау пункті бола бермейді;



3) төменгі әуе кеңістігіндегі міндетті түрде хабарлау пункті жоғарғы әуе кеңістігі үшін міндетті түрде хабарлау пункті болмауы мүмкін.

4) МХП саны ол қолданылатын немесе қолдану жоспарланған жерде рәсімдік эшелондауды орындау талаптарын қанағаттандыруы тиіс (радиолокациялық бақылау болмаған кезде АҰҚ бойынша эшелондаудың ең аз уақыт аралықтарын белгілеу үшін).

**Ескерту. 157-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

#### **14-тарау. Эшелондаудың әдістері мен минимумдары**

**Ескерту. 14-тараудың тақырыбы жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

#### **1-параграф. Жалпы ережелер**

**Ескерту. 1-параграф жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 28.01.2021 № 35 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

157-1. Маневрді орындауға рұқсаттар берілмейді, соның нәтижесінде әуе кемелері арасындағы аралық осы жағдайларда қолданылатын эшелондау минимумының шамасынан аз шамаға дейін қысқарады.

Екі әуе кемесіне қатысты пайдаланылатын эшелондау немесе эшелондау минимумы ұстала алмайтын жерде қолданыстағы эшелондау минимумы бұзылатын уақыт басталғанға дейін басқа эшелондау немесе эшелондау минимумы белгіленеді.

**Ескерту. 157-1-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

157-2. Әуе кемесінің ұшу-техникалық сипаттамалары нашарлаған кезде (навигация, байланыс, биіктікті өлшеу, ұшуды басқару жүйелерінің немесе басқа жүйелердің істен шығуы немесе жұмысының нашарлауы) эшелондау минимумын бұзуға алғышарт болған жағдайларда ӘК экипажы эшелондаудың белгіленген интервалдарын қамтамасыз ету үшін бұл туралы ӘҚК органына хабарлайды.

157-3. Әуе кемесіне диспетчерлік ауданға кіруге рұқсат берілген кезде маршруттың келесі бөлігі үшін белгіленген төменгі пайдаланылатын эшелоннан (биіктіктен) төмен өтетін эшелонда (биіктікте) осы аудан қарамағында тұрған ӘҚК органы ұшқыш эшелонды (биіктікті) қажетті Өзгертуді сұрамағанына қарамастан, әуе кемесіне қайта қаралған рұқсат береді.

157-4. Әуе кемесіне эшелонның өзгеру уақытын, орнын немесе тік жылдамдығын көрсете отырып, эшелонды (биіктікті) өзгертуге рұқсат беруге болады.

Ескерту. 157-4-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 02.09.2021 № 473 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

157-5. Әуе кемесіне бұрын басқа әуе кемесі басып алған эшелонды осы соңғы әуе кемесі оның босатылғаны туралы баяндағаннан кейін алуға рұқсат етіледі, бұған мынадай жағдайлар қосылмайды::

1) күшті турбуленттіліктің болуы туралы белгілі;

2) жоғары тұрған әуе кемесі крейсерлік режимде жинақтауды орындайды;

3) әуе кемелерінің ұшу-техникалық сипаттамаларындағы айырмашылықтар эшелондаудың қолданылатын минимумының азаюы мүмкін, бұл ретте мұндай рұқсат осы эшелонды босататын әуе кемесі бірінші талап етілетін эшелондаудың минимумынан бөлінген басқа эшелонның айналысуы немесе өтуі туралы хабарламағанға дейін кідіріледі.

157-6. Берілген эшелонда (биіктікте) ұшуды орындайтын әуе кемесінің экипажы осы эшелонды (биіктікті) алуға рұқсат сұраған әуе кемесінің алдында артықшылығы болады. Бір крейсерлік эшелонда бірнеше әуе кемесі болған жағдайда, бірінші кезектілік құқығын алда келе жатқан әуе кемесі пайдаланады.

157-7. Әуе кемесінің бортына ұшуда заңсыз араласу актісі кезінде және аса сақтықты сақтау мақсатында ӘҚҚ органдары тік немесе көлденең эшелондаудың екі аралығын қолданады. Бұдан басқа, егер бортта жарылыс қаупі туралы ақпарат болса, ӘҚҚ органы заңсыз араласу актісіне ұшырайтын әуе кемесінің ұшу желісі бойынша ұшудың барлық төменгі эшелондарын босатады.

Ескерту. Нұсқаулық 157-7-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

158. Алып тасталды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 02.09.2021 № 473 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

159. Алып тасталды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 02.09.2021 № 473 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

160. Алып тасталды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 02.09.2021 № 473 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

161. Алып тасталды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 02.09.2021 № 473 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

162. Алып тасталды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 02.09.2021 № 473 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

163. Алып тасталды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 02.09.2021 № 473 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

164. Алып тасталды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 02.09.2021 № 473 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

165. Алып тасталды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 02.09.2021 № 473 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

166. Алып тасталды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 28.01.2021 № 35 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

167. Алып тасталды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 02.09.2021 № 473 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

168. Алып тасталды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 02.09.2021 № 473 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

169. Алып тасталды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 02.09.2021 № 473 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

169-1. Алып тасталды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 02.09.2021 № 473 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

Ескерту. Нұсқаулық 169-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 28.01.2021 № 35 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі); өзгеріс енгізілді - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 02.09.2021 № 473 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрықтарымен.

## **2-параграф. КҰҚ бойынша ұшу кезінде көлденең эшелондаудың ең аз аралықтары**

Ескерту. 2-параграфтың тақырыбы жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

170. В сыныбындағы әуе кеңістігінде КҰҚ бойынша ұшу кезінде көлденең эшелондаудың ең аз аралығы 5 теңіз милін құрайды.

Ескерту. 170-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

171. В және С сыныбындағы әуе кеңістігінде КҰҚ және АҰҚ бойынша ұшуды орындайтын ӘК арасында көлденең және тік эшелондау аралықтары АҰҚ бойынша ұшу үшін белгіленгеннен кем болмауға тиіс.

Ескерту. 171-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

**3-параграф. ӘҚҚ бақылау жүйелерін пайдалануға негізделген эшелондау минимумдары.**

Ескерту. 3-параграфының атауы жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

172. ӘҚҚ бақылау жүйелерін пайдалана отырып, АҰҚ бойынша ұшу кезінде көлденең эшелондаудың ең аз аралықтары белгіленеді:

1) аудандық диспетчерлік қызмет көрсету кезінде – кемінде 10 теңіз милі (5 теңіз милі, егер белгілі бір жерде радиолокациялық жүйелер және/немесе ADS-B және/немесе MLAT жүйелері бұған мүмкіндік берсе және осы Нұсқаулықтың 15-1-тармағына сәйкес ұшу қауіпсіздігін бағалау жүргізілсе);

2) жақындауға диспетчерлік қызмет көрсету (әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсету) кезінде – кемінде 5 теңіз милі (3 теңіз милі, егер белгілі бір жерде радиолокациялық жүйелер және/немесе ADS-B және/немесе MLAT жүйелері мүмкіндіктері бұған мүмкіндік берсе және осы Нұсқаулықтың 15-1-тармағына сәйкес ұшу қауіпсіздігін бағалау жүргізілсе).

Ескерту. 172-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік министрінің м.а. 04.01.2024 № 2 ( алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

172-1. Қонуға кіру (қонуға кірудің аралық учаскесіне шығу) және ұшып шығу кезеңдерінде байқау негізінде ӘҚҚ-ға қызмет көрсету ұсынылатын әуе кемелеріне іздегі турбуленттілік кезінде эшелондау қашықтығына негізделген мынадай минимумдар қолданылады:

- ауыр ӘК - ден кейінгі барлық ӘК үшін-кемінде 6 теңіз милі;
- орташа ӘК – ден кейінгі жеңіл ӘК үшін-кемінде 5 теңіз милі;
- аса ауыр ұшақтардан кейінгі ауыр ӘК үшін-кемінде 6 теңіз милі;
- аса ауыр ұшақтардан кейінгі орташа ӘК үшін-кемінде 7 теңіз милі;
- аса ауыр ұшақтардан кейінгі жеңіл ӘК үшін-кемінде 8 теңіз милі.

Ескерту. Нұсқаулық 172-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

173. 172-1-тармақта көрсетілген, іздегі турбуленттілікке байланысты эшелондауға негізделген минимумдар мынадай жағдайларда қолданылады:

ӘК тікелей сол абсолюттік биіктікте немесе кем дегенде 300 метр (1000 фут) төмен ұшуды орындайды немесе екі ӘК бірінен 760 метрден (2500 фут) кем қашықтықта орналасқан сол бір ҰҚЖ немесе параллель ҰҚЖ пайдаланады немесе ӘК сол абсолюттік биіктікте немесе кем дегенде 300 метр (1000 фут) төмен басқа ӘК ізін қиып өтеді.

Ескерту. 173-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

174. 172-тармақта көрсетілген көлденең эшелондау минимумдары танылған ӘК қатысты ғана қолданылады.

172-тармақтың 2) тармақшасында көрсетілген эшелондау минимумы ұшып шығатын әуе кемесі мен алдыңғы ұшып шығатын әуе кемесі немесе ұшып шығатын әуе кемесі танылған жағдайда басқа да танылып танылған әуе кемелері арасында қолданылуы мүмкін.

Ескерту. 174-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

174-1. ADS-B, ҚШРЛ, MLAT және БШРЛ орналасу орнының символдарын ( белгілерін) пайдалануға негізделген эшелондау тиісті әуе кемелерінің орналасқан жерін көрсететін орналасу орны символдарының (белгілерінің) орталықтары арасындағы қашықтық әрқашан осы Нұсқаулықтың 172 және 172-1-тармақтарында белгіленгеннен кем болмайтындай етіп қолданылады.

Ескерту. Нұсқаулық 174-1-тармақпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

175. Танылған ӘК арасында ӘҚҚ бақылау жүйесін пайдаланумен көлденең эшелондауды қамтамасыз ету кезінде ӘК біреуінің жағдайы белгісіз болған жағдайларда (белгінің жоғалуы) ӘҚҚ органы ӘК деректері арасында тік эшелондау аралықтарын немесе радиолокациялық бақылау болмаған кезде қолданылатын АҰҚ бойынша эшелондаудың уақытша аралықтарын қамтамасыз етеді.

Ескерту. 175-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

**4-параграф. Радиолокациялық бақылау болмаған кезде АҰҚ бойынша эшелондаудың ең аз уақыт аралығы (ӘҚҚ бақылау жүйелерін пайдаланбай)**

**Ескерту. 4-параграфының атауы жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

176. Уақытқа немесе қашықтыққа негізделген бойлық эшелондауды қамтамасыз ету үшін әуе кемелерінің белгіленген уақытта ұшуы, белгіленген уақытта белгілі бір географиялық орынға келуі немесе белгіленген уақыт келгенге дейін белгілі бір географиялық орынның үстінде күту режимінде ұшуы қажет болуы мүмкін.

**Ескерту. 176-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

177. Дыбыстан жоғары үдеу немесе дыбыстан жоғары ұшу кезеңінде дыбыстан жоғары әуе кемелерін бойлық эшелондауға дыбыстан жоғары ұшу кезінде жылдамдық шектеулерін енгізу есебінен емес, дыбысқа жақын үдеткіштің басталу уақытын тиісті таңдау арқылы қол жеткізуге тиіс.

**Ескерту. 177-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

178. Уақытқа негізделген эшелондауды қолдану кезінде ӘК экипаждарының сөйлеу хабарламаларынан немесе CPDLC хабарламаларынан алынған ақпарат және орналасқан жерін бағалау пайдаланылуы мүмкін.

**Ескерту. 178-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

179. Бір эшелонда (биіктікте) бір маршрут бойынша жүретін ӘК арасында радиолокациялық бақылау болмаған кезде АҰЕ бойынша эшелондаудың ең аз уақыт аралығы 10 минутты құрайды.

**Ескерту. 179-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

179-1. Бір эшелонда (биіктікте) қиылысатын маршруттар бойынша (қиылысу бұрыштары кемінде 45 градус болғанда) келесі әуе кемелері арасында радиолокациялық бақылау болмаған кезде АҰЕ бойынша бойлық эшелондаудың ең аз уақыт аралығы – қиылысу сәтінде 15 минут.

**Ескерту. Нұсқаулық 179-1-тармақпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

179-2. Басқа әуе кемесі алып жатқан ілеспе немесе қарсы эшелонды (биіктікті) кесіп өту кезінде радиолокациялық бақылау болмаған кезде АҰЕ бойынша бойлық эшелондаудың ең аз уақыт аралығы-қиылысу сәтінде 20 минут.

**Ескерту. Нұсқаулық 179-2-тармақпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

179-3. Бір эшелонда (биіктікте) бір маршрут бойында ӘК-лер арасында, радиолокациялық бақылау болмаған кезде Мах санының әдісін пайдалана отырып, ӘҰҚ бойынша эшелондаудың ең аз уақыт аралығы 10 минутты құрайды. Алда келе жатқан ӘК артта келе жатқан ӘК-нің шынайы Мах санына тең немесе одан асатын жылдамдықты ұстайды.

**Ескерту. Нұсқаулық 179-3-тармақпен толықтырылды – ҚР Көлік министрінің м.а. 04.01.2024 № 2 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

179-4. Мах санының әдісін қолдануға бұйрық берілген ӘК ӘҚҚ органы белгілеген Мах шынайы санын ұстайды және осы жылдамдықты өзгертуге ӘҚҚ органынан рұқсат сұрайды. Егер Мах санын шұғыл түрде уақытша өзгерту қажет болған жағдайда (мысалы, турбуленттілікке байланысты), ӘҚҚ органына мұндай өзгерістің жасалғаны туралы мүмкіндігінше ертерек хабарланады.

**Ескерту. Нұсқаулық 179-4-тармақпен толықтырылды – ҚР Көлік министрінің м.а. 04.01.2024 № 2 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

179-5. Егер ӘК-нің ұшу-техникалық сипаттамалары маршрутта биіктікке көтерілу немесе төмендеу кезінде Махтың соңғы белгіленген санын ұстап тұруға мүмкіндік бермесе, тиісті ӘК ұшқыштары бұл туралы ӘҚҚ органын биіктікке көтерілуге немесе төмендеуге сұрау салу сәтінде хабардар етеді.

**Ескерту. Нұсқаулық 179-5-тармақпен толықтырылды – ҚР Көлік министрінің м.а. 04.01.2024 № 2 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

**5-параграф. АҰҚ бойынша бүйірлік эшелондаудың ең аз аралықтары (радиолокациялық бақылау болмаған кезде (ӘҚҚ бақылау жүйесін пайдаланбай)**

**Ескерту. 4-параграфының тақырыбы жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

180. Алып тасталды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

181. Алып тасталды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

182. Алып тасталды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

182-1. Бүйірлік эшелондау әуе кемелерін бүйірлік эшелондау қамтамасыз етілуі тиіс болжамды маршруттар учаскелері арасындағы қашықтық әрқашан осы Нұсқаулықтың 182-6, 182-9 және 182-10-тармақтарында белгіленген қашықтықтан кем болмайтындай есептеумен қолданылады.

Бүйірлік эшелондау азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйым әуе кемелерінің ӘҚҚ органдары мен экипаждары, сондай-ақ әуе кемелері жабдықтарының мүмкіндіктері эшелондаудың осындай әдісін қолдануға дайын екендігін куәландыратын Қауіпсіздікті бағалауды орындағаннан кейін қолданылады.

**Ескерту. Нұсқаулық 182-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

182-2. Әуе кемелерін бір биіктікте (ұшу эшелонында) бүйірден эшелондауды қамтамасыз ету үшін олардың көзбен шолып бақылау, навигациялық құралдарды пайдалану немесе аймақтық навигация жабдығын (RNAV) қолдану арқылы айқындалатын әртүрлі маршруттарда немесе әртүрлі географиялық орындарда ұшуды орындауы талап етіледі.

**Ескерту. Нұсқаулық 182-2-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

182-3. ӘК экипажынан навигациялық жабдықтың істен шыққанын немесе оның навигациялық сипаттамаларының нашарлағанын куәландыратын ақпарат алған кезде ӘҚҚ органы қажет болған жағдайда эшелондаудың баламалы әдістерін немесе минимумдарын қолданады.

**Ескерту. Нұсқаулық 182-3-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

182-4. Бүйірлік эшелондауды осы Нұсқаулықтың 182-5, 182-6, 182-9 және 182-10-тармақтарында көрсетілген тәсілдермен қамтамасыз етуге болады.

**Ескерту. Нұсқаулық 182-4-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

182-5. Негізделген бүйірлік эшелондау бағдарлау бірдей немесе әртүрлі географиялық нүктелер бойынша. Мұндай эшелондау ӘК экипаждарының орналасқан жері туралы баяндамаларына негізделеді, олар әуе кемелерінің көзбен шолып немесе навигациялық құралдар бойынша бағдарлау жолымен айқындалатындай әртүрлі географиялық пункттердің үстінде екенін анық көрсетеді (осы Нұсқаулыққа 2-1-қосымшаның 1-суреті).



**Ескерту. Нұсқаулық 182-5-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

182-6. Бүйірлік эшелондау NDB, VOR немесе GNSS-ті қиылысатын жол сызықтарында немесе ӘҚҚ маршруттарында қолдануға негізделген.

Әуе кемелерінен навигациялық құрал үшін көзделетін ең төменгі шамаға бір-бірінен қалатын жолдың белгіленген желілері бойынша ұшуды орындауды талап етеді. Екі әуе кемесін бүйірлік эшелондау:

1) VOR: екі әуе кемесі де кем дегенде  $15^\circ$  бұрышпен бөлінетін радиалдарда орналасқан және кем дегенде бір әуе кемесі осы құралдан 28 километр (15 теңіз милі) немесе одан да көп қашықтықта орналасқан (осы Нұсқаулыққа 2-1-қосымшаның 2-суреті);

2) NDB: екі әуе кемесі де NDB-ге жақындау немесе NDB-ден кем дегенде  $30^\circ$  бұрышпен алшақтау жолында орналасқан және кем дегенде бір әуе кемесі осы құралдан 28 километр (15 теңіз милі) немесе одан да көп қашықтықта орналасқан (осы Нұсқаулыққа 2-1-қосымшаның 3-суреті);

3) GNSS/GNSS: әрбір әуе кемесі жолдың екі нүктесі арасындағы нөлдік орын ауыстыруы бар жол сызығында және кемінде бір әуе кемесі осы Нұсқаулыққа 2-1-қосымшаның кестесінде көрсетілген жалпы нүктеден ең аз қашықтықта болады;

4) VOR/GNSS: VOR пайдаланатын әуе кемесі VOR-ға жақындау немесе одан алыстау радиалында, ал GNSS пайдаланатын басқа әуе кемесі жолдың екі нүктесі арасындағы нөлдік орын ауыстыру жолының сызығында бірегей орналасқан және кемінде бір әуе кемесі осы Нұсқаулыққа 2-1-қосымшаның кестесінде көрсетілген жалпы нүктеден ең аз қашықтықта орналасқан.

**Ескерту. Нұсқаулық 182-6-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

182-7. GNSS-ке негізделген жол желілерін таратуды қолданбас бұрын, диспетчер мұны растайды:

1) әуе кемесі GNSS көмегімен ұшуды орындайды;

2) жедел бүйірден орын ауыстыруды қолдану санкцияланған әуе кеңістігінде қазіргі кезде қандай да бір бүйірден орын ауыстыру қолданылмайды.

**Ескерту. Нұсқаулық 182-7-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

182-8. GNSS-ке негізделген жол желілерін бөлу ұшқыш қабылдағыштағы (RAIM) автономды тұтастықты бақылау жүйесінің істен шығуы туралы хабарлама жіберген жағдайда қолданылмайды.

Ескерту. Нұсқаулық 182-8-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

182-9. Аспаптар бойынша ұшу схемасын пайдаланатын ұшып шығатын және/немесе келетін әуе кемелерін бүйірден эшелондау:

1) RNAV 1 мен RNAV 1 немесе RNP 1, RNP APCH немесе RNP AR APCH кез келген үйлесімінде орындалатын жол сызықтары арасындағы қашықтық кемінде 13 километр (7 теңіз миль);

2) RNP 1, RNP APCH немесе RNP AR APCH кез келген үйлесімінде орындалатын жол сызықтары арасындағы қашықтық кемінде 9,3 километр (5 теңіз миль) болғанда;

3) кедергілерден ұшып өту критерийлерін пайдалана отырып салынған жол желілерінің қорғау аймақтары пайдалану қателігін есепке алу шартымен де жабылмаса.

Ескерту. Нұсқаулық 182-9-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

182-10. Жолдың параллель желілері немесе ӘҚҚ маршруттары бойынша RNAV 5 пайдалана отырып ұшу кезінде бүйірлік эшелондау осындай жол желілерінің не ӘҚҚ маршруттарының осьтері арасындағы қашықтық кемінде 30 теңіз мильді құраса қамтамасыз етіледі.

Ескерту. Нұсқаулық 182-10-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

**5-1-параграф. Күту режимінде ұшуды орындайтын әуе кемелерін эшелондау (бақылау жүйелерін пайдаланбай)**

Ескерту. 14-тарау 5-1-параграфпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

182-11. Күту аймақтары азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйым айқындайтын қашықтыққа бір-бірінен көлденең жазықтықта бөлінген жағдайларды қоспағанда, күтудің аралас аймақтарындағы әуе кемелері қолданылатын тік эшелондаудың минимумын ескере отырып эшелондалады.

Ескерту. 14-тарау 182-11-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

182-12. Күту аймағында ұшуды орындайтын және басқа да келетін, ұшып шығатын немесе ӘК маршрутында болатын ӘК арасында радиолокациялық бақылау болмаған кезде, соңғысы күту аймағынан 5 минут ұшу шегінде тұрғанда тік эшелондау қолданылады.

Ескерту. 14-тарау 182-12-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

**5-2-параграф. Ұшып шығатын әуе кемелерін эшелондау (ӘҚҚ бақылау жүйелерін пайдаланбай)**

Ескерту. 14-тарау 5-2-параграфпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

182-13. Төменде келтірілген ережелер осы тараудың 4-параграфында көрсетілген бойлық эшелондау минимумдарын толықтырады.

Ескерту. 14-тарау 182-13-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

182-14. Егер әуе кемелері бүйірлік эшелондауды қамтамасыз ету үшін  $45^\circ$  кем емес бұрышпен тарайтын жол сызықтары бойынша ұшудан кейін тікелей ұшуы тиіс жағдайда 1 минут аралық сақталады.

Ескерту. 14-тарау 182-14-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

182-15. Егер әуеайлақ ауданында ұшып шығатын әуе кемесі оның алдында ұшып шыққан әуе кемесінің эшелонын кесіп өткен жағдайда және осы екі әуе кемесі де жолдың бір желісі бойынша жүруді ұйғарса, онда тік эшелондау болмаған кезде 5 минут аралық сақталады. тік эшелондау.

Ескерту. 14-тарау 182-15-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

**5-3-параграф. Ұшып шығатын және келетін әуе кемелерін эшелондау (ӘҚҚ бақылау жүйелерін пайдаланбай)**

Ескерту. 14-тарау 5-3-параграфпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

182-16. Ұшып көтерілуге рұқсат келген әуе кемесінің орналасқан жеріне негізделген жағдайларда мынадай эшелондау қолданылады.

Ескерту. 14-тарау 182-16-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

182-17. Егер келген әуе кемесі аспаптар бойынша қонуға кіруді орындаса, ұшып шығатын әуе кемесі ұшып көтерілуді орындайды:

1) оның ұшудан кейінгі жол сызығы  $45^\circ$  аспайтын қону бағытымен бұрыштық айырмашылыққа ие болады;

2) келген әуе кемесі стандартты кері бұрылуды орындауға кірісті;

3) ұшып көтерілу ұшып келетін әуе кемесінің ҰҚЖ басына шығуының есептік уақытына дейін кемінде 3 минут бұрын орындалатын болады.

**Ескерту. 14-тарау 182-17-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

182-18. Егер келетін әуе кемесі RNAV немесе RNP негізіндегі аспаптар бойынша ұшу схемасына сәйкес келсе, ұшып шығатын әуе кемесі ұшып шығу траекториясы бойынша ұшып көтерілуді орындай алады, ол қонуға кіретін әуе кемесінің келуін қорғау аймағы арқылы өтпейді, егер:

1) тік эшелондау келген әуе кемесі аспаптар бойынша ұшу схемасында көрсетілген міндетті жеткізу жолының нүктесінің ұшып өткені туралы хабарлағанға дейін қолданылады; мұндай жол нүктесінің орналасқан жері ӘҚҚ қызметі диспетчерінің жұмыс технологиясымен айқындалады;

2) ұшып көтерілу келген әуе кемесінің аспаптар бойынша ұшу схемасында белгіленген жол нүктесінің ұшып өтуіне дейін орындалады; мұндай жол нүктесінің орналасқан жері ӘҚҚ қызметі диспетчерінің жұмыс технологиясымен айқындалады;

3) ұшып шығатын әуе кемесі эшелондаудың басқа түрін пайдалану басталғанға дейін келуді қорғау аймағының шегінен тыс қалады.

Келуді қорғау аймағы міндетті түрде жеткізу үшін белгіленген жол нүктесінен  $45^\circ$  өтетін сызықтан келу схемасының және/немесе тәсілдің қалған бөлігінің сыртқы шекарасынан  $45^\circ$  өтетін сызыққа дейін созылатын аймақ ретінде анықталады.

**Ескерту. 14-тарау 182-18-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

#### **6-параграф. Іздегі турбуленттік кезінде бүйірлік эшелондаудың ең аз уақытша аралықтары**

183. ӘҚҚ органынан іздегі турбуленттілік кезінде эшелондауды қолдану талап етілмейді:

1) әуе кемесінің экипажы көру өрісінде алдыңғы әуе кемесінің бар екендігі туралы хабарлаған және қонуға кіру үшін рұқсат алған және осы әуе кемесіне қатысты эшелондауды дербес ұстап тұрған кезде АҰЕ бойынша ұшып келетін әуе кемелеріне қатысты қонуға көзбен шолып кіруді орындайтын әуе кемелеріне қатысты;

2) Сол бір ҰҚЖ-ға КҰЕ бойынша қонуды орындайтын келетін әуе кемелеріне қатысты.

Ескерту. 183-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 28.01.2021 № 35 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

184. ӘҚК органы осы нұсқаулықтың 183-тармағында көрсетілген әуе кемелеріне қатысты, сондай-ақ кез келген басқа да қажетті жағдайларда іздегі ықтимал турбуленттілік туралы ескерту береді. Әуе кемесінің командирі іздегі турбуленттілікті ескере отырып, неғұрлым ауыр санатқа жататын алдыңғы әуе кемесіне қатысты эшелондау аралығының сақталуын қамтамасыз етеді.

Егер эшелондау аралығын ұлғайту қажет деп есептелсе, әуе кемесінің экипажы бұл туралы ӘҚК органына хабарлайды.

Ескерту. 184-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 28.01.2021 № 35 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

185. Осы Қағидалардың 183-тармағында айтылған жағдайларды қоспағанда, бір ҰҚЖ-ға қону кезінде ең аз уақыт аралықтары белгіленеді:

- 1) аса ауыр ӘК кейінгі ауыр ӘК үшін – 2 минут;
- 2) аса ауыр ӘК кейінгі орташа ӘК үшін – 3 минут;
- 3) аса ауыр ӘК кейінгі жеңіл ӘК үшін – 4 минут;
- 4) ауыр ӘК кейінгі орташа ӘК үшін – 2 минут;
- 5) орташа және ауыр ӘК кейінгі жеңіл ӘК үшін – 3 минут.

Ескерту. 185-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

186. Бір ҰҚЖ-дан ұшу кезінде ең аз уақыт аралықтары белгіленеді:

- 1) аса ауыр ӘК кейінгі ауыр ӘК үшін – 2 минут;
- 2) аса ауыр ӘК кейінгі жеңіл және орташа ӘК үшін – 3 минут;
- 3) ауыр ӘК кейінгі жеңіл және орташа ӘК үшін – 2 минут;
- 4) орташа ӘК кейінгі жеңіл ӘК үшін – 2 минут.

Ескерту. 186-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

186-1. Ұшу кезінде ең аз уақыт аралықтарын қамтамасыз ету мақсатында ӘҚК органы әуе кемесінің екпіні басталған сәттен бастап уақыт есебін бастайды.

Ескерту. Нұсқаулық 186-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 28.01.2021 № 35 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

186-2. Іздегі турбуленттілікті есепке алу мақсаттары үшін қонуға бет алуды және конвейерден ұшуды орындайтын әуе кемесі сол ҰҚЖ-ның ортаңғы бөлігінен ұшып шығуды жүзеге асырушы ретінде қарастырылуы тиіс.

**Ескерту. Нұсқаулық 186-2-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

187. 3 минутқа тең эшелондау минимумы ауыр ӘК-ден кейін ұшып шығатын жеңіл немесе орташа ӘК-ге немесе орташа ӘК-ден кейін ұшып шығатын жеңіл ӘК-ге қатысты қолданылады, аса ауыр ӘК - ден кейін ұшып шығатын ауыр ӘК, ал 4 минутқа тең эшелондау минимумы "аса ауыр" ӘК-ден кейін ұшып шығатын жеңіл немесе орташа ӘК-ге қатысты қолданылады, егер ұшу ауыр ӘК -ден кейін ұшып көтерілу:

- 1) бір ҰҚЖ-ның орта бөлігінен;
- 2) бір-бірінен 760 метрден кем қашықтықта орналасқан параллель ҰҚЖ-ның орта бөлігінен.

**Ескерту. 187-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

187-1. Жолдағы турбуленттілік санаттарын пайдалану кезінде екінші айналымға өту немесе кету арқылы кіруді орындайтын неғұрлым "ауыр" әуе кемесіне қатысты және " аз ауыр" әуе кемесі ҰҚЖ-ны қарама-қарсы бағытта ұшу үшін пайдаланған кезде немесе қонуды қарама-қарсы бағыттан сол ҰҚЖ-ға немесе қарама-қарсы бағыттан 760 м-ден ( 2500 фут) кем қашықтықта орналасқан қосарлас ҰҚЖ-ға орындайды.:

- 1) "ауыр" әуе кемесі мен "аса ауыр" әуе кемесі арасында - 3 мин;
- 2) "жеңіл" немесе "орташа" әуе кемесі мен "аса ауыр" әуе кемесі арасында - 4 мин;
- 3) "жеңіл" немесе "орташа" әуе кемесі мен "ауыр" әуе кемесі арасында - 3 мин;
- 4) "жеңіл" әуе кемесі мен "орташа" әуе кемесінің арасында – 3 мин.

**Ескерту. Нұсқаулық 187-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 28.01.2021 № 35 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

188. ҰҚЖ-ның ығысқан шегі кезінде 2 минутке тең эшелондау минимумы, егер әуе кемелерінің есептік ұшу траекториялары қиылысады деп күтілсе, мындай жағдайларда қолданылады:

1) жеңіл немесе орташа ӘК ұшып шығуы орташа ӘК келуімен қатар жүреді және жеңіл ӘК ұшуы орташа ӘК келуімен қатар жүреді, ауыр ӘК-нің ұшуы аса ауыр ӘК-нің келуімен қатар жүреді;

2) "жеңіл" немесе орташа ӘК келуі ауыр ӘК ұшуымен қатар жүреді және жеңіл ӘК келуі орташа ӘК ұшып шығуы қатар жүреді, ауыр ӘК-нің ұшуы аса ауыр ӘК-нің ұшып шығуы қатар жүреді.

3 минутқа тең эшелондау минимумы ығыстырылған шегі бар ҰҚЖ пайдалану кезінде, егер әуе кемелерінің есептік ұшу траекториялары қиылысады деп күтілсе, мынадай жағдайларда қолданылады:

- 1) жеңіл немесе орташа ӘК ұшып шығуы аса ауыр ӘК келуімен қатар жүреді;

2) жеңіл немесе орташа ӘК келуі аса ауыр ӘК ұшып шығуымен қатар жүреді.

Ескерту. 188-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

#### **7-параграф. Эшелондау минимумдарын таңдау кезінде ескерілетін белгілер**

Ескерту. 14-тарау 7-параграфпен толықтырылды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 14.04.2016 № 375 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

188-1. Эшелондау минимумдары мынадай жағдайларда көрші әуе кеңістігінде әуе қозғалысына қызмет көрсетуді қамтамасыз етуге жауап беретін, тиісті өкілетті ӘҚҚ органымен консультация кезінде таңдалады:

1) әуе қозғалысының бір көрші әуе кеңістігінен басқасына ауысуы;

2) бағыттар көрші әуе кеңістігінің жалпы шекарасынан осы жағдайда қолданылатын эшелондау минимумымен қамтылған аралықтан аз болатын аралықта өтеді.

Көрсетілген талаптар мыналарды қамтамасыз ету мақсатында қолданылады:

қозғалысты басқаруды тапсыру шебінің екі жағынан эшелондау параметрлерінің сәйкестігі;

жалпы шекараның екі жағынан ұшуды орындайтын әуе кемелері арасындағы қауіпсіз эшелондау.

188-2. Таңдалған эшелондау минимумдары мен оларды қолдану аймақтары туралы деректер, әуе кемелерінің көзделген навигациялық құралдарды немесе көзделген навигациялық әдістерді пайдалану эшелондауда негізге алынған жағдайда, аэронавигациялық ақпарат жинағы арқылы тиісті ӘҚҚ органдары мен әуе кемелерінің пайдаланушыларына хабарланады.

#### **8-параграф. Топтық ұшуларды орындау және эшелондауды қамтамасыз ету**

Ескерту. 14-тарау 8-параграфпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

188-3. Топқа кіретін жекелеген ӘК экипаждары арасында алдын ала уағдаластық болған жағдайларды қоспағанда, ӘК топтық ұшуларды орындамайды, ал бақыланатын әуе кеңістігіндегі топтық ұшулар мынадай жағдайларда жалпы әуе қозғалысы ретінде орындалады.

Мұндай талаптар мыналарды көздейді:

1) топ навигация және орналасқан жері туралы хабарламаларды ұсыну тұрғысынан ұшуды бір ӘК ретінде орындайды;

2) топтағы ӘК арасындағы эшелондауды қамтамасыз ету үшін жетекші ӘК экипаж командирі мен топтың басқа да ӘК экипаждарының командирлері жауап береді және оны қамтамасыз ету кезінде ӘК топтағы өз орнына орналасу үшін маневр жасау, сондай-ақ қосылу мен алшақтау кезіндегі өтпелі кезеңдер ескеріледі;

3) әрбір ӘК жетекші ӘК-ден бүйірлік және бойлық жазықтықтарда 1 километрден (0,5 теңіз милі) аспайтын және тік жазықтықта 30 метрден (100 фут) аспайтын қашықтықта болады.

188-4. Егер топтық ұшу осы Нұсқаулықтың 188-3-тармағының талаптарына сәйкес орындалса, ӘҚҚ органы топтық ұшу мен басқа да ӘК арасындағы эшелондауды қамтамасыз ету кезінде бойлық және бүйірлік эшелондаудың белгіленген аралықтарын кемінде 1 километрге (0,5 теңіз миліне) ұлғайтады.

188-5. Топтық ұшуларды орындау кезінде ӘК ұшу, жетекші ӘК командирі әрбір ӘК үшін ӘҚҚ-ны бөлек қамтамасыз етуді сұраған жағдайларды қоспағанда, топта жүзеге асырылады. Топтық ұшуларды орындау кезінде ӘК қонуы эшелондаудың белгіленген аралықтарын сақтай отырып жүзеге асырылады. ӘК тобының қосылу/алшақтау орнын және/немесе уақытын, әуе кеңістігінің көлденең және/немесе тігінен жоспарланған орналасуын жетекші ӘК командирі айқындайды және алдын ала ӘҚҚ органына хабарланады. ӘҚҚ органы әуедегі жағдайға сәйкес топтың алшақтауына тыйым сала алады немесе топ алшақтаған кезде алып отырған әуе кеңістігін шектей алады.

188-6. ӘҚҚ органының жауапкершілік аймағына кірген кезде жетекші ӘК экипаж командирі ӘҚҚ органына топтағы ӘК санын баяндайды. ҚШРЛ тағайындалған кодын ӘҚҚ органы жетекші ӘК-ге береді, егер ӘҚҚ органынан басқа нұсқаулар алынбаса, топтағы қалған ӘК осы кодты "Stand by" режимінде сақтайды. Топтағы барлық ӘК ӘҚҚ органының жұмыс жиілігін тыңдайды.

188-7. АҰҚ бойынша ұшу кезінде ӘК тобының алшақтығы ӘҚҚ органының рұқсаты бойынша ғана орындалады. Экипаждың жетекші командирі топ алшақтығы кезінде ӘК арасындағы эшелондауды ӘҚҚ органының нұсқаулары орындалған сәтке дейін ӘК тиісті түрде танылуын және белгіленген эшелондау аралықтарын қамтамасыз етеді. Бұл жағдайда ӘК әрбір экипажы оған берілген ҚШРЛ кодын белгілейді және өзінің тіркеу нөмірін (шақыру белгісін) пайдалана отырып, ӘҚҚ органымен байланысқа шығады.

188-8. АҰҚ бойынша ұшу кезінде ӘК тобының жүруі ӘҚҚ органының рұқсаты бойынша ғана орындалады. ӘҚҚ органының рұқсатымен және ӘК жүргізуші ӘК-нің тобына жүрудің басталуы туралы баяндауынан кейін ӘК жетекші экипаж командирі топтық ұшуды орындайтын ӘК арасындағы эшелондауды қамтамасыз етеді.

Жетекші ӘК ҚШРЛ-ның тағайындалған кодын сақтайды, ал қалғандары топта осы кодты, егер ӘҚҚ органынан басқа нұсқаулар алынбаса, "Stand by" режимінде сақтайды.



188-9. АҰҚ бойынша ұшу кезінде топ сәйкес келген/алшақта болған жағдайда топта ӘК арасындағы эшелондауды қамтамасыз ету үшін жетекші ӘК экипаж командирі және топтағы басқа ӘК экипаж командирлері жауап береді.

#### **9-параграф. Тік эшелондау аралықтары**

Ескерту. 14-тарау 9-параграфпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 28.01.2021 № 35 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

188-10. Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде тік эшелондау осы Нұсқаулыққа 2-қосымшада белгіленген эшелондарды бөлу схемасына сәйкес жүзеге асырылады.

Ескерту. 188-10-тармақ жана редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 02.09.2021 № 473 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

188-11. Тік эшелондаудың қысқартылған минимумы 8850 метр (FL290) мен 12500 метрді (FL410) қоса алғандағы эшелондар аралығындағы ауқымда қолданылады және RVSM бар әуе кеңістігі болып табылады.

RVSM-мен әуе кеңістігіне кіруге диспетчерлік рұқсат RVSM-мен әуе кеңістігінде ұшуға рұқсат берілген азаматтық авиацияның әуе кемелеріне және мемлекеттік авиацияның әуе кемелеріне беріледі.

Әуе кемесі экипажының жабдықтың істен шығуына байланысты берілген ұшу эшелонын (CFL) ұстап тұрудың мүмкін еместігі туралы баяндамасын алған кезде ӘҚК органы осы әуе кемесін RVSM-мен әуе кеңістігінен шығару бойынша шаралар қабылдайды.

Әуе кемесі экипажының ауа райы жағдайына, турбуленттілігіне байланысты берілген ұшу эшелонын (CFL) ұстап тұрудың мүмкін еместігі туралы баяндамасын алған кезде ӘҚК органының диспетчері мынадай іс-қимылдарды қабылдайды:

1) ұшу эшелондарының белгілі бір ауқымында және/немесе ауданда RVSM қолдануды уақытша тоқтату қажеттілігін айқындау үшін әуе кемесі экипажының (ұшқышының) ниеті туралы сұратады;

2) әуе жағдайын бағалайды және осы әуе кемесі мен басқа әуе кемелері арасында 600 метрде (2000 фут) бүйірлік, бойлық немесе ұлғайтылған тік эшелондауды қамтамасыз ете отырып, әуе кемесінің ұшуын орындау мүмкіндігін айқындайды;

3) 2) тармақшада көрсетілген ұшуды орындау шарттарын қамтамасыз ету мүмкін болмаған кезде ӘҚК органының диспетчері әуе кемесінің экипажына RVSM-мен әуе кеңістігінен тыс ұшуды орындауға диспетчерлік рұқсат береді;

4) 2) және 3) тармақшаларда көрсетілген ұшуды орындау шарттарын қамтамасыз ету мүмкін болмаған кезде осы әуе кемесі авариялық жағдайда деп есептеледі және

оған қатысты эшелондаудың белгіленген аралықтарын қамтамасыз ету үшін қажетті іс-қимылдар қабылданады.

**Ескерту. 188-11-тармақ жана редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 02.09.2021 № 473 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

188-12. RVSM-мен әуе кеңістігінде мемлекеттік авиация әуе кемелерінің ұшуын жүргізу кезінде әуе кеңістігін ұйымдастырудың мынадай әдістері қолданылады:

- 1) әуе кеңістігін пайдалануға шектеулер;
- 2) ұшу эшелондарының тиісті ауқымын бөлу;
- 3) әуе кемелері ұшуының арнайы бағыттарын енгізу;

4) ең төменгі тік эшелондауды пайдалана отырып, 600 метр (2000 фут) әуе кемелерінің арнайы ұшу бағыттарын енгізу.

ӘҚК органының диспетчері күшті турбуленттіліктің болуы туралы метеоақпаратты және ӘК экипаждарының хабарламаларын пайдалана отырып, ұшу басшысының келісімі бойынша белгілі бір уақыт кезеңіне және ұшудың белгілі бір эшелондарында және (немесе) аймақтарда тік эшелондаудың минимумдарын ұлғайту қажеттілігі туралы шешім қабылдайды.

Егер эшелондаудың ұлғайтылған минимумын қолдану талап етілген жағдайда, диспетчер шектес ӘҚК органдары арасындағы өзара іс-қимыл рәсімдері туралы келісімге сәйкес төтенше жағдайларда эшелондарды бөлу схемасы айқындалған жағдайларды қоспағанда, ӘҚК беру кезінде қолданылатын көршілес ӘҚК (ӘҚБ) органдарымен ұшу эшелондарын келіседі.

**Ескерту. 188-12-тармақ жана редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 02.09.2021 № 473 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

188-13. АҰҚ бойынша ұшу кезінде тік эшелондаудың мынадай ең аз аралықтары қолданылады:

- 1) 8850 метр (FL290) төмен ұшу эшелондарында – 300 метр (1000 фут);
- 2) ұшу эшелондары арасындағы 8850 метр (FL290) және 12500 метр (FL410):  
300 метр (1000 фут) – RVSM-мен ұшуға жіберілген ӘК арасында;  
600 метр (2000 фут):

RVSM-мен ұшуға жіберілмеген мемлекеттік ӘК және RVSM-мен әуе кеңістігінде ұшуды орындайтын басқа ӘК арасында;

RVSM-мен және басқа да ӘК-мен әуе кеңістігінде топ құрамында ұшуды орындайтын барлық мемлекеттік ӘК арасында;

RVSM-мен және басқа да ӘК-мен ұшуға жіберілмеген ӘК арасындағы RVSM-мен әуе кеңістігінен/ - ке ауысудың әуе кеңістігінде;

істен шыққан радиобайланыспен ұшуды орындайтын ӘК және екі ӘК RVSM-мен әуе кеңістігінде ұшуды орындаған кез келген басқа ӘК арасында;

3) 12500 метр (FL 410) жоғары ұшу эшелондарында – 600 метр (2000 фут).

**Ескерту. 188-13-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 02.09.2021 № 473 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

188-14. ӘҚК органы осы Нұсқаулыққа 2-қосымшаға сәйкес мыналарды тағайындайды:

1) ұшу эшелоны - өту эшелонында (төменгі пайдаланылатын эшелонда) және одан жоғары;

2) футағы биіктік - өту биіктігінде және одан төмен.

Стандартты ұшып шығу және келу маршруттары немесе қонуға кіру схемалары өзге биіктіктерді ұйғарған жағдайлар бұған жатпайды.

**Ескерту. Нұсқаулық 188-14-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 02.09.2021 № 473 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

188-15. ӘҚК органы өту биіктігінде және одан төмен КҰҚ бойынша ұшу кезінде В, С және D класты әуе кеңістігінде КҰҚ бойынша ең аз абсолюттік биіктіктен төмен емес (егер биіктік жарияланбаса, ӘК экипажынан сұратады) ұшу биіктігін белгілейді, әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсету міндеттері жермен соқтығысуды болдырмауды қамтымайды. ӘК экипажы ӘҚК органы берген рұқсаттың осы тұрғыдан қауіпсіз болуын қамтамасыз етеді. Диспетчерлік аймақта шынайы биіктіктерде авиациялық жұмыстарды орындау кезінде ӘК экипажы ӘҚК органында ұшу ауданы мен биіктік ауқымын алдын ала келіседі.

**Ескерту. Нұсқаулық 188-15-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 02.09.2021 № 473 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

188-16. Алып тасталды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

188-17. Тораптық диспетчерлік ауданда АҰҚ бойынша жүретін ӘК арасындағы тік қашықтық кемінде 300 метр (1000 фут) болып белгіленеді.

Тораптық диспетчерлік ауданда (диспетчерлік аймақта) өту биіктігінде және одан төмен әуе кемелерінің КҰҚ бойынша сағатына 260 километр (140 торап) жылдамдықпен және одан аз 150 метр (500 фут) сайын, 260 километр/сағаттан астам жылдамдықпен (140 торап) – барлық жағдайларда 300 метр (1000 фут) сайын эшелондалады.

**Ескерту. Нұсқаулық 188-17-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 02.09.2021 № 473 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

188-18. Бағыттың бұрылыс пунктінде эшелонды ауыстыру кезінде ұшудың жалпы бағытының өзгеруіне байланысты жаңа эшелонды алу осы Нұсқаулықта белгіленген аралықтарды сақтай отырып, ӘҚК органдарының рұқсаты бойынша көрсетілген пункттен ұшып өткенге дейін 10 теңіз милі бұрын орындалуы тиіс.

**Ескерту. Нұсқаулық 188-18-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 02.09.2021 № 473 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

188-19. Егер трассаның (маршруттың) көптеген учаскелерінің берілген шынайы жол бұрыштары бір жартылай шеңбер шегінде, ал жекелеген учаскелер - басқа шеңберде болса, онда барлық әуе трассасы (маршруты) үшін ұшу қауіпсіздігі шаралары сақталған жағдайда бірыңғай эшелондар белгіленуі мүмкін.

**Ескерту. Нұсқаулық 188-19-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 02.09.2021 № 473 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

188-20. Әуеайлақ (әуеоторап) ауданында және күту аймақтарында тік эшелондау ұшудың берілген жол бұрыштарына қарамастан белгіленген аралықтарға сәйкес жүргізіледі.

**Ескерту. Нұсқаулық 188-20-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 02.09.2021 № 473 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

188-21. Алып тасталды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

**9-1-параграф. Көзбен шолып метеорологиялық жағдайларда дербес қамтамасыз етілетін эшелондауды ұстай отырып ұшуға рұқсат**

**Ескерту. 14-тарау 9-1-параграфпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

188-22. Тік немесе көлденең эшелондау әуе кемелеріне эшелондауды дербес қамтамасыз ететін және әлі де визуалды метеорологиялық жағдайларда ұшуды орындайтын шартпен биіктікке көтерілуге немесе төмендеуге рұқсат берілген күндізгі уақытта D және E кластарының әуе кеңістігінде қамтамасыз етілмейді.

Рұқсаттың барлық қолданылу кезеңі ішінде соқтығысу қаупін тудыруы мүмкін басқа әуе кемелеріне жақын жерде ұшудың орындалмауын қамтамасыз ету үшін жауапкершілік осындай рұқсатты алған әуе кемесіне жүктеледі.

**Ескерту. 14-тарау 188-22-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

188-23. КҮЕ бойынша ұшу визуалды метеорологиялық жағдайларда орындалады. ӘҚҚ органының ӘК-ге қатысты эшелондауды өз бетінше қамтамасыз ететін және көзбен шолып метеорологиялық жағдайларда қалатын жағдайда ӘК-нің экипажына КҮЕ бойынша бақыланатын ұшуды орындауға рұқсат беруі рұқсаттың қолданылу уақыты ішінде ӘҚҚ органы тарапынан әуе кемелері арасында эшелондау қамтамасыз етілмейтіндігін білдіреді. Бұл ретте ӘҚҚ органы ӘК экипаждарынан бір-бірімен көзбен шолып байланыс орнату туралы баяндама алады.

**Ескерту. 14-тарау 188-23-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

188-24. Күндізгі уақытта көзбен шолып метеорологиялық жағдайларда бақыланатын ұшуды орындайтын әуе кемесі экипажының сұратуы бойынша және басқа әуе кемесі ұшқышының келісімімен ӘҚҚ органы D және E класты әуе кеңістігінде ұшуға ұшатын, сондай-ақ келетін әуе кемесіне ол басқа әуе кемесіне қатысты эшелондауды дербес қамтамасыз ететін жағдайда рұқсат бере алады. көрнекі метеорологиялық жағдайда болыңыз.

Бақыланатын ұшуды орындайтын әуе кемесіне осындай рұқсат берілген кезде мынадай ережелер қолданылады:

1) рұқсат 3050 метр (10 000 фут) немесе одан төмен биіктікте ұшудың көрсетілген бөлігіне қатысты биіктікті алу немесе төмендеу кезінде беріледі;

2) егер көзбен шолып метеорологиялық жағдайларда ұшу жүзеге асырылмауы мүмкін ықтималдық болса, АҮЕ бойынша ұшу рұқсаттың қолданылу кезеңі ішінде көзбен шолып метеорологиялық жағдайларда (ЖМҚ) ұшуды орындау мүмкін болмаған жағдайда орындалуы қажет баламалы нұсқауларға сәйкес қамтамасыз етіледі;

3) АҮЕ бойынша ұшуды орындайтын әуе кемесінің ұшқышы жағдайдың нашарлап жатқанын анықтағаннан кейін және ЖМҚ-да ұшу мүмкін емес деп есептей отырып, аспаптық метеорологиялық жағдайларда (ЖМҚ) ұшуға көшкенге дейін ӘҚҚ органын хабардар етеді және оған берілген баламалы нұсқауларға сәйкес ұшуды жалғастырады.

**Ескерту. 14-тарау 188-24-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

**9-2-параграф. D және E класының әуе кеңістігіндегі негізгі қозғалыс туралы ақпарат**

**Ескерту. 14-тарау 9-2-параграфпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 28.01.2021 № 35 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

188-25. Эшелондауды ӘҚҚ органдары қамтамасыз ететін, бірақ эшелондауды қамтамасыз ету кезінде нақты бақыланатын ұшуға қатысты басқа бақыланатын

қозғалысқа қатысты эшелондаудың тиісті минимумы сақталмайтын немесе сақталмайтын бақыланатын қозғалыс негізгі қозғалыс болып табылады.

**Ескерту. 14-тарау 188-25-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

188-26. Негізгі қозғалыс туралы ақпарат бақыланатын ұшуды орындайтын тиісті әуе кемелеріне, олар бір-біріне қатысты негізгі қозғалысты білдіретін барлық жағдайларда беріледі.

**Ескерту. 14-тарау 188-26-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

188-27. Негізгі қозғалыс туралы ақпарат мыналарды қамтиды:

- 1) тиісті әуе кемелерінің ұшу бағыты;
- 2) іздегі турбуленттілікті ескере отырып, тиісті әуе кемелерінің типі мен санаты (егер бұл орынды болса);
- 3) тиісті әуе кемелерінің крейсерлік ұшу эшелоны және:

олардың эшелонның қиылысу орнына жақын бақылау пунктiнен (хабарламаларды беру пунктiнен) ұшып өтуiнiң есептiк уақыты немесе шартты 12 сағаттық циферблат бойынша тиiстi әуе кемелерiнiң курстық бұрышы, сондай-ақ қарсы әуе кемелерiне дейiнгi қашықтық немесе тиiстi әуе кемелерiнiң нақты немесе есептiк орналасқан жерi.

**Ескерту. 14-тарау 188-27-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

188-28. Осы Нұсқаулықтың 188-25, 188-26 және 188-27-тармақтарының ережелері ӘҚҚ органдарының олардың басқаруындағы әуе кемелеріне осы Нұсқаулықтың 18-тармағында айқындалған ӘҚҚ міндеттеріне сәйкес ұшу қауіпсіздігін арттыру үшін олардың иелігіндегі кез келген басқа ақпаратты беруіне кедергі келтірмейді.

**Ескерту. 14-тарау 188-28-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

188-29. Іздегі турбуленттілік санаты егер тиісті әуе кемесінің іздегі турбуленттілік санаты әуе қозғалысы туралы ақпарат жіберілетін әуе кемелеріне қарағанда анағұрлым ауыр әуе кемелеріне тән болған жағдайда ғана әуе қозғалысы туралы маңызды ақпаратты білдіретін болады.

**Ескерту. 14-тарау 188-29-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

**9-3-параграф. Диспетчерлік аудандарда, әуеайлақтар аудандарында (ТМА) немесе диспетчерлік аймақтарда (СТР) D класының әуе кеңістігінде КҰЕ және АҰЕ бойынша бірлескен ұшулар**

**Ескерту. 14-тарау 9-3-параграфпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

188-30. Осы Нұсқаулықтың 188-31, 188-32, 188-33 және 188-34-тармақтарында көрсетілген ережелер КҰЕ бойынша ұшуды қауіпсіз орындау үшін ӘҚК органы диспетчерінің D класының әуе кеңістігінде АҰЕ бойынша ұшулармен бірге іс-қимылын айқындайды.

**Ескерту. 14-тарау 188-30-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

188-31. Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2011 жылғы 12 мамырдағы № 506 қаулысымен бекітілген Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану қағидаларына 2-қосымшаның 1-кестесі ұсынылатын қызмет көрсетуге қойылатын ең төменгі талаптарды және D класының әуе кеңістігінде ұшуды орындауға қойылатын талаптарды белгілейді. Диспетчерлік қызмет көрсету функцияларын орындауды қамтамасыз ету мақсатында белгілі әуе кемелері арасындағы соқтығысуды болдырмау және әуе қозғалысын жеделдету мен реттеуді қолдау мақсатында ӘҚК органы әуе кемелеріне негізгі қозғалыс туралы ақпарат пен ұшқыштарға қақтығысып жатқан әуе кемелерін бақылауға және соқтығысуды болдырмауға көмектесетін нұсқаулар беруді қамтамасыз етеді.

**Ескерту. 14-тарау 188-31-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

188-32. D класының әуе кеңістігінде КҰЕ бойынша ұшу үшін берілген диспетчерлік рұқсаттар (нұсқаулар) әуе қозғалысы ағынының қауіпсіз, ретке келтірілген және жылдам қозғалысын қамтамасыз ету үшін маршрут (көрнекі бағдарлар), күту нүктелері (аймақтары), ұшу биіктігін шектеу (тағайындау) бойынша рұқсаттарды (нұсқауларды) және соқтығысу қауіптері туралы ақпаратты қамтуы мүмкін. ӘҚК органына жалпы жұмыс жүктемесін тиімді басқаруды қамтамасыз ету.

ӘҚК органы ӘК қозғалысы туралы ақпаратты берумен байланысты ӘҚК органына жұмыс жүктемесін төмендету мақсатында қонуға түпкілікті кіру желілері және шеңберден кіру кезінде көзбен шолып маневрлеу аймақтары сияқты басқа әуе кемелерінің маршруттарымен қақтығыс нүктелерін жоятын маршрутты пайдалану бойынша диспетчерлік рұқсаттар (нұсқаулар) беруі мүмкін.

**Ескерту. 14-тарау 188-32-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

188-33. Транзиттік ұшулар не әуеайлақтар арасындағы диспетчерлік аймақ ішіндегі ұшулар үшін қонуға кіру және аспаптар бойынша ұшып шығу сызықтарының қиылысуын болдырмау (не осындай қиылысуды барынша азайту) мақсатында КҰЕ бойынша стандартты маршруттарды пайдалану ұсынылады. ӘҚҚ органының диспетчері КҰЕ бойынша ұшуды орындайтын әуе кемесінің одан әрі рұқсатты күтіп, белгілі бір бағдарда күту аймағын орындауын талап еткен жағдайларда, ӘК экипажымен белгіленген радиоалмасу фразеологиясы пайдаланылады, ал бағдардың орналасуы ӘК экипажына белгілі болуы тиіс. Диспетчерлік аймақта (D класы) әуе қозғалысының қарқындылығы жоғары болған жағдайда ӘҚҚ органының диспетчері ӘК экипаждарына диспетчерлік аймақты айналып өтіп, балама маршруттарды ұсына отырып, КҰЕ бойынша транзиттік ұшулардың орындалуын шектеуі мүмкін.

**Ескерту. 14-тарау 188-33-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

188-34. D класының әуе кеңістігінде КҰЕ бойынша ұшу үшін диспетчерлік рұқсаттарды (нұсқауларды) беру кезінде ӘҚҚ органының диспетчері олардың көзбен шолып метеорологиялық жағдайларда ұшу үшін қолайлылығына көз жеткізеді. КҰЕ бойынша әуе кемелерін векторлауды қолдануға ӘК экипажының келісімімен жол беріледі, бұл ретте аспаптық метеорологиялық жағдайларға түсуін болдырмайтын ағымдағы метеорологиялық жағдайлар назарға алынады.

**Ескерту. 14-тарау 188-34-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

## **15-тарау. Әуеайлақтар ауданында эшелондау**

**Ескерту. 15-тараудың тақырыбы толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

### **1-параграф. Әуедегі және жер үстіндегі қозғалыстар туралы ақпарат.**

#### **Ұшып шығатын әуе кемелеріне арналған қағидалар**

189. Ұшып шығатын немесе келіп қонатын ӘК үшін соқтығысу қаупін тудыруы мүмкін пайдаланылатын ҰҚЖ маңындағы немесе соған жақын әуе кемесінің, көлік



құралдарының немесе персоналдың қозғалысы немесе ұшып көтерілу және қону аймағындағы әуе қозғалысы туралы ақпаратты ӘҚК органының диспетчері ұшатын немесе келіп қонатын ӘК береді.

**Ескерту. 189-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

190. Әуе кемелерін эшелондауды қамтамасыз ету үшін әуе кемесінің ұшып шығуына берілген диспетчерлік рұқсаттарда:

1) ұшу бағыты және ұшып көтерілгеннен кейінгі бұрылыс;

2) ұшып шығу жолының рұқсат етілген желісіне шыққанға дейін жүру қажетті жолдың бағыты немесе желісі;

3) берілген эшелонға (биіктікке) дейін жылдамдық алуды жалғастыруға рұқсат алғанға дейін ұсталуы тиіс эшелон (биіктік);

4) уақыт, пункт және/немесе тік жылдамдық көрсетіледі.

191. Аспаптар (SID) бойынша стандартты ұшу бағыты белгіленген әуеайлақтарда, әуе кемелерінде тиісті SID ұстайтын рұқсатты берген жөн.

192. Егер (SID) аспаптары бойынша ұшу бағытының стандартымен ұшатын әуе кемесіне (SID) көрсетілген эшелоннан (биіктіктен) жоғары тұрған эшелонды (биіктікті) алуға рұқсат берілсе, егер мұндай шектеулердің күшін ӘҚК органы жоймаса, әуе кемесі жарияланған SID тік бейіні бойынша ұшады.

193. Әуе кемесінің әрбір үлгісін ұшуға пайдалану бойынша нұсқамада белгілегеннен аспайтын желдің жанама жылдамдығын құрайтын әуе кемесінің ұшып көтерілуіне рұқсат етіледі. Желдің жанама құрайтын жылдамдығымен ұшу мүмкіндігі туралы түпкілікті шешімді әуе кемесінің командирі қабылдайды.

193-1. Негізгі қозғалыс туралы ақпарат осы Нұсқаулықтың 14-тарауының 9-1-параграфына сәйкес беріледі.

**Ескерту. Нұсқаулық 193-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

## **2-параграф. Ұшып шығатын әуе кемелеріне арналған ақпарат**

194. ATIS-пен жарақтанған әуеайлақтарда, ӘК экипажы бастапқы байланысты белгілеген кезде, диспетчер ӘК экипажынан ATIS ақпаратын тыңдағаны туралы баяндау алады. Ұшып шығу әуеайлағындағы (бару орны, қор немесе ұшу маршруты бойынша) метеорологиялық жағдайдың, әуеайлақ немесе маршрут, ұшу ауданы бойынша ескертулердің (SIGMET, AIRMET, желдің ауысуы туралы ескертудің) өзгергені туралы ақпарат алғаннан кейін диспетчер осы мәліметтерді байланыста отырған ӘК экипаждарына береді.

ATIS болмаған кезде диспетчер ұшатын ӘК экипажына мыналарды:

1) пайдаланылатын ҰҚЖ (ұшып көтерілу МЖБ, ҰҚЖ нөмірі), егер олар ұсынылған болса, ҰҚЖ бетінің жай-күйі және тежеу тиімділігі немесе ҰҚЖ бетінің жай-күйінің коды, ластану түрі, ластану тереңдігі, ҰҚЖ-ның әрбір үштен бірі үшін пайызбен ластану аймағы, осы ақпарат болған кезде ҰҚЖ, ЖЖ және перрон бетінің жай-күйі туралы қосымша ақпарат;

2) жер бетіндегі, оның екпінін ескере отырып, желдің бағыты мен жылдамдығын;

3) QNH (ӘК экипажының сұрау салуы бойынша – QFE) қысымын;

4) көрінушілік (күрделі метеожағдайларда), не болмаса ҰҚЖ-дағы (RVR) көріну қашықтығының мәнін;

5) дәл уақытты (ӘК экипажының сұрау салуы бойынша) хабарлайды.

**Ескерту. 194-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

195. Ұшудың (бару орны, қор немесе ұшу бағыты бойынша) РТШХ және байланыс құралдарының жай-күйі, әуеайлақтың және онымен байланысты радио мен жарық беретін техникалық құралдардың, әуеайлақ жұмысының жаңа регламенті туралы мәліметтер жай-күйінің өзгертуі туралы әуеайлақтағы өзгерістер туралы ақпарат алған кезде, диспетчер байланыста отырған әуе кемелерінің экипаждарына бұл мәліметтерді береді.

### **3-параграф. Ұшып келген әуе кемелеріне арналған қағида**

196. ATIS құралдарымен жарақтанған әуеайлақтарда, әуе кемесінің экипажы бастапқы байланысты белгілеген кезде ӘДО (ДПРА) диспетчері әуе кемесінің экипажынан ATIS ақпаратын тыңдағаны туралы баяндау алады. Ұшып шығу әуеайлағындағы өзгерістер (бару орны, қор немесе ұшудың бағыты бойынша) метеорологиялық жағдай (SIGMET, AIRMET, желдің жылжуы бойынша ескерту) туралы ақпарат алғаннан кейін ӘДО (ДПРА) диспетчері бұл мәліметтерді байланыста отырған әуе кемесінің экипаждарына береді.

Әуеайлақ бойынша ескерту жердегі әуе кемелерінің экипаждарына беріледі. Өту эшелоны ATIS жоқ болған кезде қонуға кіру үшін диспетчерлік рұқсатқа қосылады.

**Ескерту. 196-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

197. Әуеайлақ ауданындағы ұшулар осы әуеайлақ үшін белгіленген аспаптар (STAR), қонуға кіру схемалары немесе диспетчер беретін траекториялар бойынша стандартты келу маршруттары бойынша орындалады. Тау әуеайлақтарында АҰҚ бойынша ұшу кезінде төменгі қауіпсіз эшелоннан төмендеу және белгіленген схема бойынша қонуға

бет алу радиолокациялық бақылау, навигациялық жабдықтың тұрақты жұмысы кезінде белгіленген шептен ұшып өткеннен кейін, экипаждың және диспетчердің ӘК орналасқан жерін білуін орындауға рұқсат етіледі.

**Ескерту. 197-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

198. Радиолокациялық бақылаудың жоқ болған кезде, бірақ навигациялық жабдықтың тұрақты жұмысында әуе кемесінің экипажына АҰҚ арқылы қонуға кірудің жарияланған схемаларына қатаң сәйкес қонуға кіруге рұқсат етіледі.

199. РЛК болған кезде және навигациялық жабдықтың тұрақсыз жұмысында әуе кемесінің экипажына қызмет көрсететін диспетчер жүзеге асыратын радиолокациялық векторлауды және әуеайлақтың векторлау картасын пайдалана отырып, қонуға кіруді орындауға рұқсат беріледі.

200. Радиолокациялық бақылау болмаған кезде және навигациялық жабдықтың тұрақсыз жұмысында төменгі қауіпсіз эшелоннан төмендеуге жол берілмейді. Мұндай жағдайда әуе кемесі қосалқы әуеайлаққа барады.

201. Егер келген әуе кемесі күту аймағына жіберілсе, ӘҚК қызмет көрсету қызметінің диспетчері бұл туралы кідірудің себептерін көрсете отырып, әуе кемесінің экипажына хабарлайды және бұл туралы мүдделі абоненттерге ақпарат береді.

202. ӘҚК органының шешімі бойынша, ӘҚК-ға қажет ақпаратты алу мақсатында, ұшып келе жатқан әуе кемесінің экипажына бақылау пунктінен ұшып өтіп, стандартты бұрылуды бастағаны немесе қону бағытына бұрылғаны туралы баяндау немесе басқа ақпарат беру туралы нұсқау беріледі.

Әуе кемелерін жүргізу үшін (әуе кемесі белгілі бағыттан ауытқыған кезде тану, кідіру немесе әуе кемесі экипажының сұратуы бойынша) ӘҚК қызметінің диспетчері (радиолокациялық векторлау) бару бағытын сұрата алады.

203. Аспаптар (STAR) бойынша келудің стандартты бағыттарын пайдалану кезінде келген әуе кемелеріне тиісті STAR ұстауға рұқсат беріледі. Әуе кемесінің экипажына қонуға кіру схемасы және пайдаланылған ҰҚЖ туралы хабарланады.

204. Әуе кемесінің әрбір үлгісінің ұшу пайдалану бойынша белгілеген нұсқамасынан аспайтын желдің жанама құрамдас жылдамдығымен әуе кемесін қондыруға рұқсат етіледі. Желдің жанама құрамдас жылдамдығымен ұшуды жүргізу мүмкіндігі туралы түпкілікті шешімді әуе кемесінің командирі қабылдайды.

#### **4-параграф. Келетін әуе кемелеріне арналған стандартты диспетчерлік рұқсаттар**

205. STAR пайдалану кезінде ӘДО диспетчері ЖДП (МДП) диспетчерімен әуеайлақ ауданына кіру жағдайын келіседі және әуе кемесінің экипажына стандартты диспетчерлік рұқсат беріледі.

206. Келіп қонған әуе кемелері үшін стандартты рұқсаттар мынадай элементтерді:

- 1) әуе кемесінің танымдық индексі;
- 2) тағайындалған STAR белгісін;
- 3) егер бұл ақпарат STAR сипаттамасында болмаса, пайдаланылатын ҰҚЖ-ны;
- 4) егер бұл ақпарат STAR сипаттамасында болмаса, бастапқы эшелонды;
- 5) басқа да қажетті нұсқауларды немесе STAR сипаттамасына қосылмаған ақпаратты қамтиды.

#### **5-параграф. Көзбен шолып қонуға кіру**

207. 208-тармақта жазылған шарттарға сәйкес АҰҚ бойынша ұшуды орындайтын ӘК-нің көзбен шолып қонуға кіруді орындауға рұқсат беруді ӘК-нің экипажы сұрайды немесе ӘҚҚ диспетчері береді (ӘҚҚ диспетчерінің ӘК-нің экипажымен алдын ала келісу жағдайында).

**Ескерту. 207-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Көлік министрінің м.а. 04.01.2024 № 2 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

208. ЕҰҚ бойынша ұшуды орындайтын ӘК-не, экипаждың жер үстіндегі бағыттармен көзбен шолу байланысында болуға мүмкіндігі бар жағдайда көзбен шолып қонуға кіруді орындауға рұқсат беріледі және:

1) бұлттардың хабарланатын төменгі шекарасы осындай рұқсат алған немесе бұл деңгейден асып кеткен ӘК-нің қонуға кіретін бастапқы учаскесінде басталатын деңгейге сәйкес келеді; немесе

2) ұшқыш қонуға кірудің бастапқы учаскесі басталатын деңгейде немесе аспаптар бойынша қонуға кіру схемасы бойынша ұшудың кез келген сәтінде метеорологиялық жағдайлар қонуға және қонуға көзбен шолып кіруге мүмкіндік беретінін хабарлайды.

**Ескерту. 208-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Көлік министрінің м.а. 04.01.2024 № 2 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

209. Көзбен шолып қонуға кіруді орындауға рұқсат, экипажға ұшу траекториясын өз қалауы бойынша таңдау құқығын білдіреді.

**Ескерту. 209-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

210. ӘДО ( ӘАДП) диспетчері көзбен шолып қонуға кіруді орындайтын әуе кемесі мен басқа да келетін және ұшып көтерілетін әуе кемелерінің арасындағы АҰҚ бойынша ұшуға арналған белгіленген эшелондау аралықтарын қамтамасыз етеді.

**Ескерту. 210-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

211. ЭДО (ЭАДП) диспетчері бір бірiнiң артынан ұшып келе жатқан және артта ұшып келе жатқан әуе кемесі экипажының кейiн қонуға кiрудi жалғастыру және алдындағы әуе кемесiне қатысты эшелондауды өз бетiнше ұстау туралы нұсқау берiлетiн әуе кемесiмен көзбен шолу байланысын орнату туралы баяндамасынан бұрын көзбен шолып қонуға кiрудi орындайтын әуе кемелерiнiң арасындағы АҰҚ бойынша ұшуға арналған белгiленген эшелондау аралықтарын қамтамасыз етедi.

Ескерту. 211-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Инвестициялар және даму министрiнiң м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнiнен кейiн күнтiзбелiк он күн өткен соң қолданысқа енгiзiледi) бұйрығымен.

212. ӘҚҚ органы айтарлықтай ауыр санатқа жататын әуе кемесiнiң артынан ұшып келе жатқан әуе кемесiнiң экипажына iзiнде мүмкiн болатын турбуленттiк туралы хабарлайды.

Ескерту. 212-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Инвестициялар және даму министрiнiң м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнiнен кейiн күнтiзбелiк он күн өткен соң қолданысқа енгiзiледi) бұйрығымен.

213. ЭДО (ЭАДП) диспетчерi көзбен шолып қонуға кiрудi орындау кезiнде:

1) экипаждың радиолокациялық бақылау болған жағдайда көзбен шолып қонуға кiрудi бастағанға дейiн төмендеу және аспаптар бойынша қонуға кiру схемасын ұстануын бақылайды;

2) экипажға әуе, метеорологиялық және орнитологиялық жағдай туралы ақпаратты уақтылы бередi;

3) әуе кемесi экипажының радиолокациялық бақылау болған жағдайда аспаптар бойынша екiншi айналымға кету схемасын ұстануын бақылайды.

Ескерту. 213-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Инвестициялар және даму министрiнiң м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнiнен кейiн күнтiзбелiк он күн өткен соң қолданысқа енгiзiледi) бұйрығымен.

214. Алып тасталды – ҚР Инвестициялар және даму министрiнiң м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнiнен кейiн күнтiзбелiк он күн өткен соң қолданысқа енгiзiледi) бұйрығымен.

215. Алып тасталды – ҚР Инвестициялар және даму министрiнiң м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнiнен кейiн күнтiзбелiк он күн өткен соң қолданысқа енгiзiледi) бұйрығымен.

216. Алып тасталды – ҚР Инвестициялар және даму министрiнiң м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнiнен кейiн күнтiзбелiк он күн өткен соң қолданысқа енгiзiледi) бұйрығымен.

217. Алып тасталды – ҚР Инвестициялар және даму министрiнiң м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнiнен кейiн күнтiзбелiк он күн өткен соң қолданысқа енгiзiледi) бұйрығымен.

218. Алып тасталды – ҚР Инвестициялар және даму министрiнiң м.а. 28.12.2017 №

911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

219. Алып тасталды – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

220. Алып тасталды – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

221. Алып тасталды – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

222. Алып тасталды – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

223. Алып тасталды – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

224. Алып тасталды – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

225. Алып тасталды – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

#### **5-1-параграф. Қонуға көзбен шолып кіруге арналған векторлау**

Ескерту. 15-тарау 5-1-параграфпен толықтырылды - ҚР Көлік министрінің м.а. 04.01.2024 № 2 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

208-1. ӘҚК диспетчері секторда векторлау үшін белгіленген бұлттардың төменгі шегі минималды абсолютті биіктіктен жоғары және метеорологиялық жағдайлар қонуға және қонуға көзбен қарауға мүмкіндіктер бар жағдайларда, қонуға көзбен шолып кіруді орындау үшін ӘК векторлауды жүзеге асырады.

208-2. Қонуға көзбен шолып кіруді орындауға рұқсат ұшқыш әуеайлақты немесе алда тұрған ӘК көретіні туралы баяндағаннан кейін ғана беріледі, содан кейін векторлау тоқтатылады.

#### **6-параграф. Аспаптар бойынша қонуға кіру**

226. ДПД диспетчері ұшып келетін әуе кемесінің экипажына аспаптар бойынша қонудың схемасын тағайындайды. Әуе кемесінің экипажы қонуға кірудің басқа схемасын сұрата алады, егер мүмкіндік болып жатса, ДПД диспетчері қонуға кірудің жаңа схемасын тағайындайды.

227. Әуе кемесінің экипажы аспаптар бойынша қонуға кірудің тәртібімен таныс емес екендігін баяндаған кезде ӘҚҚ органы оған қонуға кірудің схемасын ұстау бойынша қажетті көмек көрсетеді және оның сұратуы бойынша навигациялық құралдың (дардың) жиілігін, сондай-ақ екінші айналымға кетудің тәртібін береді.

### **7-параграф. Күту аймағында ұшу**

228. Қонуға кіру кезектілігін реттеу үшін әуеайлақ ауданында арнайы бөлінген РНН үстінде белгіленген немесе жерде тиісті бағдарлары бар күту аймағы қолданылуы мүмкін.

229. Әуе кемесі күту аймағына бағыт алғанда ӘҚҚ органы әуе кемесінің экипажына күту аймағының бақылау нүктесіне дейін ұшуға рұқсат беріп, күту аймағындағы ұшуға қатысты және қонуға кірудің болжамды уақытына қатысты нұсқаулар береді.

230. Күту аймағында ұшуды орындау кезінде әуе кемелері арасында тік эшелондаудың тиісті минимумдері қамтамасыз етіледі.

231. Күту аймағына кіру және онда ұшу аэронавигациялық ақпарат жинақтарында жарияланған схемаға немесе ӘҚҚ органынан алынған нұсқауларға сәйкес орындалады.

232. Күту аймағындағы ұшу эшелондары әуе кемелеріне күту аймағынан шығуға және қонуға кіруді орындауға рұқсат беруге жеңіл болсын деген есеппен белгіленген басымдықтарды сақтай отырып тағайындалады. Күту аймағына алғашқы болып жіберілген әуе кемесінің экипажына күту аймағының төменгі эшелоны, ал қалған әуе кемелеріне күту аймағына кіру кезектілігіне қарай ұшудың кейінгі эшелондары тағайындалады.

233. Егер ұзақ уақыт күтеді деп болжанса, турбореактивті әуе кемелеріне олардың қонуға бет алу кезектерін сақтай отырып, күту аймағындағы әлдеқайда биік эшелондар тағайындалады. Осы әуе кемелері күту аймағынан шыққан кезде немесе әуе кемесі күту аймағынан кезектен тыс шыққан жағдайда ӘҚҚ органы векторлау жолымен қауіпсіз төмендеуді қамтамасыз етеді.

234. Ұшу қауіпсіздігі мен тұрақтылығын қамтамасыз ету мақсатында, органның шешімі бойынша ӘК экипажына кедергілердің үстінен қажетті биіктікті сақтай отырып, өзінің ұшып келе жатқан нүктесінің немесе басқа нүктенің үстінен ұшу жөнінде нұсқау беріледі.

**Ескерту. 234-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

## **8-параграф. Қонуға кіру кезектілігі**

235. Қонуға бет алу кезектілігі әуе кемелерінің кідіруін барынша азайтып, мүмкіндігінше әуе кемелерінің көбірек ұшып келуін қамтамасыз ететіндей есеппен белгіленеді. Бірінші кезекте:

- 1) шұғыл (немесе авариялық) қонуды орындайтын әуе кемесіне;
- 2) санитарлық авиацияның әуе кемелеріне немесе борттарында шұғыл медициналық көмекке мұқтаж науқастарды немесе ауыр жараланғандарды әкеле жатқан әуе кемелеріне;
- 3) іздестіру-құтқару операцияларына қатысып отырған әуе кемелеріне;
- 4) қалыптасып жатқан әуе жағдайына, жергілікті жағдайларға байланысты, сондай-ақ әуе кемелерін және (немесе) әуеайлақты пайдалануға қатысты рәсімдерге орай басқа да әуе кемелеріне ең алдымен қону құқығы беріледі.

236. Ұшып келе жатқан әуе кемелерінің қонуға кіру кезектілігін реттеу мақсатында ӘҚҚ органы әуе кемелері арасындағы қажетті аралықты қамтамасыз етеді.

237. Арасындағы уақыт немесе бойлық аралықты анықтау кезінде бір-бірлеп қонуға кіруді орындайтын әуе кемелері осы әуе кемелерінің салыстырмалы жылдамдығын, нақты нүктеден ҰҚЖ-ға дейінгі қашықтықты, іздегі турбуленттілікті ескере отырып эшелондауды қолдану қажеттілігін, ҰҚЖ-ның бос емес уақытын, нақты метеорологиялық жағдайларды, сондай-ақ ҰҚЖ-ның бос емес уақытына әсер етуі мүмкін басқа да жағдайларды ескереді. Диспетчерлердің жұмыс технологияларында қонуға кіретін әуе кемелері арасындағы бойлық қашықтықты кез келген ұлғайту талап етілуі мүмкін жағдайлар, сондай-ақ мұндай жағдайларда пайдалануға жататын минимумдар көрсетіледі.

**Ескерту. 237-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

## **9-параграф. Қонуға кірудің болжамды уақыты**

238. Ұшып келе жатқан әуе кемесінің келуі 10 минутқа және одан көп уақытқа кешіктірілген жағдайда, оның қонуға енетін болжамды уақыты ұшу эшелонынан төмендей бастағанға дейін анықталып, әуе кемесінің экипажына беріледі.

Егер бұрынғы берілген уақыттан 5 минутқа және одан көп уақытқа айырмашылық болса, қонуға кірудің қайта қаралған болжамды уақыты әуе кемесінің экипажына беріледі.

239. Күту аймағында 30 минут және одан көп уақыт бойы ұшуды орындау қажет болған барлық жағдайларда қонуға кірудің болжамды уақыты әуе кемесінің бортына беріледі.



## 10-параграф. Ұшып келетін әуе кемелеріне ақпарат беру

240. ATIS-пен жабдықталған әуежайларда, ұшып келетін әуе кемесімен бастапқы байланыс орнатылған жағдайда ЖДП диспетчері әуе кемесінің экипажынан ATIS ақпаратын тыңдап отырғаны туралы баяндау алады. Баратын әуеайлақтағы метеорологиялық жағдайдың өзгергені туралы ақпарат алған жағдайда диспетчер бұл мәліметтерді байланыста отырған әуе кемелерінің экипаждарына хабарлайды.

Әуе кемесі экипажының ATIS ақпаратын алғаны туралы баяндауы оның ATIS-да айтылған қонуға кіру жүйесімен келісетінін білдіреді, бұлай болмаған жағдайда ол кірудің басқа үлгісін сұратады.

241. ATIS болмаған жағдайда, диспетчер ұшып келетін әуе кемесінің экипажына мыналарды:

- 1) қонуға кіру жүйесі мен пайдаланатын ҰҚЖ-ны;
- 2) желдің екпінін ескере отырып, оның бағыты мен жылдамдығын;
- 3) көріну қашықтығын (күрделі метеорологиялық жағдайда), не ҰҚЖ-да көріну қашықтығының шамасын (RVR);
- 4) қауіпті метеорологиялық құбылыстарды (орын алған жағдайда);
- 5) 1500 метрден төмен орналасқан бұлттарды, будақ жаңбырлы бұлттардың бар-жоғын;
- 6) ауа температурасын;
- 7) шық нүктесінің температурасын (ӘК экипажының сұрау салуы бойынша);
- 8) өту эшелонын;
- 9) QNH қысымын (ӘК экипажының сұрау салуы бойынша – QFE);
- 10) қону алдындағы түзуге қатысты айрықша метеорологиялық құбылыстар туралы ақпаратты;
- 11) "тренд" үлгісінде қонуға қатысты ауа райы болжамын;
- 12) егер олар ұсынылса, ҰҚЖ бетінің жай-күйі және тежеу тиімділігі немесе ҰҚЖ бетінің жай-күйінің коды, ластану түрі, ластану тереңдігі, ҰҚЖ-ның әрбір үштен бірі үшін пайызбен ластану аймағы, осы ақпарат болған кезде ҰҚЖ, РЖ және перрон бетінің жай-күйі туралы қосымша ақпарат.

Межелі әуеайлақта ҰРТҚ мен байланыс құралдары жай-күйінің өзгергені, әуеайлақтың, сондай-ақ онымен байланысты радио және жарық беру техникалық құралдарының жай-күйінің өзгергені туралы ақпаратты, әуеайлақ жұмысының жаңа регламенті туралы мәліметтерді алған жағдайда, диспетчер бұл мәліметтерді байланыста отырған ӘК экипаждарына хабарлайды.

**Ескерту. 241-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

241-1. Әуеайлақ қызметі маманынан ӘК қонуға кірудің соңғы кезеңінде болған кезде ҰҚЖ бетінің жай-күйінің өзгеруі туралы баяндаманы алған кезде ӘК экипажы үшін ақпаратты ҰҚЖ жай-күйінің коды түрінде ғана ұсынуға жол беріледі. Қалған ақпарат (ластану аймағы, ластану тереңдігі, ластану түрі) ӘК экипажының сұрауы бойынша беріледі.

**Ескерту. Нұсқаулық 241-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

242. Аспаптар бойынша қонуға бет алу схемасын немесе қонатын ҰҚЖ-ны бұрынғы мәлімделгеннен басқаша өзгерту қажет болған жағдайда, ӘҚК органы бұл туралы әуе кемесінің экипажын хабардар етеді.

243. ӘҚК органы әуе кемесінің экипажына ATIS бойынша берілген ақпараттан айырмашылығы бар жедел немесе метеорологиялық мәліметтер береді.

### **11-параграф. ССО және CDO рәсімдері**

**Ескерту. 15-тарау 11-параграфпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 28.01.2021 № 35 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

243-1. Әуе кемесінің экипажы тұрақты теру (ССО) режимінде маршрутты пайдалануға дайын болған жағдайда диспетчер әуе жағдайын және әуеайлақ ауданындағы метеожағдайларды ескере отырып, ӘҚК бақылау жүйелері болған кезде жарияланған SID бойынша ССО-ға жүруге рұқсат береді.

243-2. Әуе кемесінің экипажы тұрақты төмендеу (CDO) режимінде маршрутты пайдалануға дайын болған жағдайда, диспетчер әуе жағдайын және әуеайлақ ауданындағы метеожағдайларды ескере отырып, ӘҚК бақылау жүйелері болған кезде жарияланған STAR бойынша CDO-ны ұстануға рұқсат береді. CDO (ССО) әуе кемесі экипажының сұрауы бойынша немесе авариялық жағдайға, метеожағдайға немесе әуе жағдайына байланысты ӘҚК органының шешімі бойынша кез келген уақытта тоқтатылады.

243-3. ӘҚК органы CDO рәсімдерін PBN-ге негізделген ұшып келу және ұшып шығу схемаларын орындау үшін рұқсат етілген әуе кемелеріне қатысты ғана қолданады. Қонуға бет алудың соңғы кезеңі үшін CDO орындау кезінде тек ILS қолданылады.

243-4. CDO тік бейіні ILS бойынша қонуға кірудің соңғы кезеңі алдында әуе кемесінің жылдамдығын азайту және конфигурациясын белгілеу үшін ғана қажетті ұшудың ең аз көлденең учаскелері бар қадамсыз төмендеу траекториясының нысанын білдіреді. Әуе жағдайына байланысты CDO маршрутта төмендеудің басталу нүктесінен немесе ұшудың төменгі эшелондарынан басталады, бірақ 10000 футтан төмен емес.

243-5. Тұрақты төмендеу режимінде радиолокациялық бағыттауды (векторлауды) қамтамасыз ету кезінде диспетчер әуе кемесінің экипажына болжанатын траектория

учаскелері (сегменттері) ұзындығының қосындысы ретінде қону нүктесіне дейінгі қалған есептік қашықтықты береді.

243-6. CDO (ССО) рәсімдері аэронавигациялық ақпарат құжаттарында жарияланады

## **16-тарау. Әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсету тәртібі**

**Ескерту. 16-тараудың тақырыбы жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

### **1-параграф. Әуеайлақтық диспетчерлік пункттердің функциялары**

244. ӘДО (ӘАДП) диспетчерлері әуеайлақтағы немесе әуеайлақ ауданындағы әуе қозғалысының қауіпсіздігін және тұрақтылығын қамтамасыз ету үшін:

- 1) әуеайлақ шеңберін қоса алғанда, диспетчерлік пункттің белгіленген жауапкершілік аймағында ұшуды орындайтын әуе кемелерінің;
- 2) маневр жасау алаңы бойынша қозғалып келе жатқан әуе кемелерінің;
- 3) қонуға келе жатқан және ұшып көтерілген әуе кемелерінің;
- 4) маневр жасау алаңы бойынша қозғалып келе жатқан әуе кемелері мен көлік құралдарының;
- 5) маневр жасау алаңы бойынша қозғалып келе жатқан әуе кемелерінің бір-бірімен және осы алаңдағы кедергілермен соқтығысып қалуын болдырмау мақсатында ӘҚҚ-дағы әуе кемелеріне ақпарат ұсынады және рұқсат береді.

245. ӘДО (ӘАДП) диспетчерлері әуеайлақ маңындағы және маневр жасау алаңындағы ӘҚҚ-ны қамтамасыз етеді, сондай-ақ әуеайлақтың маневр жасау алаңындағы көлік құралдары мен адамдардың қозғалысын басқарады.

Жер үстіндегі қозғалысты бақылау көзбен шолып қадағалау арқылы және қадағалау жүйелерін (олар болған жағдайда) пайдалану арқылы қамтамасыз етіледі.

246. Әуеайлақтық диспетчерлік орталықтың (әуеайлақ ауданындағы диспетчерлік пункттердің) құрамына кіретін диспетчерлік пункттердің санын әуеайлақ маңындағы әуе қозғалысының қарқындылығын ескере отырып, аэронавигациялық ұйым айқындайды.

247. ӘДО (ӘАДП) диспетчерлері әуеайлақтың авариялық-құтқару және өртке қарсы қызметтерін мынадай жағдайларда:

- 1) апатқа ұшыраған әуе кемесі жерге қонады деген хабарды алғанда;
- 2) авиациялық оқиғалар орын алғанда;
- 3) әуе кемесін эвакуациялауды талап ететін оқиғалар туындағанда;
- 4) әуе кемесінің экипажы сұратқан жағдайда;
- 5) ұшудың қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін қажет деп санағанда хабардар етеді.

248. Авариялық-құтқару командасын (бұдан әрі – АҚК) әуежайда жиналу үшін ЭДО (ӘАДП) диспетчерлері хабарландырудың мынадай сигналдарын қолданады:

1) күтпеген жерден авиациялық оқиға орын алғанда немесе апатқа ұшыраған әуе кемесінің аталған әуежайға қонуына 30 минуттан аз уақыт қалған кезде "Дабыл" сигналы беріледі. Бұл сигнал бойынша АҚК-ның барлық жасақтары өздерінің жарақтарымен авиациялық оқиғаның орнына немесе хабарландыру кезінде көрсетілген квадратқа келеді.

2) апатқа ұшыраған әуе кемесінің аталған әуежайға қонуына 30 минут және одан да көп уақыт қалған кезде "Дайындық" сигналы беріледі.

249. Егер ұшу қауіпсіздігі орындылығы, ҰҚЖ-ның конфигурациясы, қонуға кірудің метеорологиялық жағдайлары мен қолданыстағы рәсімдері немесе әуе қозғалысының жағдайы тұрғысынан басқа бағытқа басымдық берілмеген болса, ЭДО (ӘАДП) диспетчерлері әуе кемесінің желге қарсы қонуын немесе әуеге көтерілуін ескере отырып, ҰҚЖ-ның жұмыс бағытын тағайындайды. ҰҚЖ-ның жұмыс бағытын таңдау кезінде ЭДО (ӘАДП) диспетчерлері жерге жақын желдің жылдамдығымен және бағытымен қатар, басқа да факторларды (қозғалыстың әуеайлақ шеңберін, ҰҚЖ-ның ұзындығын, сондай-ақ қонуға бет алу немесе қону құралдарын қоса алғанда) ескереді.

249-1. Метеорологиялық орган ӘҚК органынан ҰҚЖ (RVR) көріну қашықтығында көрінуді қайта есептеу үшін жарық жүйесі шамдарының жарықтығы сатысының мәнін алады.

**Ескерту. Нұсқаулық 249-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Көлік министрінің м.а. 04.01.2024 № 2 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

## **2-параграф. Шектеулі көріну жағдайында әуеайлақта жерүсті қозғалысын басқару**

**Ескерту. 2-параграфының тақырыбы жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

Ескерту. 2-параграф жаңа редакцияда - ҚР Инвестициялар және даму министрінің 23.11.2015 № 1081 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

250. Осы Нұсқаулықтың 251-тармағында көзделген қағидалар маневр жасаудың барлық алаңы немесе оның бір бөлігі диспетчерлік пункттен көзбен шолып бақыланбайтын жағдайларда қолданылады. II/III санаттар бойынша қонуға кіруді орындау кезінде қолданылатын қосымша талаптар осы Нұсқаулықтың 16-тарауының 2-1-параграфында келтірілген.

**Ескерту. 250-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

251. ЭДО (ЭАДП) диспетчеріне әуе кемелері мен көлік құралдарының қозғалысын көзбен шолып бақылауды жүзеге асыруға мүмкіндік бермейтін шектеулі көрінушілік жағдайында маневрлеу алаңында мыныдай тәртіп қолданылады:

1) рульдеу жолдарының қиылысында РЖ-да тұрған әуе кемесі немесе көлік құралы ескерту сызығының оттарымен, "тоқта" сызығы оттарымен немесе РЖ қиылысқан жерлерінің таңбаларымен белгіленген шекарада күтіп тұрады;

2) рульдеу жолдарында әрбір нақты әуеайлақ үшін әуе кемелерінің және көлік құралдарының эшелондау рәсімдермен белгіленген бойлық интервал ұсталады. Бұл арақашықтықты қолданған жағдайда жерүсті қозғалысын бақылау және басқару құралдарының сипаттамалары, әуеайлақтың жоспарының күрделілігі, және осы әуеайлақты пайдаланатын әуе кемелерінің сипаттамалары ескеріледі.

## **2-1-параграф. II/III санаттар бойынша қонуға кіруді орындау кезінде әуеайлақ қозғалысын басқару қағидалары**

**Ескерту. 16-тарау 2-1-параграф тақырыбымен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

252. Әуеайлақты (әуежайды) пайдаланушы ӘҚҚ қызметімен бірлесіп II/III санаттар бойынша қонуға нақты кірулердің басталуына және жалғасуына, сондай-ақ RVR жағдайында 550 метрден кем ұшуға қатысты көру мүмкіндігі шектеулі жағдайларда операциялар жөніндегі нұсқаулықты бекітеді.

**Ескерту. 252-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

253. Шектеулі көрінушілік жағдайындағы операциялар бойынша нұсқаулықта мыналарды көрсетіледі:

1) шектеулі көрінушілік жағдайындағы операциялар қолданылатын RVR мәні (міндері);

2) II/III санаттар бойынша ұшуды қамтамасыз ету үшін ILS/MLS жабдығына қойылатын ең төменгі талаптар;

3) осы бұйрықтың 322-1-тармағына сәйкес қалыпты жұмыс істеу мәніне бақыланатын жерүсті аэронавигациялық оттарды қоса алғанда, II/III санаттар бойынша ұшуды қамтамасыз ету үшін қажетті басқа қызметтер мен құралдар;

4) ILS/MLS жабдығының сипаттамалары II/III санаттар деңгейінен де төмен төмендейтін критерийлер мен жағдайлар;

5) жабдықтың кез келген істен шығуы немесе оның сипаттамаларының нашарлауы туралы тиісті ұшу экипаждарына, жақындау диспетчерлік органына және кез келген тиісті ұйымға шұғыл түрде хабарлауға қатысты талап;

б) маневрлеу алаңындағы қозғалысты басқарудың арнайы процедуралары, оның ішінде:

ҰҚЖ-да күту орындарын тиісінше пайдалану;

радиомаяк құралдарының сезімтал және шекті аймақтарын қорғауды қамтамасыз ету үшін ұшып келген және ұшып шыққан әуе кемелері арасындағы ең аз қашықтық;

әуе кемелері мен көлік құралдарының ҰҚЖ-ы босатуын тексеру тәртібі;

әуе кемелері мен көлік құралдарының эшелондау процедуралары (қолданылған жағдайда);

7) бірінен кейін бірі қонуға кіруді орындайтын әуе кемелері арасында қолданылатын интервал;

8) шектеулі көрінушілік жағдайында операцияларды тоқтату қажеттігі болған жағдайда қабылданатын іс-қимылдар;

9) шектеулі көріну жағдайларында операцияларды орындау кезінде қажетті басқа тиісті жағдайлар немесе талаптар.

254. Шектеулі көрінушілік жағдайларындағы рәсімге ұшу басшысы (ауысым аға диспетчері), ал жоқ болған жағдайда – ЭДО (ӘАДП) диспетчері бастама білдіреді.

ЭДО (ӘАДП) диспетчері шектес диспетчерлік пункттерге II/III санаттары бойынша қонуға дәл кіруді және көру мүмкіндігі шектеулі жағдайлардағы операцияларды орындаумен байланысты рәсімдер қолданысының басталғаны және тоқтатылғаны туралы хабарлайды.

LVP рәсімдерінің іс-қимылдарының басталғаны ATIS арнасы арқылы беріледі немесе ол туралы ӘҚҚ органының диспетчері хабарлайды.

254-1. ӘҚҚ органы диспетчерінің қозғалысты басқарғаны үшін жауапкершілігі перронда қозғалатын әуе кемелері арасында соқтығысуды болдырмауға жәрдемдесу үшін ӘК экипаждарына консультациялар мен нұсқаулықтар берумен шектеледі. Перрон не оның бір бөлігі ӘҚҚ диспетчерінің жұмыс орнынан көзбен шолып бақылаудан тыс болған жағдайларда, мынадай рәсімдердің бірі қолданылады (қажет болған жағдайда әуеайлақтың жергілікті жағдайларына қатысты үйлестіріледі):

1) қауырсынды әуе кемесіне рульдеуге рұқсат етіледі. Екінші әуе кемеге рульдеуге рұқсат берілуі мүмкін және әуе кемелері қозғалысының басымдығы бойынша көрсетіле отырып, бірінші әуе кемесінің орналасқан жері мен ниеті туралы ақпарат беріледі;

2) бірінші әуе кемесіне рульдеуге рұқсат етіледі және басқа әуе кемесін рульдеуге одан кейінгі барлық сұрау салулар бірінші әуе кемесі ӘҚҚ диспетчерінің көз алдында болғанға дейін қабылданбайды. Содан кейін екінші әуе кемесіне рульдеуге рұқсат етіледі;

3) әуе кемесіне экипаждың перронды босату не перрондағы жеңіл сәйкестендіретін бақылау позициясымен айналысу туралы баяндамасымен рульдеуге рұқсат етіледі. Содан кейін екінші әуе кемесіне бірінші әуе кемесінің позициясын нақты сәйкестендіру шартымен (ӘК экипажының баяндамасы бойынша) қозғалысқа

рұқсат етіледі. Бұл жағдайда қолданылатын радиоалмасу фразеологиясының ерекшеліктері және қажет болған жағдайда әуе кемелерінің бақылау позициялары аэронавигациялық ақпарат құжаттарында жарияланады. Перронда жердегі қозғалысты басқару радиолокаторын қолдану ерекшеліктері осы Нұсқаулықтың 384-тармағымен анықталады.

**Ескерту. Нұсқаулық 254-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

255. Шектеулі көрінушілік рәсімдерін қолданысқа енгізу алдында ЭДО (ЭАДП) сол уақытта маневрлеу алаңында болған көлік құралдары мен тұлғаларды есепке алуды бастайды және осы алаңдағы қауіпсіздік қызметін қамтамасыз етуге көмек көрсету үшін осы рәсімдердің тұтас қолданылу кезеңі барысында осы есепке алуды жалғастырады және әуеайлақ қызметтерінің көлік құралдарының перрондар мен маневрлеу алаңдары бойынша қозғалысын шектейді.

Шектеулі көрінушілік рәсімдерін қолданысқа енгізу кезінде маневрлеу алаңында сол сәтте болған көлік құралдары мен тұлғаларды есепке алу тәртібін аэронавигациялық ұйым белгілейді.

256. ҰҚЖ-да және РМЖ аймақтарында кедергілердің бар-жоғын бақылауды ӘҚҚ органы ұшу алаңын шолу локаторын (бар болған жағдайда) пайдаланумен, әуе кемелері экипаждарының немесе әуеайлақ қызметі маманының баяндаулары бойынша жүзеге асырады.

257. II/II санаттар бойынша қонуға дәл кіруді орындау кезінде курстық және глиссадалық радиомаяктардың сигналдары қонуға кірудің соңғы кезеңінде кедергілерден қорғаумен қамтамасыз етіледі.

258. ӘҚҚ органы әуе кемесінің пилотын (экипажын) радио және жарық-техникалық жабдықтары жай-күйінің өзгергені туралы хабардар етеді.

**259. Алып тасталды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

260. Шектеулі көрінушілік жағдайында тек жарық белгілерімен белгіленген РМЖ шекті аймағын босағаннан кейін ғана рульдеу жолындағы ҰҚЖ-ның босағаны туралы баяндалады.

ҰҚЖ босағаннан кейін рульдеу сүйемелдеу машинасынан кейін жүзеге асырылады. Әуе кемесін тұраққа қарай бұру қарсы алушының нұсқауы бойынша жүзеге асырылады.

Ұшып көтерілуге бұрылатын әуе кемелерін тұрақ орындарынан алдын ала сөреге дейін сүйемелдеу машиналары жетектейді. Алдын ала сөреде әуе кемелері РМЖ-ның шекті аймағын белгілейтін жарық белгісінің алдында тоқтауға тиіс.

РЖ осьтік оттары бар болған жағдайда ӘК сүйемелдеу машинасыз РЖ осьтік оттары бойынша рульдеуге жол беріледі.

### **3-параграф. Әуеайлақтардағы адамдар мен көлік құралдарының қозғалысын басқару тәртібі**

261. Тіркеп сүйрейдін әуе кемелерін қоса алғанда, әуеайлақтың маневр жасау алаңында адамдардың немесе көлік құралдарының қозғалысын, оларға немесе қонуды, жермен жүруді немесе ұшуды орындайтын әуе кемелеріне қауіп төндірмес үшін ӘДО (ӘАДП) диспетчері басқарады. Барлық жағдайларда ӘДО (ӘАДП) диспетчерінің рұқсатынсыз адамдардың және көлік құралдарының маневр жасау алаңында болуына тыйым салынады.

262. Апатқа ұшыраған әуе кемесіне көмек көрсетуге бара жатқан және жер үсті қозғалысының барлық басқа түрлерінен артықшылыққа ие болып табылатын авариялық-құтқару көлік құралдарын қоспағанда, барлық көлік құралдары және адамдар жермен жүруді жүргізетін әуе кемелеріне жол беруге тиіс. Мұндай жағдайда барлық жер үсті қозғалысы авариялық-құтқару жұмыстары аяқталғанға дейін тоқтатылады.

262-1. Осы Нұсқаулықтың 262-тармағының ережелері сақталған жағдайда маневрлеу алаңында жүрген көлік құралдары мынадай қағидаларды сақтауы тиіс:

1) көлік құралдары және әуе кемелерін тіркеп сүйрейдін көлік құралдары қонуды, ұшып көтерілуді және жермен жүруді орындайтын әуе кемелеріне жол береді;

2) көлік құралдары әуе кемелерін тіркеп сүйрейдін басқа көлік құралдарына жол береді;

3) көлік құралдары басқа көлік құралдарына ӘҚҚ органдарының нұсқаулықтарына сәйкес жол береді;

4) осы тармақтың 1), 2) және 3) тармақшаларындағы ережелерге қарамастан көлік құралдары және әуе кемелерін тіркеп сүйрейдін көлік құралдары әуеайлақтық диспетчерлік пункттің нұсқауларына бағынады.

**Ескерту. Нұсқаулық 262-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 14.04.2016 № 375 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

263. Әуе кемесі жерге қонуды немесе әуеге ұшып көтерілуді орындау кезінде көлік құралдары РМЖ-тың шекті аймағынан тыс белгіленген жерлерде күтіп тұрады.

264. Маневр жасау алаңында жұмыс орындап жатқан көлік құралдары ұшқын сөндіргіштермен, бастапқы өрт сөндіру құралдарымен, тіркеуге алу құралдарымен, ӘҚҚ органымен екіжақты байланысты қамтамасыз ететін радио құралдармен және ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында тәуліктің кез келген уақытында қосылып тұрған габариттік және жалтылдақ шырақтармен жабдықталады. "Әкипаж-диспетчер" арасындағы радиоалмасуды тыңдап отыру үшін жұмыстар басшысының машинасы



қосымша радиостанциямен жарақталады. Радио құралдарымен жарақталмаған көлік құралдары маневр жасау алаңындағы жұмыстарға тартылған жағдайда, аталған көлік құралдарының қозғалысын және жұмысын жұмыстар басшысы сүйемелдейді.

265. ЭДО (ЭАДП) диспетчері әуе кемелерін қабылдап, шығару кезінде маневр жасау алаңында жөндеу және басқа да жұмыстарды орындауға сұрау алған жағдайда:

1) аталған көлік құралдарында және жетекшінің автомобилінде орнатылған әрі ақаусыз радиокұралдар болған кезде және олардың габариттік әрі жалтылдақ шырақтары қосылып, олармен орнықты екіжақты байланыс болған жағдайда, ұшу басшысының немесе аға диспетчердің рұқсатымен жұмыстарды орындауға рұқсат береді;

2) ұшу басшысына (аға диспетчерге) жұмыстардың басталғаны, ондағы үзілістер мен олардың аяқталғаны туралы хабарлайды;

3) әрбір 15 минут сайын жұмыс жетекшісімен арадағы радио байланыстың бар-жоғы мен орнықтылығын қадағалап отырады;

4) ұшу басшысына (аға диспетчерге) маневр жасау алаңындағы жұмыс жетекшісімен арадағы радио байланыстың жоғалғанын және техникалық құралдардың жарық-сигнал жабдықтарының жұмысындағы кемшіліктерді баяндайды;

5) әуе кемесінің жерге қонуының есептік (нақтыланған) уақытына дейін 5 минут бұрын және одан кешіктірмей, сондай-ақ әуе кемесі ұшып көтерілер алдында техникалық және басқа да құралдардан ұшу жолағын босатуға бұйрық береді және осы бұйрықтың орындалуын қадағалайды.

265-1. Ұшу жолағындағы жұмыстардың басшысымен байланыс тоқтатылған (бұзылған) жағдайда, ҰҚЖ оттарымен жыпылықтау ҰҚЖ-ны дереу босату қажеттілігі туралы дабыл болып табылады.

**Ескерту. Нұсқаулық 265-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 20.01.2015 № 20 (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

#### **4-параграф. ҰҚЖ-ға рұқсатсыз шығу немесе ҰҚЖ-дағы кедергілер**

266. Егер ЭДО (ЭАДП) диспетчері ұшуға немесе қонуға рұқсат бергеннен кейін ҰҚЖ-да көліктің не адамның рұқсатсыз жүргені немесе ұшып көтеріліп немесе қонып келе жатқан әуе кемесінің қауіпсіздігіне қауіп тудыратын қандай да бір кедергінің ұшу жолағында бар екендігі анықталса, мынадай әрекеттер орындалады:

1) ұшуға бет алған әуе кемесіне ұшып көтерілуге тыйым салынады және тыйым салынудың не себепті орын алғаны көрсетіліп, кедергінің орналасқан жері туралы ақпарат беріледі;

2) қонуға енетін әуе кемесіне екінші айналымға кету туралы нұсқау беріліп, оның себебі көрсетіледі және қажет болған жағдайда кедергінің орналасқан жері туралы ақпарат беріледі.

267. ӘҚК органы ҰҚЖ-да кедергінің болуымен немесе ҰҚЖ-ға заңсыз кірумен байланысты кез келген оқиға туралы есеп (міндетті хабарлама) жасайды және оны деректерді тарату жүйесі (міндетті және ерікті хабарламалар жүйесі) арқылы аэронавигациялық ұйымның тиісті құрылымдық бөлімшесінің атына жібереді.

Ескерту. 267-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Инвестициялар және даму министрінің 23.11.2015 № 1081 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

#### **5-параграф. Маневр жасау алаңында орналасу орнына қатысты белгісіздік**

268. 269-тармақта көзделген жағдайларды қоспағанда, маневр жасау алаңындағы өзінің орналасқан орнына қатысты күмәнданған әуе кемесінің экипажы әуе кемесін тоқтатып, бұл жөнінде өзімен байланыста отырған ӘДО (ӘАДП) диспетчерін хабардар етеді.

269. Егер әуе кемесінің экипажы маневр жасау алаңындағы өзінің орналасқан орнына қатысты күмәнданған жағдайда, бірақ әуе кемесі ҰҚЖ-да тұр деген сенімде болса, онда әуе кемесінің экипажы:

1) бұл жөнінде өзімен байланыста отырған ӘДО (ӘАДП) диспетчерін хабардар етеді;

2) егер жақын маңайдан қолайлы ЖЖ орналасқан жерін анықтауға мүмкіндігі болса, ҰҚЖ-ны босатады және ӘДО (ӘАДП) диспетчерінен өзге нұсқау келмесе, әуе кемесін тоқтатады.

270. Маневр жасау алаңындағы өзінің орналасқан орнына қатысты күмәнданған көлік құралының жүргізушісі:

1) бұл жөнінде ӘДО (ӘАДП) диспетчерін хабардар етеді;

2) егер ӘДО (ӘАДП) диспетчерінен өзге нұсқау келмесе, қону аймағынан, ЖЖ немесе маневр жасау алаңының басқа бөлігінен қауіпсіз қашықтыққа барып, көлік құралын тоқтатады.

271. Егер ӘДО (ӘАДП) диспетчеріне әуе кемесі немесе көлік құралы маневр жасау алаңында бағыт-бағдарын анықтай алмай отырғаны немесе өзінің орналасқан орнына қатысты күмәнданғаны белгілі болған жағдайда, ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету және әуе кемесіне немесе көлік құралына өзінің орналасқан орнын анықтауға көмек көрсету бойынша іс-қимылдар орындалады.

#### **6-параграф. Әуе кемесінің штаттан тыс конфигурациясы мен жай-күйі**

272. Егер ӘДО (ӘАДП) диспетчері әуе кемесінің штаттан тыс конфигурациясы немесе жай-күйі (шассидің шықпай қалуы немесе жарым-жартылай шығуы, әуе кемесінің қандай да бір бөлігінен шыққан түтіннің ерекше эмиссиясы) туралы хабар алған жағдайда, ол бұл жөнінде әуе кемесінің экипажын хабардар етеді.

273. Ұшып көтерілген әуе кемесінің экипажынан әуе кемесінің зақымданғаны туралы мәлімет алынған жағдайда, ҰҚЖ тексеріледі және әуе кемесінің экипажына ҰҚЖ-да әуе кемесінің қандай да бір бөлшектерінің немесе құстар мен жануарлар бөліктерінің бар-жоғы хабарланады.

#### **7-параграф. Әуеайлақтағы жағдай туралы маңызды ақпарат**

274. Әуе кемелерінің ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етуге қажетті және жұмыс алаңына немесе онымен байланысты кез келген құралдар мен жабдықтарға қатысты ақпарат әуеайлақтағы жағдай туралы маңызды ақпарат болып табылады.

275. Әуеайлақтағы шарттар туралы маңызды ақпарат мынадай ақпаратты қамтиды:

- 1) жұмыс алаңында не оған тікелей жақын жерде құрылыс немесе жөндеу жұмыстарын жүргізу;
- 2) ҰҚЖ, РЖ немесе перрон бетіндегі тегіс емес немесе сынған учаскелер, олардың таңбаланғанына немесе таңбаланбағанына қарамастан;
- 3) ҰҚЖ-дағы, РЖ-дағы немесе перрондағы қар, сілеусін, мұз немесе қырау;
- 4) ҰҚЖ, РЖ немесе перрондағы су;
- 5) ҰҚЖ, РЖ немесе перрондағы мұздануға қарсы немесе тайғаққа қарсы сұйық химикаттарды немесе басқа да ластағыштарды;
- 6) ҰҚЖ, РЖ немесе перрон маңындағы қар құрсаулары немесе үйінділер;
- 7) тұрақтағы әуе кемелерін немесе жердегі немесе ауадағы құстарды қоса алғанда, басқа да уақытша қауіп-қатерлер;
- 8) әуеайлақтың жарық сигналдық жүйесінің бір бөлігінің немесе бүкіл жұмыс істеуінің істен шығуы немесе тұрақсыз болуы;
- 9) әуе кемелерінің ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етуге ықпал ететін кез келген басқа ақпарат.

**Ескерту. 275-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 02.09.2021 № 473 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

276. ӘДО (ӘАДП) диспетчері перрондарға қатысты ақпаратпен қамтамасыз етіледі, оған бұл ақпаратты әуежайдың өндірістік-диспетчерлік немесе әуеайлақтық қызметі ұсынады.

277. Әуе кемесі экипажының бұл жөнінде ақпарат алғаны белгілі болған жағдайларды қоспағанда, әрбір әуе кемесінің экипажына әуеайлақтағы жағдай туралы маңызды ақпарат беріледі.

278. Егер ӘДО (ӘАДП) диспетчері маневр жасау алаңында әуе кемелерінің пайдалануына қатер төндіретін, бұрын ол туралы айтылмаған жағдайларды байқаған болса немесе осы жөнінде ақпарат алған жағдайда, маневр жасау алаңының осы бөлігінде операциялар тоқтатылып, бұл туралы әуежайдың өндірістік-диспетчерлік немесе әуеайлақтық қызметіне хабарлайды.

## **8-параграф. Маневр жасау алаңындағы әуе кемелерінің қозғалысы**

279. Жетектеуге арналған рұқсат жетектелетін ӘК кедергілермен және рульдеуді орындайтын басқа да ӘК соқтығысуын болдырмайтындай нұсқаулар мен қажетті ақпаратты қамтиды.

ӘК жетектеу жөніндегі ӘҚК органының алынған нұсқауларына қарамастан, ӘК экипажы және (немесе) ӘК жетектеуді жүзеге асыратын адамдар перронда жетектеу кезінде ӘК көлік құралдарымен, кедергілермен және басқа да ӘК соқтығысуының алдын алуын қамтамасыз етеді. Тұрақ орнынан ӘК бұрып шығару ӘК шығаруды қамтамасыз ететін адамның сигналдары бойынша, ал ол болмаған кезде – ӘК командирінің шешімі бойынша орындалады. Тұрақ орнына ӘК бұрып тұрғызу қарсы алатын адамның (белгі беруші адамның) тұрақта ӘК позициялау жүйесінің сигналдары бойынша, ал олар болмаған кезде – ӘК командирінің шешімі бойынша жүргізіледі.

Жермен жүруге рұқсат берер алдында ӘДО (ӘАДП) диспетчері ӘК тұрақ орнын айқындап алады.

Жермен жүруге рұқсат беру ӘК басқа әуе кемелерімен немесе объектілермен соқтығысып қалуға және байқаусызда ҰҚЖ-ға шығып кетуіне жол бермейтін көрсетілген бағыт бойынша ӘК жермен жүруі үшін қажетті ақпарат пен нұсқауларды қамтиды.

**Ескерту. 279-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

280. Егер әуе кемесінің жермен жүру бағыты ҰҚЖ-мен қиылысатын болса, жермен жүруге берілетін рұқсат ҰҚЖ-ны қиып өтуге рұқсат алуды немесе ҰҚЖ алдында күтіп тұру туралы нұсқауды қамтиды.

281. Әуеайлақта пайдалануға жататын жермен жүрудің стандартты бағыттары аэронавигациялық ақпарат құжаттарында жарияланып тұрады. Жермен жүрудің стандартты бағыттары белгіленген ұшу-қону белгіленеді және, жермен жүру рұқсаттарында көрсетіледі, олар жолағынан және ӘҚК бағыттарынан ерекшеленіп.

**Ескерту. 281-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 14.04.2016 № 375 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

281-1. Жермен жүрудің стандартты бағыттары түзу, жеңіл және мүмкіндігінше қозғалыс кезінде даулы жағдайлардың туындауын болдырмайтындай етіп өзірленеді.

**Ескерту. Нұсқаулық 281-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 14.04.2016 № 375 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

282. Әуеайлақта жермен жүрудің стандартты бағыттары болмаған жағдайда, жермен жүру бағыты жермен жүру жолы мен ҰҚЖ-ның белгілерін пайдалана отырып, көрсетілуі тиіс.

283. Басқа әуе кемелерінің кідіруіне әкелмейді әрі оларға қауіп тудырмайды деген шартпен әуе кемесінің экипажына ҰҚЖ бойынша жермен жүруге ЭДО (ӘАДП) диспетчері рұқсат береді.

284. ЭДО (ӘАДП) диспетчері әуеайлақ қозғалысын көзбен шолып бақылау арқылы немесе ӘҚҚ бақылау жүйесі болған кезде пайдалана отырып бақылауды жүзеге асырады.

**Ескерту. 284-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік министрінің м.а. 04.01.2024 № 2 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

284-1. ӘҚҚ бақылау жүйелері болмаған және көзбен шолып бақылауды, ӘҚО (ӘАДП) диспетчерінің нақты жұмыс орнынан бақыланатын әуеайлақ қозғалысын қамтамасыз ету мүмкін болмаған кезде визуалды бақылау жүйелері немесе қосалқы диспетчерлік пункттер (жұмыс орындары) көзделеді.

**Ескерту. Нұсқаулық 284-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Көлік министрінің м.а. 04.01.2024 № 2 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

284-2. Қосалқы диспетчерлік пункттің (жұмыс орнының) диспетчері үшін әуеайлақтың маневр жасау алаңының көзбен бақыланатын аймағы белгіленеді, оның шегінде диспетчер:

1) ұшу жолағында және ӘК рульдеу бағыты бойынша (көріну шегінде) кедергілердің жоқтығын айқындайды, бұл туралы ӘҚО (ӘАДП) диспетчеріне хабарлайды;

2) ӘК-нің ұшып көтерілуін, қонуын, рульдеуін (көріну шегінде) бақылайды және ӘК ақаулығының сыртқы белгілері анықталған кезде бұл туралы ӘҚО (ӘАДП) диспетчеріне дереу баяндайды.

**Ескерту. Нұсқаулық 284-2-тармақпен толықтырылды - ҚР Көлік министрінің м.а. 04.01.2024 № 2 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

284-3. Егер ЭДО (ӘАДП) диспетчері ӘК-нің ҰҚЖ-ны босатқанын көзбен шолып немесе қадағалау жүйесінің көмегімен немесе визуалды бақылау жүйесінің көмегімен анықтай алмаса, ол ӘК-нің экипажынан ҰҚЖ-ның босатылғанын баяндауды талап етеді. Экипаж ҰҚЖ-ның босатылғанын баяндаған болса, онда бұл ӘК-нің РМЖ-тың шекті аймағынан тыс жерде екендігін білдіреді.

**Ескерту. Нұсқаулық 284-3-тармақпен толықтырылды - ҚР Көлік министрінің м.а. 04.01.2024 № 2 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

285. Егер тікұшаққа орын ауыстыру қажет болса, оған әуе арқылы баяу жүруге рұқсат етілген.

286. Тікұшақтың әуеде қалқып тұруы немесе оны әуе бойынша баяу жүруі оның бұрамасынан соққан ауаның жеңіл әуе кемелеріне зиянды әсерінің болмауын ескере отырып, жүргізілуі тиіс.

### **9-параграф. Әуеайлақ шеңбері бойынша әуе қозғалысына қызмет көрсету**

287. Әуеайлақ шеңбері бойынша әуе кемелерінің ӘҚК эшелондаудың белгіленген минимумдарын сақтай отырып, жүзеге асырылады.

288. Эшелондаудың белгіленген минимумдары:

топтық ұшуды орындап жатқан;

әскери, оқу-жаттығу немесе тосқауыл мақсатындағы ұшуды орындап жатқан мемлекеттік авиацияның әуе кемелеріне қатысты қолданылмайды.

289. ЭДО (ӘАДП) диспетчері әуе кемелерінің экипаждарын әуе жағдайы (қажет болғанда) мен метеорологиялық жағдайлар (АТІS болмағанда) туралы хабардар етеді, белгіленген схемалар немесе берілген траекториялар бойынша ұшуға рұқсат береді, олардың сақталуын бақылайды, әуе кемелері арасындағы белгіленген аралықтардың кем болмауын қамтамасыз етеді. Әуе кемелері арасындағы аралықтарды реттеу мақсатында ЭДО (ӘАДП) диспетчері аталған әуе кемесіне ғана рұқсат берілген үдемелі немесе тік жылдамдықтар режимін бере алады.

290. ЭДО (ӘАДП) диспетчері қосалқы (топырақты) ҰҚЖ-ның жай-күйі мен жұмысқа дайындығын білуі және қажет болған кезде олардың қонуға немесе қосалқы әуеайлаққа кетуге шешім қабылдауы үшін бұл туралы әуе кемесінің экипажына хабарлауы тиіс.

291. ЭДО (ӘАДП) диспетчері қонуға енетін кемемен әуе байланысын орнатқан кезде оны таниды (радиолокациялық бақылау болған жағдайда), қонуға кіру талаптарын хабарлайды, төмендеу және қонуға кіру схемасында белгіленгеннің сақталуын бақылайды, белгіленген эшелондау аралықтарын сақтай отырып, қонуға кіру үшін төмендеуін қамтамасыз теді.

291-1. Ұшудың әуеайлақтық шеңберіне кірер алдында КҰЕ бойынша ұшуды орындайтын әуе кемесінің экипажына мынадай ақпарат ұсынылады:

- 1) ұшудың әуеайлақтық шеңберінің бағыты;
- 2) ҰҚЖ-ның таңбаланған нөмірі немесе қонудың жұмыс курсы;
- 3) теңіздің орташа деңгейіне келтірілген әуеайлақтың атмосфералық қысымы (QNH );
- 4) ұшудың әуеайлақтық шеңберіне кіру үшін белгіленген ең төменгі биіктік;
- 5) желдің бағыты мен жылдамдығы;
- 6) ауа жағдайы туралы ақпарат (қажет болған жағдайда).

Ескерту. Нұсқаулық 291-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 28.01.2021 № 35 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

291-2. КҰЕ бойынша ұшу шеңберіне кіруге рұқсат әуе қозғалысын, ұшу шеңберінің бағытын ескере отырып беріледі, бұл ретте ұшу шеңберіне кіру кез келген нүктеден орындалады.

Ескерту. Нұсқаулық 291-2-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 28.01.2021 № 35 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

292. Бұлттардың төменгі шекарасының тиісті биіктігінде 200 метр (650 фут) және одан төмен (олардың жалпы саны кезінде 2 октанттан көп), ҰҚЖ-дағы көрінушілік 2000 метр және одан аз нақты ауа райы кезінде ӘДО (ӘАДП) диспетчері әр ӘК қонуға кіруі кезінде:

1) метеобақылаушыдан бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі және ҰҚЖ-дағы көрінушілік туралы толық мәліметтерді сұрайды;

2) ӘК экипажына қону алдындағы тіке (тіке келген кезде глиссадаға кіру нүктесінен) бұрылыс басталғанға дейін метеобақылаушыдан алған ауа-райы туралы анықталған мәліметті жібереді.

Ескерту. 292-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

293. ӘДО (ӘАДП) диспетчері әуе кемесінің таңдап алған жүйесі бойынша қонуға кіруді қамтамасыз етеді және қонуға рұқсат береді.

294. Қону жүйесінің бұзылғандығы және ақаулығы туралы ӘДО (ӘАДП) диспетчері әуе кемесінің экипажына хабарлайды және оған қамтамасыз ететін басқа құралдарды пайдалану бойынша ұсыныстар береді.

295. Әуе кемесінің қонуға кіру кезінде санатталған минимум бойынша тікелей қону алдында, сондай-ақ РМЖ сындарлы аймағында басқа әуе кемелер (бөгеттер) болмауы керек.

296. Минуттық режиміндегі Кешенді радиотехникалық автоматты метеорологиялық станция (бұдан әрі – КРАМС) жұмысы кезінде (әуе кемесінің II, III санатталған минимум бойынша кіруі), ӘДО (ӘАДП) диспетчері бұлттардың төменгі шекарасы биіктігінің көрсеткішін (көлденең көрініс) және КРАМС индикация блогынан ҰҚЖ-ға көрінісінің алшақтығын төмендетеді және олар өзгерген жағдайда ӘК экипажына хабарлайды.

**9-1-параграф. Әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсету кезінде визуалды бақылау жүйелерді пайдалану.**

Ескерту. 16-тарау 9-1-параграфпен толықтырылды - ҚР Көлік министрінің м.а. 04.01.2024 № 2 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

296-1. Визуалды бақылау жүйелері осы Нұсқаулықтың 16-тарауының 1-параграфында тізімделген функцияларды орындау үшін ұшу қауіпсіздігін бағалау шарттары бойынша қажет болса әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсету кезінде пайдаланылады.

296-2. Әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсету кезінде пайдаланылатын визуалды бақылау жүйелері сенімділіктің, дайындықтың және тұтастықтың тиісті деңгейіне ие. Көрсетілетін қызметтердің қауіпсіздік деңгейінің төмендеуіне жол бермеу мақсатында ұсынылатын қызмет көрсету деңгейін айқындау кезінде жүйенің істен шығу ықтималдығын немесе қызмет көрсетудің толық немесе ішінара бұзылуына әкеп соғуы мүмкін оның сипаттамаларының елеулі нашарлауын бағалау және ескеру қажет. Бұл жағдайда резервтік диспетчерлік пункттер (бар болса) көзделеді немесе ӘҚҚ органы осы Нұсқаулықтың 14-тарауының 5-1, 5-2, 5-3, 6-параграфтарын басшылыққа алады.

296-3. Визуалды бақылау жүйелері барлық қатысушы көздердің деректерін интеграцияланған түрде қабылдау, өңдеу және көрсету қабілетіне ие.

#### **10-параграф. Ұшатын әуе кемелерінің әуе қозғалысына қызмет көрсету**

297. ӘДО (ӘАДП) диспетчері белгіленген ұшып шығу уақытын ескере отырып, ӘК экипажының сұрау салуы бойынша ӘК сүйреуге алуға, қозғалтқыштарын қосуға ӘК-ні алдын-ала ұшу стартына бұруға рұқсат береді, ҰҚЖ (ұшып көтерілу МЖБ) жұмыс бағытын, маршрутын және рульдеу шарттарын көрсетеді. АТІС болған жағдайда ҰҚЖ (ұшып көтерілу МЖБ) жұмыс бағыты көрсетілмейді.

Ескерту. 297-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

298. Мынадай әуе кемелерінің ұшу кезінде артықшылықтары болады:

- 1) мемлекеттердің мүдделерін қорғау бойынша тапсырмаларды орындаушы;
- 2) іздеу-құтқару, апаттық-құтқару жұмыстарын орындаушы;
- 3) жедел медициналық қызмет көрсету бойынша тапсырмалар;

4) қалыптасып отырған әуе жағдайына, әуе кемесін немесе әуеайлақты пайдаланумен байланысты жергілікті жағдайларға және рәсімдерге қарай басқа да әуе кемелері.

Ескерту. 298-тармаққа өзгеріс енгізілді - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 20.01.2015 № 20 (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.



299. Қосалқы (топырақты) ҰҚЖ бар әуеайлақтың жұмысы кезінде ЭДО (ӘАДП) диспетчері әуе кемесінің экипажына орналасқан жері туралы хабарлайды, маршруты мен жүргізу тәртібін көрсетеді.

300. Әуе кемесінің санатталған минимум бойынша қонуға кіруі кезеңінде ЭДО (ӘАДП) диспетчері әуе кемелерінің және басқа да жылжымалы техникалық құралдарының болмауын, қозғалыстың сындарлы аймақтарында РМЖ қолданысымен қонуын қамтамасыз етеді.

301. Егер оның және қонуға енетін әуе кемесінің арасында қауіпсіз аралық қамтамасыз етілсе ұшатын әуе кемесіне атқарушылық сөреге жермен жүргізуге және ұшып көтерілуге рұқсат беріледі.

302. ҰЖҚ басынан бастамай ұшып көтерілу ӘҚҚ органы мен ұшып көтерілетін әуе кемесі экипажының арасындағы келісім бойынша жүргізіледі.

ҰЖҚ басынан бастамай ұшып көтерілу туралы шешімді әуе кемесінің экипажы қабылдайды.

**Ескерту. 302-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

303. Бір уақытта екі әуе кемесіне атқарушылық сөреге тұруына рұқсат беруге тыйым салынады.

304. Егер ӘК ҰЖҚ-да (ӘАНП) көзделсе, ҰҚЖ-ның жұмыс бағытының кері бағытымен ӘК шығарылуына төмендегі жағдайлардың барлығы орындалған кезде рұқсат етіледі:

- 1) ӘҚҚ бақылау жүйесінің болуы;
- 2) көршілес диспетчерлік пункттердің диспетчерлерімен алдын ала келісуді орындау;
- 3) ӘҚҚ органы белгілеген, тәуекелдерге бағалау жүргізілген және ӘҚҚ диспетчерінің жұмыс технологиясына енгізілген ұшуды қауіпсіз орындауды қамтамасыз ететін жағдайларды сақтау;
- 4) ҰБ-мен келісу бойынша.

**Ескерту. 304-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

305. Ұшу қауіпсіздігіне қауіп төнген жағдайды қоспағанда, ӘК екпіні басталған сәттен және 200 метр (650 фут) биіктікке көтерілгенге дейін ЭДО (ӘАДП) диспетчеріне әуе кемесінің экипажын шақыруға болмайды. Егер 200 метрден (650 фут) төмен биіктікте ұшса, онда радиобайланыс қажетті биіктікке көтерілгеннен кейін орнатылады.

Ескерту. 305-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

306. Диспетчер ұшуға мыналарға рұқсат бермейді, егер:

- 1) ҰҚЖ бос емес;
- 2) ҰҚЖ бетінің жай-күйінің коды ӘК-нің экипажына белгісіз;
- 3) алда ұшып шыққан ӘК пайдаланылатын ҰҚЖ-ның соңын кесіп өтпесе немесе кері бұруды (кері бұруды) орындауға кіріспесе);
- 4) қонуды орындаған ӘК пайдаланылатын ҰҚЖ-ны босатпаса;
- 5) ұшып шығатын ӘК үшін қауіпсіз интервал қамтамасыз етілмеген;
- 6) ұшу жолағында кедергілер бар;
- 7) ӘК-нің экипажында ұшып көтерілу қауіпсіздігіне қатер төндіретін құбылыстар (құстардың топталуы, қауіпті метеожағдайлар, қатты жауын-шашын жағдайларында 600 метрден кем метеорологиялық көріну, оның екпіндерін ескере отырып, жердің жанындағы желдің бағыты мен жылдамдығы) туралы ақпарат жоқ.

Ескерту. 306-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Көлік министрінің м.а. 04.01.2024 № 2 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

307. Әуе кемесі атқарушы стартқа ие болған және ұшуға рұқсат алғаннан кейін ұшуды бастамаған жағдайда, ал қонуға бет алған әуе кемесі қону алдындағы түзу сызықта ӘҚҚ бақылау жүйесі болған кезде 4 километр (2 Теңіз милі) қашықтықта болған жағдайда, ӘДО (ӘАДП) диспетчері ұшуға тыйым салады және қонуға бет алған әуе кемесін екінші айналымға жібереді.

Ескерту. 307-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 28.01.2021 № 35 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

308. ҰҚЖ-дағы кедергілердің болмауы:

- 1) көзбен шолып қарауымен (көру мүмкіндігі шегінде), ал көрінбейтін учаскелерде визуалды бақылау жүйесінің көмегімен (бар болса) немесе диспетчердің баяндамасы бойынша қосалқы диспетчерлік пункттен (жұмыс орнынан) (бар болса);
- 2) ұшу алаңын шолу локаторының индикаторы бойынша байқаумен (болған жағдайда);
- 3) ҰҚЖ босатылуы туралы ӘК экипаждарының баяндауы бойынша;
- 4) көрінбейтін учаскелерде, қиын метеожағдайларда және түнде ҰҚЖ тексерген кездегі әуеайлақ қызметі мамандарының баяндауы бойынша анықталады.

Ескерту. 308-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік министрінің м.а. 04.01.2024 № 2 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

309. Ауа райының қауіпті құбылыстары мен жағдайлары туындаған кезде ЭДО (ЭАДП) диспетчері бұл туралы ӘК-нің экипажын хабардар етеді. Ұшуды жүргізу туралы түпкілікті шешімді ӘК-нің командирі қабылдайды. Егер ӘК-нің командирі ұшуға шешім қабылдаса, диспетчер оған ұшуға рұқсат береді, яғни:

1) ҰҚЖ бос;

2) ҰҚЖ бетінің жай-күйінің коды ӘК экипажына белгілі;

3) алда ұшып көтерілген ӘК пайдаланылатын ҰҚЖ-ның соңын кесіп өтсе немесе кері бұруды (кері бұруды) орындауға кіріссе, бұл ретте іздегі турбуленттілікке негізделген бойлық эшелондаудың ең аз аралықтары ескеріледі;

4) қонуды орындаған ӘК пайдаланылатын ҰҚЖ-ны босатты;

5) ұшып шығатын ӘК үшін қауіпсіз интервал қамтамасыз етілген;

6) ұшу жолағында кедергілер жоқ;

7) ӘК экипажында ұшу қауіпсіздігіне қатер төндіретін құбылыстар (құстардың топталуы, қауіпті метеокұбырлар, қатты нөсерлі жауын-шашын жағдайларында 600 метрден кем метеорологиялық көріну, оның екпіндерін ескере отырып, жердегі желдің бағыты мен жылдамдығы туралы ақпарат болады);

8) ӘК экипажына диспетчерлік рұқсатта (-да) көрсетілген шеңбердің биіктігін немесе эшелонды (биіктікті) алуға рұқсат етіледі.

Ұшуға диспетчерлік рұқсат ӘК-нің командирін оны жасауға мәжбүрлеу болып табылмайды, ұшуды жүргізу туралы түпкілікті шешімді ӘК-нің командирі қабылдайды.

ҰҚЖ-ның жұмыспен қамтылу уақытын азайту мақсатында ӘК экипажына атқарушылық стартпен және жүріспен ұшып шығумен айналысуға рұқсат беруге жол беріледі. Мұндай рұқсатты алғаннан кейін ӘК ҰҚЖ-ға ұшып шығады және ұшып кетеді.

**Ескерту. 309-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік министрінің м.а. 04.01.2024 № 2 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

#### **11-параграф. Келетін әуе кемелеріне әуе қозғалысы қызметін көрсету**

310. ЭДО (ЭАДП) диспетчерінің қонуға рұқсаты мынаны білдіреді:

1) ҰҚЖ бетінің жай-күйі және тежеу тиімділігі немесе ҰҚЖ бетінің жай-күйінің коды ӘК экипажына белгілі;

2) қонуды орындаған алдыңғы әуе кемесі пайдаланылатын ҰҚЖ-ны босатты;

3) төмендеу жолындағы әуе кеңістігі және ұшу жолағы бос;

4) алда ұшып шыққан әуе кемесі пайдаланылатын ҰҚЖ-ның соңын кесіп өтсе немесе кері бұруды (кері бұруды) орындауға кіріссе;

5) ӘК экипажында ұшу қауіпсіздігіне қатер төндіретін құбылыстар (құстардың топталуы, қауіпті метеожағдайлар, қатты нөсерлі жауын-шашын жағдайларында 1000

метрден кем метеорологиялық көріну, оның екпіндерін ескере отырып, жердегі желдің бағыты мен жылдамдығы) туралы ақпарат болады.

Бұл ретте іздегі турбуленттілікке негізделген бойлық эшелондаудың ең аз аралықтары ескеріледі.

**Ескерту. 310-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

311. ЭДО (ЭАДП) диспетчері әуе кемесінің экипажына қонуға тыйым салады және екінші айналымға кетуі туралы нұсқау береді, егер:

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

2) қону алдындағы түзуде әуе кемелері арасында белгіленген эшелондау аралығының бұзылу қаупі туындаса, бұл ретте іздегі турбуленттілікке негізделген бойлық эшелондаудың ең аз аралықтары ескеріледі;

3) ұшу жолағы бос емес;

4) атқарушы стартта тұрған әуе кемесі ұшуға рұқсат алғаннан кейін екпінді бастамайды, ал қонуға бет алған әуе кемесі қону алдындағы түзу жолда ЭҚҚ бақылау жүйесі болған кезде 4 километр (2 м.миль) қашықтықта болады.

**Ескерту. 311-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 02.09.2021 № 473 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

311-1. ҰҚЖ-да кедергілердің жоқ болуы:

1) көзбен шолып қараумен (көрінушілік шегінде), ал көрінбейтін учаскелерде визуалды бақылау жүйесінің көмегімен (бар болса) немесе диспетчердің баяндамасы бойынша қосалқы диспетчерлік пунктпен (жұмыс орнынан) (бар болса);

2) ұшу алаңын шолу локаторының индикаторы бойынша бақылаумен (бар болған кезде);

3) ҰҚЖ-ны босату туралы ЭК экипаждарының баяндамалары бойынша;

4) көрінбейтін учаскелерде, күрделі метеожағдайларда және түнде ҰҚЖ-ны тексеру кезінде әуеайлақ қызметі мамандарының хабарлаулары бойынша анықталады.

**Ескерту. Нұсқаулық 311-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 20.01.2015 № 20 (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі); жаңа редакцияда - ҚР Көлік министрінің м.а. 04.01.2024 № 2 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрықтарымен.**

312. ЭДО (ЭАДП) диспетчері ЭК экипажын:

1) ҰҚЖ-дағы көрінудің (көрінудің) 2000 метрден және одан кем және бұлттардың төменгі шекарасы биіктігінің (тік көрінудің) 200 метрден (650 фут) және одан төмен барлық өзгерістері;

- 2) тікелей қону алдындағы қауіпті метеожағдайлар;
- 3) метеорологиялық көріну қашықтығы 1000 метрден кем қатты жауын-шашын;
- 4) екпіндерді ескере отырып, жердегі желдің бағыты мен жылдамдығының өзгеруі.

**Ескерту. 312-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 02.09.2021 № 473 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

313. Ауа райының қауіпті құбылыстары мен жағдайлары туындаған кезде ЭДО (ЭАДП) диспетчері бұл туралы әуе кемесінің экипажын хабардар етеді. Қонуды жүргізу туралы түпкілікті шешімді әуе кемесінің командирі қабылдайды. Егер әуе кемесінің командирі қонуға шешім қабылдаса, ЭДО (ЭАДП) диспетчері оған қонуға рұқсат береді, бұл:

- 1) төмендеу жолындағы әуе кеңістігі және ұшу жолағы бос;
- 2) қону алдындағы түзуде әуе кемелері арасында эшелондаудың белгіленген аралықтарын бұзу қаупі болмаса;
- 3) алда ұшып шыққан әуе кемесі пайдаланылатын ҰҚЖ-ның соңын кесіп өтсе немесе кері бұруды (кері бұруды) орындауға кіріссе;
- 4) ҰҚЖ бетінің жай-күйі және тежеу тиімділігі немесе ҰҚЖ бетінің жай-күйінің коды ЭК экипажына белгілі. Қонуға диспетчерлік рұқсат әуе кемесінің командирін қонуды жасауға мәжбүрлеу болып табылмайды, қонуды жүргізу туралы түпкілікті шешімді әуе кемесінің командирі қабылдайды.

**Ескерту. 313-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

314. "ҰҚЖ бос емес" деген жарық таблосын пайдалану:

"ҰҚЖ бос емес" деген жарық таблосын ұшу жолағының бос еместігі туралы қосымша ақпарат ретінде ЭДО (ЭАДП) диспетчері мына жағдайда:

- 1) ұшу жолағында кедергілер болған кезде;
- 2) ұшу жолағында жұмыстар жүргізу үшін рұқсат алғаннан кейін;
- 3) ҰҚЖ қиып өтуге рұқсат беру кезінде;
- 4) техникалық және басқа себептер бойынша әуеайлақты жабу кезінде қосады.

"ҰҚЖ бос емес" деген жарық таблосы:

- 1) ұшу жолағындағы жұмыстар аяқталғаннан кейін;
- 2) ҰҚЖ қиып өткеннен кейін;
- 3) әуеайлақ ашылғаннан кейін өшіріледі.

315. ҰҚЖ-ның бос уақытын азайту мақсатында қонуды орындайтын әуе кемесіне мынадай диспетчерлік рұқсаттар беріледі:

- 1) "аса ауыр" немесе "ауыр" санаттағы әуе кемелерін қоспағанда, ҰҚЖ қону аймағынан тыс жерге қонуды орындауға міндетті";
- 2) көрсетілген РЖ арқылы ҰҚЖ босату;

3) ҰҚЖ-ны босатуды жеделдетуге міндетті.

**Ескерту. 315-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 28.01.2021 № 35 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

316. Қонуға кіруді орындайтын әуе кемесіне қону және (немесе) қонудан кейінгі жүріс маневрін орындау кезінде әуе кемесінің үлгісі, ҰҚЖ ұзындығы, ҰҚЖ-ны босату үшін ЖЖ-ның орналасқан жері, ҰҚЖ мен ЖЖ-да хабарланған тежеу тиімділігі (ҰҚЖ бетінің жай-күйінің коды), сондай-ақ метеорологиялық жағдайлар ескеріледі.

**Ескерту. 316-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

317. Егер талап етілген нұсқау орындалмаған жағдайда әуе кемесінің командирі бұл туралы ӘДО (ӘАДП) диспетчеріне хабарлайды.

318. Көру мүмкіндігі шектеулі болған жағдайда, ӘДО (ӘАДП) диспетчері ҰҚЖ-ның босағаны туралы баяндау жөнінде әуе кемесінің экипажына нұсқау береді.

## **12-параграф. Жердегі аэронавигациялық шырақтар**

319. Әуеайлақтың жарық-сигналдық жабдығы:

1) түнгі ұшу кезінде – күн ұясына кіргеннен 15 минут бұрын немесе әуе кемелері келуінің есептік уақытында, ұшып шыққан кезде – экипаждың әуе кемесін жіберуге (сүйреуге) рұқсат сұратуынан кейін;

2) күндізгі жағдайларда – 2000 метр және одан аз көрінушілік кезінде;

3) басқа жағдайларда – ұшу басшысының нұсқауы бойынша немесе әуе кемесі экипажының (ұшқышының) талап етуі бойынша қосылады.

320. Жарық сигналының жабдығы:

1) күн шығысымен;

2) күндізгі жағдайларда – 2000 метр және одан көп көрінушілік кезінде;

3) түнгі ұшу кезінде – ұшып шығатын әуе кемесі әуеайлақ ауданынан шыққаннан кейін немесе келген әуе кемесін тұраққа бұрғаннан кейін;

4) басқа жағдайларда – әуе кемелерінің қонуы (ұшып кетуі) болмаған кезде ұшу басшысының (аға диспетчердің) нұсқауы бойынша сөнеді.

321. Ауыспалы жиілігі бар жарықтармен жабдықталған әуеайлақтарда көрінушілік және жарық беру жағдайы ескерілген жиілікті реттей алатын осы шырақтар жарығының күшін ӘҚҚ органдарының реттей алуы үшін басым жағдайларға сәйкес бұл шырақтардың жарық күшін оны басшылыққа алатын ӘДО (ӘАДП) диспетчерлері ескеретін реттеу кестесі болуға тиіс. Әуе кемесі экипажының сұратуы бойынша, бұл мүмкін болған жағдайда, жиілікті қосымша реттеу жүргізіледі.

322. Глиссаданың көрнекі индикациясының от жүйелері жабдықталған ҰҚЖ тәуліктің күндізгі уақытта және қараңғы уақытта, автономдық қосу мүмкіндігі кезінде көріну жағдайына қарамастан қосылады.

322-1. Әуеайлақтың жарықсигналды жабдығының жұмысқа қабілеттілігін істен шығуларды (егер бар болса) автоматты индикациялау (бақылау) жүйесі арқылы ЭДО (ЭАДП) диспетчері анықтайды.

Әуеайлақтың жарықсигналды жабдығының жұмысқа қабілеттілігін істен шығуларды автоматты индикациялау (бақылау) жүйесі жоқ болған жағдайда немесе осындай жүйені қолдау мақсатында ЭДО (ЭАДП) диспетчері көріну шегіндегі жарықсигналды жабдық оттарын көзбен шолып бақылауды жүзеге асырады, сондай-ақ әуе кемелерінің экипаждарынан келіп түскен ақпаратты немесе әуежай қызметтерінің мамандары жүргізген жарықсигналды жабдықты тексеру қорытындыларын пайдаланады.

**Ескерту. Нұсқаулық 322-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің 23.11.2015 № 1081 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

322-2. Қандай да бір оттың (оттардың) іске жарамсыз болуы туралы ақпаратты алғаннан кейін ЭДО (ЭАДП) диспетчері әуе кемелерінің немесе көлік құралдарының қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін қажетті шараларды қабылдайды және әуеайлақ пайдаланушысы тағайындаған жауапты тұлғаға осы ақаулықты жою қажеттігі туралы хабарлайды.

**Ескерту. Нұсқаулық 322-2-тармақпен толықтырылды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің 23.11.2015 № 1081 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

### **13-параграф. Теңіздегі стационарлық тікұшақ айлағында орналасқан диспетчерлік пункттердің функциялары**

**Ескерту. 16-тарау 13-параграфпен толықтырылды - ҚР Көлік министрінің м.а. 04.01.2024 № 2 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

322-3. ӘҚҚ диспетчерлері тікұшақ айлағында немесе тікұшақ айлағы ауданында әуе қозғалысының қауіпсіздігі мен жүйелілігін қамтамасыз ету үшін ӘҚҚ-дағы ӘК ақпарат береді және рұқсат береді:

1) әуеайлақ шеңберін қоса алғанда, диспетчерлік пункттің белгіленген жауапкершілік аймағында ұшуды орындайтын ӘК;

2) қонуды орындайтын және ұшатын ӘК қамтамасыз етіледі.

322-4. ӘҚҚ диспетчері мынадай жағдайларда авариялық-құтқару жұмыстарын жүргізу мақсатында тікұшақ командасын (оның ішінде өрт сөндіру командасын) және кезекші теңіз кемесін хабардар етеді:

- 1) апатқа ұшыраған ӘК жерге қонады деген хабарды алғанда;
- 2) авиациялық оқиғалар орын алғанда;
- 3) ӘК эвакуациялауды талап ететін оқыс оқиғалар туындағанда;
- 4) ӘК экипажының сұрау салуы бойынша;
- 5) ұшудың қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін қажет деп санағанда.

Осы мақсатта ӘҚҚ диспетчері мынадай ескерту сигналдарын қолданады:

1) күтпеген жерден авиациялық оқиға орын алғанда немесе апатқа ұшыраған ӘК-нің аталған тікұшақ айлағына қонуына 30 минуттан аз уақыт қалған кезде "Дабыл" сигналы беріледі. Бұл сигнал бойынша АҚК-ның барлық жасақтары өздерінің жарақтарымен хабарландыру кезінде көрсетілген авиациялық оқиға орнына келеді.

2) апатқа ұшыраған ӘК-нің аталған тікұшақ айлағына қонуына 30 минут және одан да көп уақыт қалған кезде "Дайындық" сигналы беріледі.

322-5. Егер ӘҚҚ диспетчері ӘК-нің штаттан тыс конфигурациясы немесе жай-күйі (шассидің шықпай қалуы немесе жарым-жартылай шығуы,

ӘК-нің қандай да бір бөлігінен шыққан түтіннің ерекше эмиссиясы) туралы хабар алған жағдайда, ол бұл жөнінде ӘК-нің экипажын хабардар етеді.

Диспетчерлік пункттен визуалды бақылау стандартынан өзгеше болатын тікұшақ айлақтарында (шолу толық немесе жарым-жартылай етілмейді) визуалды бақылауды қосымша ӘҚҚ маманы жүргізе алады.

Бақылау орны жеткілікті көзбен шолуды қамтамасыз ете отырып, диспетчерлік пункттің жанында айқындалады.

Бұл ретте ӘҚҚ маманы жұмыс жиілігінде ӘҚҚ диспетчерімен және экипажмен радиобайланыстың негізгі және резервтік құралдарымен қамтамасыз етіледі.

322-6. Ұшып көтерілген ӘК-нің экипажынан ӘК-нің зақымданғаны туралы мәлімет алынған жағдайда, тікұшақ айлағының жұмыс беті тексеріледі және ӘК-нің экипажына тікұшақ айлағының жұмыс бетінде ӘК-нің қандай да бір бөлшектерінің немесе құстардың немесе жануарлардың қалдықтарының жоқтығы немесе бар екендігі туралы хабарланады.

322-7. Маневр алаңы жоқ тікұшақ айлағындағы жағдайлар туралы маңызды ақпарат қол жетімділігі туралы мынадай ақпаратты қамтиды:

1) тікұшақ айлағының жұмыс бетінде (алаңында) не оған тікелей жақын жерде құрылыс немесе жөндеу жұмыстары;

2) жұмыс бетіндегі қар, батпақ, мұз, аяз немесе су;

3) тікұшақ айлағына тікелей жақын жерге қонуға кіру секторында кедергілердің, құстардың болуын қоса алғанда, басқа да уақытша қауіптер;

4) тікұшақ айлағының бір бөлігінің немесе бүкіл жарық сигналдық жүйесінің істен шығуы немесе тұрақсыз жұмыс істеуі;

5) газдың және ауаның ыстық ағындарының (турбиналардың, генераторлардың және тағы да басқа қондырғылар) шығарылуы туралы;



б) ӘК-нің ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етуге ықпал ететін кез келген басқа ақпарат

Тікұшақ айлағындағы жағдайлар туралы маңызды ақпарат ӘК-нің экипажы бұл ақпаратты алғаны белгілі болған жағдайларды қоспағанда, ӘК-нің әрбір экипажына беріледі.

322-8. ӘҚҚ диспетчері ӘК-нің экипаждарын әуе жағдайы мен метеорологиялық жағдайлар туралы хабардар етеді, белгіленген схемалар немесе берілген траекториялар бойынша ұшуға рұқсат береді, олардың сақталуын бақылайды, ӘК арасындағы белгіленген аралықтардың кем болмауын қамтамасыз етеді.

Күрделі метеожағдайларда ШҰЕ бойынша ұшу кезінде ажырасқан маршруттарды пайдалана отырып, ӘК қауіпсіз алшақтығын қамтамасыз етеді.

322-9. ӘҚҚ диспетчері қонуға келетін ӘК әуемен байланыс орнатқан кезде қонуға кіру шарттарын хабарлайды, төмендетудің және қонуға кірудің белгіленген схемасының сақталуын бақылайды, эшелондаудың белгіленген аралықтарын сақтай отырып, қонуға кіру үшін төмендетуді қамтамасыз етеді.

322-10. Ұшудың шеңберіне кірер алдында ШҰЕ бойынша ұшуды орындайтын ӘК-нің экипажына мынадай ақпарат ұсынылады:

- 1) ұшу шеңберінің бағыты;
- 2) теңіздің орташа деңгейіне келтірілген тікұшақ айлағының атмосфералық қысымы (QNH);
- 3) ұшу шеңберіне кіру үшін белгіленген ең төменгі биіктік;
- 4) желдің бағыты мен жылдамдығы;
- б) ауа жағдайы туралы ақпарат.

322-11. Бұлттардың төменгі шекарасының тиісті биіктігінде 200 метр (650 фут) және одан төмен (олардың жалпы саны кезінде 2 октанттан көп), тікұшақ айлағындағы көрінушілік 2000 метр және одан аз нақты ауа райы кезінде ӘҚҚ диспетчері әр ӘК қонуға кіруі кезінде, КРАМС автоматты метеорологиялық станциясының метеодисплейі бойынша бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі және метеорологиялық көріну туралы деректерді нақтылайды және қону алдындағы тіке бұрылысты орындау басталғанға дейін ӘК экипажына береді.

322-12. Диспетчер ұшуға рұқсат бермейді, егер:

- 1) ұшу секторында кедергілер бар;
- 2) ӘК экипажында ұшып көтерілу қауіпсіздігіне қатер төндіретін құбылыстар (құстардың топталуы, қауіпті метеожағдайлар, қатты жауын-шашын жағдайларында 600 метрден кем метеорологиялық көріну, оның екпіндерін ескере отырып, жердің жанындағы желдің бағыты мен жылдамдығы) туралы ақпарат жоқ.

322-13. Тікұшақ айлағында кедергілердің болмауы:

- 1) көзбен шолып қарауымен (көру мүмкіндігі шегінде);

2) тікұшақ айлағының жұмыс бетін тексерген кездегі тікұшақ қону жөніндегі мамандарының баяндауы бойынша анықталады.

322-14. Ауа райының қауіпті құбылыстары мен жағдайлары туындаған кезде ӘҚҚ диспетчері бұл туралы ӘК экипажын хабардар етеді. Ұшуды жүргізу туралы түпкілікті шешімді ӘК командирі қабылдайды. Егер ӘК командирі ұшуға шешім қабылдаса, диспетчер оған ұшуға рұқсат береді, яғни:

1) ұшу секторында кедергілер жоқ;

2) ӘК экипажында ұшу қауіпсіздігіне қатер төндіретін құбылыстар (құстардың топталуы, қауіпті метеокұбырлар, қатты нөсерлі жауын-шашын жағдайларында 600 метрден кем метеорологиялық көріну, оның екпіндерін ескере отырып, жердегі желдің бағыты мен жылдамдығы туралы ақпарат болады);

3) ӘК экипажына диспетчерлік рұқсатта көрсетілген биіктікті немесе шеңбердің биіктігін алуға рұқсат етіледі.

Ұшуға диспетчерлік рұқсат ӘК командирін оны жасауға мәжбүрлеу болып табылмайды, ұшуды жүргізу туралы түпкілікті шешімді ӘК командирі қабылдайды.

322-15. ӘҚҚ диспетчерінің қонуға рұқсаты мынаны білдіреді:

1) қонуға кіру секторындағы төмендеу жолындағы әуе кеңістігі және тікұшақ айлағы бос;

2) ӘК экипажында ұшу қауіпсіздігіне қатер төндіретін құбылыстар (құстардың топталуы, қауіпті метеожағдайлар, қатты нөсерлі жауын-шашын жағдайларында 1000 метрден кем метеорологиялық көріну, оның екпіндерін ескере отырып, жердегі желдің бағыты мен жылдамдығы) туралы ақпарат болады.

322-16. ӘҚҚ диспетчері ӘК экипажына қонуға рұқсат бермейді және екінші айналымға кетуі туралы нұсқау береді, егер:

1) әуе кеңістігінде ӘК қонуға кіру секторының төмендеу жолында ұшу қауіпсіздігіне қауіп төндіретін кедергілер бар;

2) тікұшақ айлағы бос емес.

322-17. ӘҚҚ диспетчері ӘК экипажына маналарды хабарлайды:

1) тікұшақ айлағындағы барлық көріну өзгерістері 2000 метрден және одан кем және бұлттардың төменгі шекарасы биіктігінің (тік көрінудің) 200 метрден (650 фут) және одан төмен барлық өзгерістері;

2) тікелей қону алдындағы қауіпті метеожағдайлар;

3) метеорологиялық көріну қашықтығы 1000 метрден кем қатты жауын-шашын;

4) екпіндерді ескере отырып, жердегі желдің бағыты мен жылдамдығының өзгеруі.

322-18. Қауіпті құбылыстар мен ауа райы жағдайлары туындаған кезде ӘҚҚ диспетчері бұл туралы ӘК экипажын хабардар етеді. Қонуды жүргізу туралы түпкілікті шешімді ӘК командирі қабылдайды. Егер ӘК командирі қонуға шешім қабылдаса, ӘҚҚ диспетчері оған қонуға рұқсат береді, яғни:

1) қонуға кіру секторындағы төмендеу жолындағы әуе кеңістігі кедергілерден бос;

2) тікұшақ айлағы бос.

Қонуға диспетчерлік рұқсат ӘК командирін қонуға мәжбүрлеу болып табылмайды, қонуды жүргізу туралы түпкілікті шешімді ӘК командирі қабылдайды.

322-19. Тікұшақ айлақтарының жарық-сигналдық жабдығы:

1) түнгі ұшу кезінде – күн ұясына кіргеннен 15 минут бұрын немесе ӘК келуінің есептік уақытында, ұшып шыққан кезде – экипаждың ӘК жіберуге (сүйреуге) рұқсат сұратуынан кейін;

2) күндізгі жағдайларда – 2000 метр және одан аз көрінушілік кезінде;

3) басқа жағдайларда – ұшу басшысының нұсқауы бойынша немесе ӘК экипажының (ұшқышының) талап етуі бойынша қосылады.

Жарық сигналының жабдығы:

1) күн шығысымен;

2) күндізгі жағдайларда – 2000 метр және одан көп көрінушілік кезінде;

3) түнгі ұшу кезінде – ұшып шығатын ӘК тікұшақ айлағы ауданынан (диспетчерлік аймақтан) шыққаннан кейін немесе келген ӘК қозғалтқыштары өшірілгеннен кейін;

4) басқа жағдайларда – ӘК қонуы (ұшып кетуі) болмаған кезде ұшу басшысының (аға диспетчердің) нұсқауы бойынша сөнеді.

322-20. Тікұшақ айлағының жарық-сигналды жабдығының жұмысқа қабілеттілігін істен шығуларды (егер бар болса) автоматты индикациялау (бақылау) жүйесі арқылы ӘҚҚ диспетчері анықтайды.

Тікұшақ айлағының жарық-сигналды жабдығының жұмысқа қабілеттілігін істен шығуларды автоматты индикациялау (бақылау) жүйесі жоқ болған жағдайда немесе осындай жүйені қолдау мақсатында ӘҚҚ диспетчері көріну шегіндегі жарық-сигналды жабдық оттарын көзбен шолып бақылауды жүзеге асырады, сондай-ақ ӘК экипаждарынан келіп түскен ақпаратты немесе тікұшақ қону жөніндегі мамандардың жүргізген жарық-сигналды жабдықты тексеру қорытындыларын пайдаланады.

## **17-тарау. Бақылау негізінде ӘҚҚ-ға қызмет көрсету**

**Ескерту. 17-тараудың тақырыбы жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

### **1-параграф. Бақылау негізінде ӘҚҚ-ға қызмет көрсету ұсыну**

323. Ұшудың қауіпсіздігіне байланысты хабарлау мен ескертуді (шиеленісті жағдайдың туындауы туралы хабарлау, қауіпі аз абсолютті биіктікке жеткені туралы ескерту) қоса алғанда, ӘҚҚ бақылау жүйелерінен түскен ақпаратты ӘҚҚ органы өткізу қабілетін және тиімділікті, сондай-ақ ұшу қауіпсіздігін арттыру үшін пайдаланады.

324. ӘҚҚ-да бақылау негізінде тұрған әуе кемелерінің саны өткізу қабілетінің мәндерін астам болмауы тиіс емес, онда мыналар:

- 1) диспетчерлік пунктке (секторға) сәйкес келетін әуе кеңістігінің құрылымдары;
- 2) диспетчерлік пунктке (секторға) сәйкес келетін функционалдық міндеттер;
- 3) диспетчерге арналған жұмыс жүктемесін бағалау;
- 4) техникалық дәрежелер, борттық және жердегі байланыс жүйелері (негізгі және резервтегі), навигация және бақылау ескеріледі.

325. Әуе кемелерінің ӘЖИ-дегі орналасқан жерін айқындау кезінде диспетчер танудың мынадай әдістерін кешенді түрде пайдаланады:

- 1) пеленгация – АРП индикаторындағы әуе кемесі пеленгасының және ӘЖИ-дегі белгілеу азимутының мәндерін салыстыру;
- 2) байлау – белгілі нүктенің координатын (ӘК экипажының ұшып өту туралы баяндауы кезінде) танылып отырған ӘЖИ-дегі белгілеу координаттарымен салыстыру;
- 3) маневр – әуе кемесінен ӘЖИ-ге (маневрдің) белгілеуді ауыстыру бағытының диспетчер берген (маневрмен) бағытымен сәйкес келуі;
- 4) ӘҚҚ бақылау жүйелерін пайдалану – ӘК экипажы беретін және ӘЖИ-де көрсетілген ақпараттың әуе кемесін сүйемелдеу формулярына сәйкестігін салыстыру.

5) нұсқаудың орындалуын қадағалау:

тану режимінде ADS-B ақпаратын беру (жердегі және борттық жабдықтың мүмкіндігі болған кезде);

ҚШРЛ және/немесе MLAT пайдалану кезінде қабылдау-жауап беру құралын тану туралы.

**Ескерту. 325-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

## **2-параграф. ҚШРЛ қабылдау-жауап бергішін және ADS-B хабар берушілерді қолдану**

326. Қазақстан Республикасының әуе кеңістігіндегі ӘҚҚ кезінде ҚШРЛ кодтарын әуе кемелеріне бөлу осы Нұсқаулықтың 3 Қосымшасында белгіленген Қазақстан Республикасының әуе кеңістігіндегі әуе қозғалысына қызмет көрсету барысында қайталама шолу радиолокациясының кодтарын қолдану әдістемесіне сәйкес жүргізіледі .

326-1. Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде екі жақты радиолокацияның негізгі режимі "RBS" режимінде жұмыс істейтін екі жақты радиолокатор жүйесі жұмысының халықаралық режимі болып табылады. Әуе кемесінде "RBS" режимінде жұмыс істейтін борттық жауап бергіш болмаған жағдайда, ӘҚҚ органының нұсқауы бойынша әуе қозғалысына қызмет көрсету екі жақты радиолокация жүйесінің жұмыс режимін – "ӘҚБ" режимін (ӘК

бортында тиісті жауап бергіш және "ӘҚБ" режиміндегі радиолокатор жабдығы болған жағдайда) пайдалана отырып жүзеге асырылады.";

ӘК бортында тиісті жолдап бергіш және (немесе) "ӘҚБ" режиміндегі радиолокатор жабдығы болмаған жағдайда, бастапқы радиолокаторды пайдалана отырып, РЛК-ға негізделген не уақыт аралығына негізделген эшелондау пайдаланылады.

**Ескерту. Нұсқаулық 326-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 14.04.2016 № 375 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

327. ADS-B жабдығымен жарақтанған әуе кемесінің хабар беруі үшін мынадай жағдайларда апатты режимді және (немесе) жедел режимді пайдалана алады:

- 1) авариялық жағдай;
- 2) байланыстың жұмыс істемеуі;
- 3) заңсыз араласу актілері;
- 4) отынның ең аз қалуы;
- 5) ӘК жолаушылармен немесе экипажбен болған медициналық проблема.

328. ADS-B жабдығымен, s режимінде жұмыс істейтін қабылдау-жауап беру құралымен жарақтандырылған және әуе кемесін тану құрылғылары бар әуе кемесі, "Әуе қозғалысын ұйымдастыру" азаматтық авиацияның Халықаралық ұйымының құжатында (DOC 4444 ATM/501) көзделген ұшу жоспарының 7-тармағына сәйкес әуе кемелерінің танымдық индекстерін немесе әуе кемелерінің тіркеу белгілерін береді.

**Ескерту. 328-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

329. ADS-B S режимінде жұмыс істейтін қабылдағыш-жауап бергіш жабдығымен жарақтанған әуе кемесінің бортынан берілген тану индексінің күту индексінен айырмашылығы кезінде пилотқа әуе кемесінің дұрыс тану индексін растауға, қажет болған жағдайда қайталап жүргізуге нұсқау беріледі.

**Ескерту. 329-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

330. Егер әуе кемесінің экипажы әуе кемесінің тану индексін орнатудың дұрыстығын растағаннан кейін ADS-B тану құрылғысындағы, s режимінде жұмыс істейтін қабылдағыш-жауап бергіште сәйкессіздік бұрынғыдай сақталса, диспетчер мынадай шараларды қабылдайды:

- 1) сақталып қалған сәйкессіздік туралы ұшқышқа хабарлайды;
- 2) әуе жағдайының индикаторында әуе кемесінің тану индексін көрсететін сүйемелдеу формулярына мүмкіндігіне қарай өзгеріс енгізеді;
- 3) аралас диспетчерлік пунктке (басқа мүдделі органға) әуе кемесінің бортынан берілген танымдық индекстегі қателік туралы хабарлайды.

Ескерту. 330-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

330-1. Ұшып шыққаннан кейін қабылдау-жауап беру құралы істен шыққан жағдайда ӘҚК органдары 326-1-тармақтың екінші абзацына сәйкес ұшуды жалғастыруды қамтамасыз етеді.

Әуе кеңістігі аймағында міндетті жауапкермен (TMZ) ұшуды орындау кезінде жоспарланған ұшуға дейін жою мүмкін болмайтын қабылдау-жауап беру құрылғысы істен шыққан жағдайда ӘҚК органы:

1) әуе кемесінің экипажынан әуе кемесінің ұшуына дейін қабылдау-жауап беру құралының ақаулығы туралы ақпарат алады;

2) әуе кемесінің экипажымен ұшу уақытын, ұшу бағытын келіседі.

Ескерту. Нұсқаулық 330-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 14.04.2016 № 375 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен; жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 28.01.2021 № 35 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

### **3-параграф. Барометрлік биіктік туралы деректерді пайдалануға негізделген ұшу биіктігі туралы ақпарат**

331. RVSM қолданылатын әуе кеңістігінде ұшу үшін әуе кемелері ұшудың барометрлік биіктігі туралы деректерді хабарлайтын қабылдау-жауап беру құралдарымен жарақталады.

RVSM қолданылатын әуе кеңістігінде диспетчерге көрсетілетін барометрлік биіктік туралы деректердің негізінде алынған ұшу биіктігі туралы ақпарат нақты болып табылатынын анықтау үшін қолданылатын рұқсат беру мәні  $\pm 60$  метрді ( $\pm 200$  футты) құрайды. Басқа әуе кеңістігінде әуе жағдайының индикаторында көрсетілген 410 ұшу эшелонынан жоғары  $\pm 90$  метрді ( $+300$  фут) және 290 ұшу эшелонынан төмен  $\pm 60$  метрді ( $\pm 200$  футты) құрайды. Әуе жағдайының индикаторында көрсетілген ұшудың берілген эшелонынан (биіктігінен) рұқсат етілген ауытқу көлденең ұшу режимінде анықталады.

Жасалған келісімге сәйкес ӘҚК органы RVSM қолданылатын әуе кеңістігінде рұқсат етілген ауытқулардан асып кету туралы мәліметтерді өңірлік мониторингтік агенттікке ұсынады.

Ескерту. 331-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

332. Егер рұқсат берілген ауытқулар ұшудың биіктігі туралы көрсетілген ақпарат шегінен шыққан жағдайда, диспетчер әуе кемесінің экипажына (ұшқышқа) қысымды белгілеудің дұрыстығын тексеруге және әуе кемесінің ұшу эшелонын (биіктігін) растауға нұсқау береді.

333. Әуе кемесінің экипажынан (ұшқышынан) қысымды белгілеудің дұрыстығы және көрсетілген ақпараттың сәйкессіздігі туралы растау алған кезде мынадай іс-қимылдар қолданылады:

1) әуе кемесінің экипажына (ұшқышына), егер бұл орналасқан жері немесе тану туралы ақпараттың жоғалып кетуіне алып келмесе "С" немесе ADS-B режиміндегі биіктік туралы деректер беруді тоқтату нұсқауы беріледі. Аралас диспетчерлік пункттері немесе осы әуе кемесіне қатысы бар ӘҚҚ (ӘҚБ) органы қолданылған іс-қимылдар туралы хабардар етіледі;

2) әуе кемесінің экипажы (ұшқышы) әуе кемесінің орналасқан жері немесе тану туралы ақпараттың жоғалып кетуіне алып келмеуі үшін "С" режиміндегі немесе ADS-B биіктік туралы деректер беруді жалғастыру нұсқауы беріледі. Аралас диспетчерлік пункттер немесе осы әуе кемесіне қатысы бар ӘҚҚ (ӘҚБ) органы қолданылған іс-қимылдар туралы хабардар етіледі.

334. Эшелонды әуе кемесінің қамту өлшемі анықталған кезде 410 және одан төмен эшелонынан әуе кеңістігінде  $\pm 60$  метр ( $\pm 200$  фут), 410 ұшу эшелонынан жоғары әуе кеңістігінде  $\pm 90$  метр ( $\pm 300$  фут) болып табылады.

**Ескерту. 334-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 20.01.2015 № 20 (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

335. Егер барометрлік биіктік туралы, ұшу биіктігі туралы деректердің негізінде алынған ақпараттың әуе кемесінің берілген эшелонға қатысты осы Нұсқаулықтың 334-тармағында көрсетілген тиісті рұқсат беру шектерінде тұрғандығын куәландырады, ол ұсталатын берілген эшелон ретінде қарастырылады.

336. Эшелонды босатуға рұқсат алған әуе кемесі осы маневрді орындауға кіріскен және олардың бұрын пайдаланған эшелонды босатқан ретінде қарастырылады, егер барометрлік биіктік туралы, оның ұшу биіктігі туралы деректердің негізінде алынған ақпарат бұрын берілген эшелонға қатысы бойынша 90 метрден (300 футтан) асатын күту бағытындағы осы әуе кемесін ауыстыру туралы куәландырады.

337. Биіктікті жинақтайтын немесе төмендейтін әуе кемесі эшелонды қиып өткен ретінде қарастырылады, ал барометрлік биіктік туралы, оның ұшу биіктігі туралы деректердің негізінде алынған ақпарат бұрын берілген эшелонға қатысы бойынша 90 метрден (300 футтан) асатын күту бағытындағы осы әуе кемесін ауыстыру туралы куәландырады.

338. Егер әуе кемесінің берілген эшелонға қатысты осы Нұсқаулықтың 334-тармағында көрсетілген тиісті рұқсат беру шектерінде тұрғандығын куәландыратын

барометрлік биіктігі жөнінде деректер негізделген ұшу биіктігі туралы ақпаратты алынғаннан кейін ӘЖИ-дің бейнеленген үш рет жаңарту немесе қандай шаманың үлкендігіне қарай 15 секунд өтсе әуе кемесі рұқсатта көрсетілген эшелонды иеленген ретінде қарастырылады.

339. Егер диспетчердің индикаторындағы ұшу биіктігі туралы деректер мен ӘҚҚ мақсатында пайдаланылатын деректердің арасындағы алшақтықтар болған жағдайда ғана көрсетілген жоғары мәннен асып кеткен жағдайда диспетчердің араласуы қажет болады.

340. ӘҚҚ органының диспетчерінде төмендегілерге қатысты толық ақпарат болуы тиіс:

- 1) жауапкершілік ауданы (аймағы) шегінде ұшу биіктігінің белгіленген ең төменгі абсолюттік (салыстырмалы) биіктігі;
- 2) ұшудың төменгі қауіпсіз эшелоны (немесе эшелондары);
- 3) радиолокациялық векторлау схемалары үшін белгіленген ең төменгі абсолюттік (салыстырмалы) биіктік.

#### **4-параграф. Бақылау негізінде ӘҚҚ-ны ұзу немесе тоқтау**

341. Бақылау негізінде ӘҚҚ қамтамасыз ететін әуе кемесіне, егер қызмет көрсету үзілсе немесе тоқтатылса, хабарлануға тиіс.

342. Танылған әуе кемесінің ӘҚҚ ӘҚҚ-ның ӘҚҚ (ӘҚБ) аралас органына немесе ӘҚҚ хабарының алдында эшелондау рәсімін қамтамасыз ететін диспетчерлік пунктке (секторге) берілген жағдайда осы әуе кемесінің және эшелондаудың уақытша аралығы белгіленген басқа да әуе кемелерінің арасындағы рәсім қамтамасыз етілетін болады.

#### **5-параграф. Әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсету кезінде бақылау жүйелерін қолдану**

343. Бақылау жүйелері аудандық диспетчерлік қызмет көрсетуді, келу диспетчерлік қызмет көрсетуді және әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз ету мақсатында қолданылады.

**Ескерту. 343-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 20.01.2015 № 20 (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

344. Бақылау жүйелерімен қамтамасыз етілген, әуе жағдайының индикаторында бейнеленген ақпарат әуе қозғалысында диспетчерлік қызмет көрсету кезінде мынадай функцияларды жүзеге асыру үшін:

- 1) әуе кеңістігін тиімді пайдалану үшін, бақылау негізінде ӘҚҚ қамтамасыз ету, кідіртулерді қысқарту, тікелей бағыттар мен аса оңтайлы ұшу бейіндерін ұсыну, сондай-ақ ұшулардың қауіпсіздігін арттыру үшін;



2) ұшулардың тиімділігі мен реттілігін қамтамасыз ету мақсатында ұшып шығатын ӘК векторлауды қамтамасыз ету және ұшудың берілген эшелонға дейінгі биіктігін жинақтауды жылдамдату;

3) мүмкін болатын шиеленісті оқиғаларын шешу мақсатында ӘК векторлауды қамтамасыз ету;

4) ұшулардың тиімділігі мен реттілігін қамтамасыз ету мақсатында ұшып шығатын ӘК векторлауды қамтамасыз ету;

5) ӘК экипаждарына ұшақты жүргізуге жәрдемдесу үшін векторлауды қамтамасыз ету;

6) ӘК бортындағы байланыс істен шыққан кезде қозғалыс ағынын эшелондау мен реттеудің белгіленген арақашықтығын қамтамасыз ету;

7) ӘК ұшу траекториялары үшін бақылауды қамтамасыз ету;

8) жоспарлау және үйлестіру жөніндегі диспетчер-ассистент функцияларын орындайтын диспетчерді қажетті ақпаратпен қамтамасыз ету мақсатында пайдаланылды.

**Ескерту. 344-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік министрінің м.а. 04.01.2024 № 2 ( алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

345. Бақылау жүйелерін пайдалану кезінде эшелондауды қолдану:

Эшелондаудың белгіленген аралықтарын сақтау үшін байқау жүйесін пайдаланатын ӘҚҚ органы әуе кемелерінің салыстырмалы бағыттарын, олардың жылдамдығын, байқау жүйесінің техникалық шектеулілігін, диспетчердің жұмыс жүктемесі мен байланыс арналарының жүктелушілігін ескереді.

346. Эшелондаудың уақытша аралықтары қолданылатын ӘҚҚ танылған әуе кемесімен диспетчерлік пунктке (секторға) немесе ӘҚҚ (ӘҚБ) органына берілетін жауапкершілік ауданында (аймағында) уақытша аралықтар қолданылатын болады, хабарлаушы диспетчер эшелондаудың әуе кемелерінің арасында белгіленген ең аз уақытша аралықтарды қамтамасыз етеді, олар жауапкершілік ауданының (аймағының) шекарасына немесе бәрінен бұрын, олар байқау құралдарының іс-қимыл аймағының шегінен тыс шығады.

347. ӘҚҚ органың диспетчері, егер әуе кемелерінің арасында белгіленген тік эшелондау аралығы қамтамасыз етілмесе, әуе кемесінің шеткі жағына жанасуына немесе әуе кемелерінің орналасқан жері бейнеленуіне жол бермеуге тиіс.

348. Бақылаудың негізінде ӘҚҚ ұсынатын әуе кемелерінің қонуға кіру және ұшып шығу кезеңдерінде іздегі турбуленттікке байланысты эшелондаудың минимумы қолданылады.

349. ӘҚҚ-ны беру:

Бақылаудың негізінде ӘҚК ұсыну кезінде ӘҚК-ны беруді белгіленген шептерде аралас диспетчер пунктiне (секторына) немесе ӘҚК (ӘҚБ) органына беруді жүзеге асыру қажет.

ҚШРЛ және (немесе) ADS-B-ны пайдалану және (немесе) ӘК әуе жағдайы индикаторында ілеспе формулярларға сәйкес тұрақты көрінісі кезінде аралас диспетчер пунктiне (секторына) немесе ӘҚК (ӘҚБ) органына беруді мына жағдайда алдын ала үйлестіруге жүзеге асырылады:

1) ӘҚК хабарына дейін қабылдайтын диспетчерге хабарлауға жатқызылған ӘК ұшу жоспары туралы ақпаратты, ҚШРЛ жауап берушісінің берілген немесе ӘК танымдық дискреттік кодын қоса алғанда, "S" және ADS-B режимдері пайдаланылған жағдайда, жаңарту ұсынылады;

2) диспетчер қабылдайтын ADS-B іс-қимыл аймағы немесе радиолокаторы әуе жағдайының индикаторында қабылдау – беру шебіне дейін тиісті ӘК көруіне және тануына ӘҚК оған мүмкіндік береді;

3) диспетчерге аралас диспетчерлік пунктпен (сектормен) тұрақты тікелей екіжақты сөздік байланыс құралдарымен қамтамасыз етуге немесе ӘҚК (ӘҚБ) органы байланыс орнатуға мүмкіндік беретін құралдармен қамтамасыз етуі;

4) диспетчерлердің (ӘҚК органдарының арасында ӘҚК хабарын беру кезінде) ӘҚК және ӘҚБ аралас органдарының арасындағы арнаулы келісімдерде жұмыс технологияларында сипатталған рәсімдері сипатталған;

5) жұмыс технологияларында немесе келісімдерде ӘҚК хабарының осы түрін қолданудың беруші диспетчердің алдын ала хабарламасынан кейін қабылдайтын диспетчер кез келген уақытта тоқтатылуға мүмкін екендігі көрсетіледі;

6) беруші диспетчер қабылдайтын диспетчерге ұшу эшелонын (биіктігін) өзгертуге, ӘҚК хабарының алдында берілетін ӘК жылдамдығына немесе бағытына қатысты нұсқаулар туралы хабарлайды.

**Ескерту. 349-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

350. Бастапқы радиолокаторды және ҚШРЛ және (немесе) ADS-B пайдалану кезінде, іздегі турбуленттілікке байланысты эшелондаудың минимумы қолданылмайды, ӘҚК аралас диспетчерлік пунктке (секторға) немесе ӘҚК (ӘҚБ) органына беру мынадай жағдайларда жүзеге асырады:

1) қабылдаушы диспетчер әуе кемесін таныды;

2) егер диспетчерлер жақын тұрмаса, байланысты лезде белгілеуге мүмкіндік беретін тұрақты тікелей екіжақты сөздік байланыс құралдарымен қамтамасыз етіледі;

3) ӘҚК тұратын басқа әуе кемелерімен эшелондаудың аралықтары эшелондаудың белгіленген аралықтарына сәйкес келеді;

4) беруші диспетчер қабылдайтын диспетчерге ұшу эшелонын (биіктігін) өзгертуге, ӘҚҚ хабарының алдында берілетін әуе кемесінің жылдамдығына немесе бағытына қатысты нұсқаулар туралы хабарлайды.

5) беруші диспетчер қабылдайтын диспетчерге ӘҚҚ-ға арналған әуе кемесін қабылдағаны туралы растағанға дейін әуе кемесімен радио байланысын бақылау негізінде ұстайды. Бұдан кейін ӘК экипажына аралас диспетчерлік пунктiнiң (секторының) диспетчерiмен немесе оның жұмысының жиiлiгiн хабарлай отырып, ӘҚҚ (ӘҚБ) органымен байланысқа өту туралы нұсқау берiледi.

#### **6-параграф. Авариялық жағдайлар, қауіпті ахуалдар мен жабдықтың істен шығуы**

351. Әуе кемесі авариялық жағдайда болған кезде, ӘҚҚ органының диспетчері жағдайға қарай оған қажетті көмек көрсетеді.

352. Апатты жағдайда тұрған әуе кемесінің ұшу барысында әуе кемесі ӘҚҚ байқау жүйесінің іс-қимыл жасау шегінен шыққанға дейін ерекше бақылауды және радиолокациялық бақылауды (мүмкін болғанынша) жүзеге асырылады және осы әуе кемесіне көмек көрсете алатын ӘҚҚ (ӘҚБ) органдарына әуе кемесінің орналасқан жері туралы ақпарат беріледі. ӘҚҚ-мен алдын ала келіскеннен кейін шектес диспетчерлік пунктке хабарлауға болады.

353. Бортында апатты жағдай туындаған әуе кемесінің экипажы "А" режимінің қабылдау-жауап берушісіне 7700 коды және/немесе тиісті апатты ADS-B режимі орнатылады.

354. Соқтығысу қауіптілігі туралы ақпарат:

Бақыланатын ұшуды орындайтын, танылған, траектория арқылы жүзетін осы әуе кемесінің және соқтығысу қаупін туындататын белгісіз әуе кемесінің арасындағы шиеленіс оқиғасының туындауына алып келетін әуе кемесінің жағдайында, ӘҚҚ органының диспетчері бақыланатын ұшуды орындайтын әуе кемесінің экипажына:

1) белгісіз әуе кемесі туралы хабарлайды және соқтығысуды болдырмау жөнінде іс-қимылдар қолданады;

2) шиеленіс оқиғасының аяқталуы туралы хабарлайды.

355. Қақтығыс жағдайының туындауына әкелетін траектория бойынша жүретін әуе кемелері туралы ақпарат мынадай нысанда беріледі:

1) шартты сағаттық циферблат бойынша есептелетін қақтығыс жағдайын тудыратын әуе кемесінің салыстырмалы пеленгі;

2) қақтығыс жағдайын туғызатын әуе кемесіне дейінгі километрмен (теңіз милясымен) қашықтық;

3) қақтығыс жағдайын туғызатын әуе кемесінің орын ауыстыру бағыты болып табылады;

4) әуе кемесінің эшелоны мен типі, қақтығыс жағдайын туғызатын әуе кемесінің салыстырмалы жылдамдығы (бұл ақпарат болған кезде).

**Ескерту. 355-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 28.01.2021 № 35 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

356. Борттағы немесе жердегі "ауа-жер" радиобайланысының істен шығуынан радиобайланысты жоғалтқан жағдайда, ӘҚК органдарының диспетчерлері жұмыс технологияларына сәйкес іс-әрекет жасайды.

Егер бес минуттың ішінде, қолда бар радиобайланыс арналарын пайдалану кезінде олардың әрқайсысы бойынша олардан бірнеше мәрте шақыруға әуе кемесінің экипажы немесе ӘҚК органының диспетчері жауап бермесе радиобайланыс жоғалған болып есептеледі.

357. Радиобайланысты жоғалтқан жағдайда, әуе кемесінің экипажы "Зілзала" сигналын қосады, сондай-ақ ҚШРЛ жауап берушісінің "7600" кодын орнатады және қолда бар барлық құралдарды пайдалана отырып, байланысты қалпына келтіруге, ӘҚК органымен тікелей немесе басқа әуе кемелері арқылы, не ӘҚК органдарының басқа пункттері арқылы шаралар қабылдайды. Мұндай жағдайларда, қабылданған шешім, орналасқан жері, ұшу биіктігі туралы ақпарат беру үшін (оны қабылдау туралы растауды күтпей-ақ) апаттық жиілікті қолдануға болады, сондай-ақ радиобайланыстың арналары арқылы және ДПРМ (БПРМ) жиіліктегі нұсқаулар мен ӘҚК органы диспетчерінің тыңдап, 121,5 МГц апатты жиілікті пайдалана алады.

357-1. ӘҚК органы ӘК экипажымен байланысты екі жақты жоғалтуды анықтаған кезде байланыс бұзылған ӘК және басқа ӘК арасындағы эшелондау көзбен шолу метеорологиялық жағдайларда ӘК экипажы мынадай іс-қимылдарды қолданатыны туралы болжам негізінде қамтамасыз етіледі:

- 1) көзбен шолу метеорологиялық жағдайларда ұшуды жалғастыру;
- 2) жақын келетін әуеайлаққа қонуды орындау;

3) ең жылдам әсер ететін байланыс құралдарының көмегімен тиісті диспетчерлік органға өзінің келуі туралы хабарлауға.

**Ескерту. Нұсқаулық 357-1-тармақпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

357-2. Аспаптық метеорологиялық жағдайларда немесе әуе кемесінің экипажы ұшуды осы нұсқамадағы 357-1-тармақтың ережелеріне сәйкес аяқтайтын ықтималдығы аз болған жағдайларда ұшу кезінде, ӘК:

1) рәсімдік эшелондау қолданылатын әуе кеңістігінде соңғы берілген жылдамдық пен эшелонға немесе ұшудың ең аз абсолюттік биіктігіне шыдайды, егер ол көп болса, әуе кемесінің экипажы хабарламаларды міндетті беру пунктінде өзінің орналасқан жерін хабарлай алмаған соң 20 (жиырма) минут ішінде және осыдан кейін эшелон мен жылдамдықты ұсынылған ұшу жоспарына сәйкес түзетеді.

2) ӘҚК үшін ӘҚК бақылау жүйесі пайдаланылатын әуе кеңістігінде соңғы берілген жылдамдық пен эшелонға немесе ұшудың ең аз абсолюттік биіктігіне, егер ол одан жоғары болса, ұшудан кейінгі 7 (жеті) минут ішінде шыдайды:

ұшудың ең төменгі абсолюттік биіктігіне немесе қабылдау-жауап бергішінде 7600 кодын орнату уақытына ("ауа – жер" байланысын жоғалтқаны туралы деректерді беруге ADS-B таратқышын орнату) қол жеткізгеннен кейін немесе ӘК экипажы хабар беруді міндетті беру пунктінде өзінің орналасқан жерін хабарлай алмағаннан кейін, қайсысы кешірек болуына байланысты және осыдан кейін ұсынылған ұшу жоспарына сәйкес эшелон мен жылдамдықты түзетеді.

3) ӘҚК органынан белгіленген шектеулерсіз RNAV пайдалана отырып ығысуды орындауға нұсқау векторлау немесе алу кезінде ұшудың ағымдағы жоспарында көзделген маршрутты келесі негізгі нүктеден кешіктірмей, бұл ретте қолданылатын ең төменгі абсолюттік биіктікті ескере отырып, мүмкіндігінше ең тура айналып өтеді.

4) тиісті көрсетілген навигациялық құралдарға немесе тағайындалған әуеайлақтың бақылау нүктесіне дейін ағымдағы ұшу жоспарына сәйкес бағыт бойынша ұшуды жалғастырады және осы тармақтың 5) тармақшасының ережелерін сақтауды қамтамасыз ету қажет болған жағдайда, төмендеу басталғанға дейін күту режимінде осы құрал немесе бақылау нүктесінің үстінен ұшуды орындайды.

5) осы тармақтың 4) тармақшасында көрсетілген навигациялық құралдан немесе бақылау нүктесінен байланыстың соңғы сеансы кезінде алынған және расталған қонуға кірудің болжамды уақытында немесе мүмкіндігінше осы уақытқа жақынырақ; немесе ұшудың ағымдағы жоспарында көрсетілген ұшып келудің есепті уақытында қонуға кірудің болжамды уақыты алынбаған және расталған жағдайда немесе осы уақытқа мүмкіндігінше жақын болған кезде төмендеуді бастайды.

6) белгіленген навигациялық құрал немесе бақылау нүктесі үшін көзделген аспаптар бойынша қонуға кірудің әдеттегі схемасы бойынша ұшуды орындайды.

7) мүмкіндігінше осы тармақтың 5) тармақшасында көрсетілген немесе соңғы хабарламада расталған қонуға кірудің есептік уақытының есептік уақытынан кейін 30 (отыз) минут шегінде қонуды орындайды, олардың қайсысының кеш келуіне байланысты.

**Ескерту. Нұсқаулық 357-2-тармақпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

358. Егер радиобайланысты қалпына келтіру мүмкіндігі болмаса, әуе кемесінің экипажы тапсырманы орындауды тоқтатады және ұшып шыққан әуеайлаққа немесе қосалқы әуеайлаққа барып қонады. Егер ұшып шыққан әуеайлаққа қону мүмкін болмаса (метеожағдайлар немесе егер әуе кемесінің массасы қонғандағыдан асып кетсе

және отынды төгу үшін жағдайлар жоқ болса), онда екінші айналымға кеткеннен кейін әуе кемесінің командирі ұшу жоспарында көрсетілген эшелондағы немесе ӘҚҚ органы диспетчерінің соңғы берген эшелонындағы ұшып бару әуеайлағына қарай ұшады.

359. Егер ұшу жолының кері бағытында орналасқан ұшып шыққан әуеайлаққа немесе қосалқы әуеайлаққа қайта оралу туралы шешім қабылданса, ұшуды жақын арадағы (берілген, ұшу жоспарында анықталған) эшелонның төменгі пунктінде орындалуы қажет.

**Ескерту. 359-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

360. Радиобайланыстың жердегі құралдары істен шыққан жағдайда, ӘҚҚ органының диспетчері жұмыс технологияларына сәйкес резервтік құралдар мен арналарды пайдалана отырып, шаралар қабылдайды немесе ӘҚҚ аралас диспетчерлік пунктіне хабар береді.

361. ӘҚҚ органының диспетчері ҚШРЛ жауап берушісінің "7500" кодын ИВО-да көрсету кезінде қабылдау-жауап берушіні "тану" режиміне енгізуге, ҚШРЛ жауап берушінің кодын немесе жүру бағытын өзгертуге әуе кемесінің экипажына нұсқау беру жолымен жоғалту сипатын айқындайды. Борттық радиоқабылдағыштың жөнделгенін, бұдан әрі ӘҚҚ осы әуе кемесімен кодтың өзгерісін немесе пәрмен хабарын жүзеге асыратынын айқындай отырып, қабылдау-жауап берушіні "тану" режиміне енгізуге берілген шешімдерді қабылдауды растау үшін "тану" режиміне енгізуді жүзеге асырады. "S" режимінің шығуын қабылдау-жауап берулерімен жабдықталған әуе кемелері үшін, "S" режимінің іс-қимыл аймақтарында басқа рәсімдер қолданылады.

362. Әуе кемесі экипажының радиобайланыстың екіжақты істен шығуын анықтау кезінде, барлық қолда бар жиіліктерде әуе кемесінің (қолда бар радионавигациялық құралдардың немесе қонуға кіру құралдарының сөздік байланыс жиілігін қоса алғанда) тыңдай алатын қажетті ақпараттар мен "блингом" нұсқауларын беруді жүзеге асырады.

363. Ұшуды радиобайланыссыз орындайтын жауапкершілік ауданындағы (аймағындағы) ӘҚҚ органының диспетчері ұшу маршруты бойынша аралас диспетчерлік пункттерге бұл туралы хабарлайды.

364. Егер Ұшып бару әуеайлағына қону мүмкін болмаған жағдайда, әуе кемесі төменгі қауіпсіз эшелон жиынтығымен қосалқы әуеайлаққа немесе жақын жердегі (ұшу жоспарында берілген, мәлімделген) қарсы төменгі эшелонда немесе эшелонда (берілген, ұшу жоспарында мәлімделген) жүру бағыты бойынша орналасқан қосалқы әуеайлаққа барады.

**Ескерту. 364-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

365. Әуе кемесінің экипажы әуеайлақтағы навигациялық құралдардан ұшып өткеннен кейін қосалқы әуеайлаққа қонуға кіру үшін төмендей бастайды.

366. Егер, есептелген келіп қону уақытынан кейін 30 минуттан соң, әуе кемесі қонбаса және радиолокатордың экранында байқалмаса, әуе кемесінің экипажы (ұшқышы) радиобайланыстың арналары арқылы шақыруға жауап бермесе, ӘҚК органының диспетчері бұдан әрі жұмыс технологиясына сәйкес іс-әрекет ете отырып, әуеайлақ ауданындағы әдеттегі әуе қозғалысын жаңартады.

Борттық және жердегі құралдар бар кезінде байланыссыз келе жатқан әуе кемесінің нақты ұшу эшелонын айқындағаннан кейін ҚШРЛ барлық әуе кеңістігінің бос еместігін белгіленген эшелондау арақашықтығын қамтамасыз ете отырып, әуе кемелерінің қозғалысына жол беріледі.

367. Радиобайланысты жоғалтқан кезде қауіпсіздікті қамтамасыз ету үшін, сондай-ақ әуе кемесінің экипажынан "Апатқа ұшырадым" дабылын алған жағдайда, ӘҚК органының диспетчері өз ауданының (аймағының) жауапкершілік шегінде радиоүнсіздік режимін енгізеді.

368. ӘҚК бақылау жүйелерінің істен шығуы кезінде:

1) ӘҚК бақылау жүйесі толық істен шыққан жағдайда, "ауа-жер" радиобайланысын сақтау кезінде диспетчер барлық әуе кемелерінің орналасқан жерін сұратады, радиолокациялық бақылаусыз эшелондаудың белгіленген аралықтарын әуе кемелерінің арасында қамтамасыз ету бойынша қажетті іс-қимылдарды қолданады, қажет болса, өзінің ауданына (аймағына) кіретін әуе кемелерінің жауапкершілігін шектейді;

2) егер белгіленген аралық тік эшелондауды қамтамасыз етуді ұсына алмаса, ӘҚК органының диспетчеріне қолданылатын сатылы эшелондау минимумының жартысына тең аралықтарды уақытша пайдалануға рұқсат етеді.

369. ӘҚК органының диспетчерінен ӘҚК бақылау жүйесінің істен шыққандығы туралы хабар алғаннан кейін әуе кемесінің экипажы ұшудың берілген эшелонына, жылдамдығы мен бағытын ұстап, әуе жағдайының көтеріңкі тексерушілігін көзбен шолумен де, борттық радиолокациялық құралдардың көмегімен де, бағыттағы бақылау нүктелерін ұшып өткен кезде, өзінің тұрған жерін хабарлаумен сақтай отырып, ұшуды жалғастырады.

370. Әуе кемесінің орналасқан жері туралы деректер көзінің сипаттамасы нашарлаған жағдайда, тиісті ӘҚК органы радиолокациялық бақылаусыз белгіленген эшелондау аралықтарын қамтамасыз етеді.

371. Жердегі радио жабдығы толық істен шыққан жағдайда және ӘҚК бақылау негізінде қамтамасыз етуді жалғастыру мүмкін болмаған кезде ӘҚК органының диспетчері басқа да радиобайланыс арналарының көмегімен мынадай шараларды қолданады:

1) бұл туралы аралас диспетчерлік пункттерді немесе ӘҚК (ӘҚБ) органдарын хабардар етеді;

2) әуе жағдайы туралы ақпаратты аралас диспетчерлік пункттерге немесе ӘҚҚ (ӘҚБ) органдарға хабарлайды;

3) әуе кемелерінің белгіленген эшелондау арақашықтықтарын қамтамасыз ету және оны ұстау жөніндегі, осы диспетчерлік пункттерге немесе ӘҚҚ (ӘҚБ) органдарына байланысқа шыққан жағдайда рәсімдермен келіседі;

4) бақыланатын ұшуларды орындайтын аралас диспетчерлік пункттерге немесе ӘҚҚ (ӘҚБ) органдарына әуе кемелерінің өзінің жауапкершілікті ауданына (аймағына) істен шыққан радио жабдығының жұмыс қабілетін қалпына келтіргенге дейін кіруін шектейді және кіруіне тыйым салады.

#### **7-параграф. Әуеайлақ ауданында диспетчерлік қызмет көрсету кезінде бақылау жүйелерін қолдану**

372. Диспетчерлік келу кезінде қолданылатын бақылау жүйелері қызмет ұсынатын функцияларға және деңгейге сәйкес келуге тиіс.

373. Әуе жағдайының индикаторында ұсынылған орналасқан жерін белгілеу жақындау диспетчерлік қызмет көрсету кезінде мынадай функцияларды орындау үшін пайдалануға болады:

1) ұшып келетін әуе кемелерінің қонуға кірудің түпкілікті учаскесінің құралдарына шығуы үшін векторлауды қамтамасыз ету;

2) ұшып келетін әуе кемелерінің көзбен шолып қонуға кіру рұқсат етілген нүктеге дейін векторлауды қамтамасыз ету;

3) қонуға кіруді орындайтын басқа әуе кемелерінің ұшу траекториясы үшін бақылауды қамтамасыз ету;

4) мыналардың арасындағы эшелондауды қамтамасыз ету:

ұшып шығатын әуе кемелерінің;

келетін әуе кемелерінің;

ұшып шығатын әуе кемелерінің және оның соңынан келетін әуе кемелерінің арасындағы эшелондауды қамтамасыз ету.

374. ЖДП диспетчерін ШДП (МДП) диспетчері әуе кемелерінің келу кезектілігі туралы хабардар етеді, сондай-ақ әуе кемелерінің экипаждарына белгіленген эшелондау аралықтарын қамтамасыз ету үшін берілген кез келген нұсқаулар мен шектеулер туралы хабардар етеді.

375. Қонуға кіруді қамтамасыз ету мақсатында векторлау басталғанға дейін әуе кемесінің экипажына қонуға кіру үлгісі, сондай-ақ ҰҚЖ-ның жұмыс бағыты хабарланады.

376. Аспаптар арқылы қонуға кіру үшін векторлау кезінде ӘҚҚ органының диспетчері әуе кемесінің қонуға кірудің түпкілікті учаскесіне шыққанға дейін әуе кемесінің экипажы оның орналасқан жері туралы хабарлайды.



376-1. АҰЕ бойынша ұшу кезінде әуе кемесінің ӘҚҚ маршрутынан кетуін көздейтін радиолокациялық векторлау және/немесе маршрутты түзету жағдайында ӘҚҚ органы әуе кемесі ӘК экипажы дербес ұшақ жүргізуге өтетін нүктеге жеткенге дейін кедергілерден биіктіктің ұйғарылған қоры әрдайым сақталатындай диспетчерлік рұқсат береді.

Егер әуе кемесі ӘҚҚ органының әуе кемесінің командирі төмен температураның салдарынан қолайсыз деп есептеген ұшудың абсолюттік биіктігін алуға рұқсат алған кезде әуе кемесінің командирі үлкен абсолюттік биіктікті сұратады. Егер мұндай сұрау салу алынбаса, ӘҚҚ органы рұқсат қабылданды және сақталады деп есептейді.

**Ескерту. Нұсқаулық 376-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 28.01.2021 № 35 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

377. ӘҚҚ органының диспетчері әуе кемесінің экипажына орналасқан жері туралы ақпарат берген кезде міндетті жеткізу пунктін (бақылау бағдары) немесе салыстырмалы орналасқан жеріне берілетін навигациялық құралды атайды.

378. Векторлау кезінде әуе кемесін қонуға бет алудың соңғы кезеңін қамтамасыз ету құралына шығару үшін мынадай іс-қимылдар орындалады:

1) диспетчер әуе кемесін таниды және бұл туралы әуе кемесінің экипажына хабарлайды;

2) диспетчер әуе кемесінің экипажына қонуға кіру схемасын, сондай-ақ қонудың магниттік жол бұрышын (ҰҚЖ-ның таңбаланған нөмірін) хабарлайды);

3) диспетчер әуе кемесінің экипажын векторлаудың басталуы мен мақсаты туралы хабардар етеді;

4) диспетчер курсты немесе курстар сериясын белгілейді және әуе кемесін көлденең ұшуда қону бағыты желісінде тұрақтандыру үшін глиссадаға (FAF, FAP) кіру нүктесіне дейін кемінде 4 километр (2 теңіз милі) отырғызу алдындағы түзу жолға  $45^\circ$  (оңтайлы мәні –  $30^\circ$ ) аспайтын бұрышпен шығарады. Жол жүру бағамдарының мәндері үш таңбалы сандармен белгіленеді;

5) диспетчер әуе кемесінің экипажын оның орналасқан жері туралы қону алдындағы тікелей жолға шыққанға дейін кемінде бір рет хабардар етеді;

6) қонуға бет алудың соңғы кезеңінің жол сызығына шығу бағытын тағайындаумен бір мезгілде қонуға бет алуды орындауға рұқсат беріледі және команда баяндауы тиіс:

PMC (ILS), курстық маяк (LOC, LOC/DME) бойынша кіру кезінде курстық маякты "басып алу";

қонуға бет алудың соңғы кезеңінің жол желісіне шығу (RNAV бойынша кіру);

тікелей қонуға дейінгі шығу (NDB, VOR/DME кірісі);

7) қонуға кіруді орындауға рұқсат алғаннан кейін әуе кемесінің экипажы қонуға кірудің жарияланған схемасына сәйкес дербес навигацияны қалпына келтіреді, қону

жүйелерінің деректерін пайдалана отырып, диспетчердің араласуынсыз қону курсына бұрылуды орындайды.

**Ескерту. 378-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 02.09.2021 № 473 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

379. ӘҚҚ-ның, бірінен кейін бірі еріп жүретін ӘК диспетчеріне хабар беруі аралас диспетчерлік пункттің белгіленген ӘҚҚ тарату шебінде, ол қонуға рұқсат бере алатындай немесе ӘК экипажына басқа нұсқау бере алуы үшін жүргізіледі.

**Ескерту. 379-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

380. ӘҚҚ органының диспетчері 208-тармақтың талаптары орындалған жағдайда көзбен шолып қонуға кіруді орындау үшін ӘК векторлауды жүзеге асырады.

**Ескерту. 380-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

381. Жердегі қозғалысты басқарудың радиолокаторын (бұдан әрі – SMR) пайдалану шарттарына және нақты әуеайлақтың талаптарына (көрініс шарттарына, қозғалыстың тығыздығына және әуеайлақтың схемасына) сәйкес жүзеге асырылады.

382. SMR жүйелері және маневр жасау алаңындағы көлік құралдарының барлық әуе кемелерінің қозғалыс индикаторында табылуына және бейнеленуіне мүмкіндік береді.

383. Әуе кемелерінің және маневр жасау алаңындағы көлік құралдарының SMR орналасқан орны белгі нысанында көрсетіледі. Сүйемелдеу формуляторын пайдалану кезінде әуе кемелері мен көлік құралдарының танымдық индекстерін қолмен және автоматты түрде енгізу мүмкіндігі көзделеді.

384. SMR көзбен шолып маневр жасау алаңындағы қозғалысты байқауға қосымша ретінде, сондай-ақ көзбен шолып қаралмайтын учаскелердегі қозғалысты байқау үшін пайдаланылады.

385. SMR индикаторындағы бейнеленген ақпарат:

1) маневр жасау алаңындағы әуе кемелері мен көлік құралдарының қозғалысын бақылауды қамтамасыз ету;

2) ҰҚЖ қонар немесе ұшар алдында бос болуын анықтау;

3) маневр жасау алаңына жақын қозғалыс туралы ақпарат алу;

4) маневр жасау алаңындағы әуе кемелері мен көлік құралдарының орналасқан жерін анықтау;

5) әуе кемелерінің экипаждарына әуе кемелерін салыстырмалы араластыру туралы ақпарат беру;

6) авариялық-құтқару көлік құралдарына көмек көрсету және ұсынымдар беру үшін қажет.

386. SMR пайдалану кезінде әуе кемелерін тану орналасқан жерінің индикаторында бейнеленетін салыстыру жолымен жүзеге асырылады:

- 1) диспетчер көзбен шолып байқайтын әуе кемесінің орналасқан жері;
- 2) әуе кемесінің экипажы хабарлаған әуе кемесінің орналасқан жері.

#### **8-параграф. Ұшу-ақпараттық қызмет көрсету кезінде бақылау жүйелерін қолдану**

387. Ұшу-ақпараттық қызмет көрсетуді ұсыну кезінде бақылау жүйелерін қолдану әуе кемесінің командирін оның міндеттерінен, оның ішінде ұшу жоспарын қандай да бір ұсынылған өзгеріс бойынша міндеттерінен босатпайды.

388. Әуе жағдайының индикаторында бейнеленген ақпарат, танылған әуе кемелеріне ұсыну үшін:

1) траектория арқылы жүретін, басқа танылған әуе кемелерімен шиеленісті оқиғаларының туындауына алып келуі бойынша ілесіп жүретін, байқалатын әуе кемелері туралы ақпарат, сондай-ақ соқтығысуларды болдырмау жөніндегі іс-қимылдарға қатысты ұсыныстар немесе ұсынымдар;

2) қауіпті метеоқұбылыстардың орналасқан жері туралы ақпарат және ауа райының қолайсыз жағдайлары бар аудандарды айналып шығу жөнінде әуе кемелерінің экипаждарына берілетін ұсынымдар;

3) әуе кемесінің экипажына, ұшақты айдау жөніндегі оның функцияларын орындауға қажетті ақпарат пайдаланылуы мүмкін.

#### **18-тарау. Ұшу-ақпараттық қызмет көрсету және авариялық хабарлау**

**Ескерту. 18-тараудың тақырыбы жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

#### **1-параграф. Қолдану**

389. Әуе қозғалысына ұшу-ақпараттық қызмет көрсету ұшуларды қауіпсіз жүргізуді қамтамасыз ету үшін қажетті консультациялар мен ақпарат беруге арналған.

390. Егер мұндай аудандарда қызмет көрсету үшін жауапкершілік ӘҚК органдарына жүктелмеген болса, ұшу-ақпараттық қызмет көрсетуді қамтамасыз ету үшін және ұшу ақпаратының ауданы шегінде авариялық хабарлау үшін ұшу ақпаратының (бұдан әрі – ҰАО) орталығы құрылуы мүмкін.

ҰАО персоналы үшін азаматтық авиация ұйымының (филиалдың) басшысы жергілікті ерекшеліктер ескеріле отырып ұшу-ақпараттық қызмет көрсету тәртібін айқындайтын жұмыс нұсқаулығын бекітеді.

Ескерту. 390-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

391. Ұшу-ақпараттық қызметін көрсетумен бұл ақпарат ұшуға әсер ететін және әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсетумен қамтамасыз етілетін немесе орналасқан орны әуе қозғалысына қызмет көрсету органына белгілі барлық әуе кемесі қамтамасыз етіледі.

Ұшу-ақпараттық қызмет көрсету кезінде ұшу жоспарының кез келген болжамды өзгерісіне қатысты түпкілікті шешімде қабылдау әуе кемесінің командиріне жүктеледі.

392. ӘҚҚ органдары бір мезгілде ұшу-ақпараттық қызмет көрсетуді және әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз еткен жағдайда, әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсетуді ұсыну барлық жағдайларда ұшу-ақпараттық қызмет көрсетуді ұсынуға қатысты бірінші кезектегі негізде, әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсетуді ұсынуды талап етеді.

393. Ұшу-ақпараттық қызмет көрсету мынадай тиісті ақпарат ұсынуды қамтиды:

- 1) метеорологиялық орган беретін әуеайлақ ауданы бойынша және ұшу бағыттары мен аудандары бойынша ескерту;
- 2) жанартау қызметіне, болған жанартау атылуына, жанартау атылуларға, сондай-ақ жанартау күлінің бұлттарына қатысты;
- 3) радиоактивті заттарды немесе уытты химиялық заттарды атмосфераға тастауға қатысты;
- 4) навигациялық құралдарды пайдаланудың жай-күйін өзгерту туралы;
- 5) әуеайлақтардың және олармен байланысты құралдардың, әуеайлақтағы, олар қармен, мұзбен немесе судың едәуір қабатымен жабылған болса, жұмыс алаңдарының жай-күйі туралы ақпаратты қоса алғанда, жай-күйінің өзгерісі туралы;
- 6) пилотсыз басқарылмайтын аэростаттар туралы;
- 7) ұшу қауіпсіздігіне әсер ететін ақпарат.

393-1. Осы Нұсқаулықтың 393-тармағында көрсетілген ақпараттан басқа ұшуды қамтамасыз ететін ұшу-ақпараттық қызмет көрсетуге мыналарға қатысты ақпарат ұсынуды қамтиды:

- 1) ұшып шығу, межелі әуеайлақтардағы және қосалқы әуеайлақтардағы хабарланған және болжанған ауа-райы жағдайы;
  - 2) D, E, C және G класындағы әуе кеңістігінде ұшуды орындайтын әуе кемелері үшін соқтығысу қаупі беріледі.
  - 3) мүмкіндігінше және ұшқыштың өтініші бойынша су бетінің үстінен ұшу үшін кез келген қолда бар ақпарат, мысалы, радиотарату, орналасқан жері, жолдың шынайы желісі, жылдамдығы және т.б., осы аудандағы су үсті кемелері туралы ақпарат беріледі.
- Олардың болуы ақпарат берілетін әуе кемелерімен соқтығысу қаупін төндіруі мүмкін танымал әуе кемелері ғана кіретін осы тармақтың 2) тармақшасында

көрсетілген ақпарат кей кезде толық болмайды және ӘҚК органдары оны тұрақты түрде шығаруға немесе оның нақтылығына жауапты емес. Қажеттілік болған жағдайда осы тармақтың 2) тармақшасына сәйкес ұсынылатын қақтығыстар қауіпі туралы ақпаратпен толықтырылсын немесе белгілі бір әуе кеңістігінде ұшу-ақпараттық қызмет көрсету уақытша бұзылған жағдайда Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 2017 жылғы 28 шілдедегі № 509 бұйрығымен (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 15852 болып тіркелген) бекітілген Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясында ұшуды жүргізу қағидаларының талаптарына сәйкес экипаж ұсынатын қозғалыс туралы ақпаратты әуе кемелердің радиохабарларды тарату бағдарламасын қолдану орынды.

**Ескерту. Нұсқаулық 393-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 14.04.2016 № 375 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі); жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрықтарымен.**

393-2. Ақпарат әуе кемелерінің бортына ӘҚК тиісті уәкілетті органы айқындайтын мынадай тәсілдердің бірін немесе бірнешеуін пайдалана отырып беріледі:

1) қабылдауды міндетті түрде растай отырып, тиісті ӘҚК органының бастамасы бойынша әуе кемесіне ақпаратты Жолдаудың қолайлы әдісі; немесе

2) жалпы шақыруды, қабылдауды растай отырып, барлық тиісті әуе кемелеріне беруді немесе

3) радиохабар тарату; немесе

4) деректерді беру желісі.

Ескерту. Белгілі бір жағдайларда, мысалы, қонуға кірудің соңғы учаскесі шегіндегі ұшудың соңғы сатыларында әуе кемелері жіберілген берілістерді қабылдауды растай алмайтынын ескеру қажет.

**Ескерту. Нұсқаулық 393-2-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 28.01.2021 № 35 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

393-3. Жалпы шақырулар бірнеше әуе кемелеріне маңызды ақпаратты, мысалы, қауіпті құбылыстардың күтпеген жерден туындауы, пайдаланылатын ҰҚЖ-ның өзгеруі немесе қонуға кірудің және қонудың негізгі құралының істен шығуы туралы ақпаратты дереу жеткізу қажет болған жағдайларда ғана пайдаланылады.

**Ескерту. Нұсқаулық 393-3-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 28.01.2021 № 35 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

394. ӘҚК органдары әуе кемелерінің борттарынан басқа тиісті әуе кемелеріне, олармен байланысты метеорологиялық органға (ҰҚЖ-дағы тежеудің нақты

тиімділігіне байланысты жағдайлар туралы ақпаратты қоспағанда) және ӘҚК-ның басқа тиісті органдарына арнайы хабарламаларды береді.

ӘҚК органы диспетчерінің әуе кемесінің бортынан басқа әуе кемелерінің бортына арнайы хабарламаны беруі метеорологиялық бақылау органы осы хабарлама негізінде жасалған SIGMET және (немесе) AIRMET ақпаратын шығарғаннан кейін тоқтатылады. SIGMET және AIRMET ақпараты әуе кемелерінің бортына олардың бүкіл қолданылу кезеңі ішінде беріледі.

**Ескерту. 394-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 02.09.2021 № 473 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

394-1. SIGMET және AIRMET тиісті ақпараты, сондай-ақ SIGMET ақпаратын дайындау кезінде пайдаланылмаған әуе кемелерінің бортынан арнайы хабарламалар туралы хабарламалар 393-2-тармақта көрсетілген бір немесе бірнеше тәсілдерді пайдалана отырып, әуе кемелерінің бортына беріледі.

Әуе кемелерінің бортынан арнайы хабарламалар туралы хабарламаларды олар шығарылғаннан кейін 60 минут ішінде "жоғары" байланыс желісі бойынша беру керек.

Әуе кемелерінің бортынан арнайы хабарламалар туралы хабарламалар және ӘҚК органдары әуе кемелеріне жіберетін SIGMET және AIRMET ақпараты әуе кемесінің ұшу бағыты бойынша қазіргі сәтте әуе кемесінің орналасқан жерінен ұшу уақытының 2 сағаты шегінде бағыттың бір бөлігін қамтиды.

**Ескерту. Нұсқаулық 394-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 28.01.2021 № 35 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

395. Осы Нұсқаулықтың 393-тармағында көрсетілген ақпараттан басқа, КҰҚ бойынша ұшуларды орындайтын әуе кемелеріне ұсынылатын ұшу-ақпараттық қызмет көрсету КҰҚ бойынша ұшу мүмкін емес қозғалысқа және ұшу бағытындағы ауа-райы жағдайларына қатысты қолда бар ақпаратты ұсынуды қамтиды.

395-1. Ұшудың маршруттық фазасы кезінде пайдалануға арналған ӨЖЖ (немесе ЖЖ) бойынша шұғыл ұшу ақпараттық қызмет көрсету (бұдан әрі – OFIS) кезінде хабарлама пилотты оның сұрау салуы бойынша әуеайлақ туралы қажетті ақпаратпен қамтамасыз етуге және оған аталған әуеайлақта кіруге және қонуға қатысты алдын ала шешім қабылдауға мүмкіндік береді. ӨЖЖ (ЖЖ) бойынша OFIS хабарламасының көлемі пилотқа әуеайлақтың жай-күйі және әуе кемесі мен экипаждың пайдалану мүмкіндіктері арасындағы негізгі арақатынасты белгілеуге мүмкіндік беруге тиіс.

**Ескерту. Нұсқаулық 395-1-тармақпен толықтырылды – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі); жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми**

жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрықтарымен.

395-2. ӨЖЖ (ЖЖ) бойынша OFIS хабарламасы адрестік беру үшін сондай-ақ бірнеше әуеайлаққа арналған радиохабарларын тарату әдісімен беруге енгізу үшін де өзгеріссіз қолданылуы мүмкін.

Ескерту. Нұсқаулық 395-2-тармақпен толықтырылды – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

395-3. Құралдар мен жабдықтарға қатысты ақпарат аэронавигациялық ақпарат құжатында жарияланған болса бұл ақпаратты ӨЖЖ (ЖЖ) бойынша OFIS хабарламасына енгізуге болмайды.

Ескерту. Нұсқаулық 395-3-тармақпен толықтырылды – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

395-4. Нақты әуеайлақ үшін ӨЖЖ (ЖЖ) бойынша OFIS хабарламасының мазмұны егер әуеайлақ жабық болса қажеттілігіне қарай қысқартылуы мүмкін.

Ескерту. Нұсқаулық 395-4-тармақпен толықтырылды – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

395-5. ӨЖЖ (ЖЖ) – радиохабарларын тарату бағдарламаларын (OFIS) жүргізу кезінде:

- 1) әуеайлақ бойынша әрбір хабарламада ақпарат беретін әуеайлақтың атауын көрсету қажет;
- 2) осындай бақылау уақытын көрсетумен соңғы қолда бар ақпарат енгізіледі;
- 3) қосылатын радио хабарларын тарату бағдарламасын және ақпаратты қандай да бір өзгеріс болған жағдайда жедел жаңарту қажет.

Ескерту. Нұсқаулық 395-5-тармақпен толықтырылды – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

395-6. ЖЖ–OFIS радиохабарларын тарату бағдарламаларына кіретін хабарламаларына төмендегі кезек бойынша берілетін мынадай ақпарат кіреді:

1) маршруттағы ауа-райы туралы ақпарат (маршруттағы ерекше ауа-райы құбылыстары туралы ақпарат SIGMET және (немесе) AIRMET нысаны бойынша беріледі);

2) әуеайлақ бойынша ақпарат, оның ішінде:

әуеайлақтың атауы;

бақылау уақыты;

маңызды шұғыл ақпарат;

жердегі желдің бағыты мен жылдамдығы;

мақсатқа сай болса, желдің барынша қатты жылдамдығы;  
көріну шамасы және осы жағдайда ҰҚЖ (RVR) көрінім қашықтығы;  
ағымдағы ауа-райы;

бұлттылық 1500 метрден (5000 фут) төмен емес немесе мәнділік деңгейіне қарай сектордағы ең аз абсолюттік биіктіктен төмен; будақ-жаңбырлы бұлттар; егер жаппай бұлтты болса тік көріну шамасы (деректер болған жағдайда);

әуеайлақ бойынша болжам.

**Ескерту. Нұсқаулық 395-6-тармақпен толықтырылды – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

395-7. ЖЖ – OFIS радиохабарларын тарату бағдарламасына кіретін хабарламаларына көрсетілген тәртіпте мынай ақпараттың элементтері кіреді:

- 1) әуеайлақтың атауы;
- 2) әріптік индекс;
- 3) бақылау уақыты;
- 4) пайдаланылатын ҰҚЖ;
- 5) ҰҚЖ беткі қабатының жай-күйі және тежелу тиімділігі (ілінісу коэффициенті);
- 6) күту аймағында кешігу (қажеттілігіне қарай);

7) жердегі желдің бағыты (магниттік меридианға қатысты градус) мен жылдамдығы, оның ішінде айтарлықтай өзгерістер және пайдаланылатын ҰҚЖ нақты учаскелерінде орнатылған жердегі жел датчиктері болса және бұл ақпаратты әуе кемелерінің пайдаланушыларын талап ететін болса ҰҚЖ және ақпаратқа қатыстының учаскесін көрсету;

8) ҰҚЖ көріну шамасы мен көріну шамасының қашықтығы (ҰҚЖ көріну шамасы және көріну шамасының қашықтығы кемінде 2000 метр болғанда);

9) ағымдағы ауа-райы;

10) бұлттылық 1500 метрден (5000 фут) төмен емес немесе мәнділік деңгейіне қарай сектордағы ең аз абсолюттік биіктіктен төмен; будақ-жаңбырлы бұлттар; егер аспан қараңғы болса тік көріну шамасы, деректер болған жағдайда;

11) ауа температурасы;

12) шық кезі нүктесінен ауа-райы;

13) биіктік өлшеу қондырғысына арналған деректер;

14) кез келген қолда бар қонуға кіру, ұшып көтерілу және биіктікті алу аймақтарындағы желдің жылжуын қоса алғанда ерекше метеорологиялық құрбылытар туралы ақпарат және ұшуды жүргізуге әсер ететін таяудағы ауа-райы туралы ақпарат;

15) "тренд" үлгідегі қонуға болжам.

**Ескерту. Нұсқаулық 395-7-тармақпен толықтырылды – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**



395-8. Әуеайлақтық ұшу-ақпараттық қызмет көрсету (бұдан әрі – AFIS) Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2017 жылғы 19 маусымдағы № 361 бұйрығымен бекітілген (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде 2017 жылғы 25 шілдеде № 15364 болып тіркелген) Әуе қозғалысына қызмет көрсетуге қажеттілікті бағалау әдістемесіне сәйкес осындай қызмет көрсету түріне қажеттілік айқындалған бақыланбайтын әуеайлақтарда (тікұшақ айлақтарында) беріледі.

Өз шегінде AFIS берілетін әуе кеңістігі оның бүйірлік және тік шекараларын көрсете отырып "ұшу ақпараты аймағы" (бұдан әрі - AFIZ) ретінде айқындалады.

**Ескерту. Нұсқаулық 395-8-тармақпен толықтырылды – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

395-9. Ұшу ақпаратын әуеайлақтық қызмет көрсетуді әуеайлақтық ұшу ақпараты қызметі (бұдан әрі - AFIS органы) қамтамасыз етеді. AFIS органы ұшу-ақпараттық қызмет көрсету және әуеайлақтағы (тікұшақ айлағындағы) авариялық хабарлауды ғана қамтамасыз етеді және әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсетуді жүзеге асырмайды.

AFIS органы маневрлеу алаңындағы барлық әуе кемелеріне және ұшу ақпараты аймағында ұшуды орындайтын барлық әуе кемелеріне қызмет көрсетеді.

**Ескерту. Нұсқаулық 395-9-тармақпен толықтырылды – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

395-10. Әуе кемесінің экипажына қызмет көрсету түрін айқындау мүмкіндігін беру үшін AFIS органы әуеайлақты атағаннан кейін "Ақпарат" шақыратын белгісін пайдаланады. Әуе кемесінің экипажы әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсетудің болмауы туралы хабардар болмаса AFIS органы "әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсетілмейді, қайталаймын көрсетілмейді" фразасын пайдалана отырып әуе кемесінің экипажына бұл туралы хабар береді".

**Ескерту. Нұсқаулық 395-10-тармақпен толықтырылды – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

395-11. AFIZ және AFIS көрсетілетін әуеайлақтарда ұшуды орындау кезінде әуе кемесінің командирі AFIS органынан алған ақпараттың негізінде, сондай-ақ өз білімі мен қолда бар ақпараттың негізінде басқа әуе кемелеріне қатысты эшелондауды қамтамасыз ету үшін қажетті іс-қимылдарға, сондай-ақ көлік құралдары мен кедергілерге қатысты ара қашықтықты сақтауға қатысты шешім қабылдайды.

Әуе кемесінің экипажына ақпарат беру оның сұрау салуы бойынша немесе әуе кемесінің экипажы сұратпаған ақпарат ұшуды қауіпсіз орындауға ықпал ететін болса AFIS органының бастамасымен беріледі.

Ескерту. Нұсқаулық 395-11-тармақпен толықтырылды – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

395-12. AFIS органы ӘК экипажына метеорологиялық жағдай туралы мынадай ақпарат береді:

1) жердегі желдің бағыты мен жылдамдығы туралы, оның ішінде оның айтарлықтай өзгеруі туралы соңғы деректер;

2) QNH қысымы бойынша биіктікті өлшеу қондырғысына арналған, сондай-ақ QFE қысымы бойынша биіктікті орнатуға арналған деректерді әуе кемесі экипажының сұрау салуы бойынша деректер;

3) газтурбиналы ӘК ұшып көтерілуді орындау кезінде жұмыс істейтін ҰҚЖ ауа температурасы туралы деректер;

4) ұшу бағыты және бастапқы биіктікті алу бойынша немесе егер ол 10 км-ден аспаса қонуға кіру және қону аймағында ең төменгі көріну туралы немесе тиісті жағдайларда егер AFIS органы ақпаратты алған болса жұмыс істейтін ҰҚЖ-да көріну алыстығы туралы деректер;

5) ұшып көтерілу және биіктікті алу аймағындағы немесе қонуға кіру және қону аймағындағы ерекше метеорологиялық жағдай.

Бұл ақпаратқа мыналар кіреді:

1) будақ жаңбырлы бұлттылық, желдің жылжуы, бұршақ, нөсер сызықтары, біркелкі және қатты турбуленттілік, біркелкі және қатты мұздану аймақтарында бар және күтілетін құбылыстар туралы;

2) пайдалану тұрғысында маңызды мәні бар (үсік жауын-шашын; үсік тұман; біркелкі немесе қатты жауын-шашын – жаңбыр; сіркіреме, қар, қарлы жаңбыр, мұзды жаңбыр, бұршақ, мұзды немесе ақ қиыршық қар түйіршіктері; біркелкі немесе қатты жаяу бұрқасын, тұман; шаңды немесе құмды дауыл, найзағай; құйын; жанартау күлі) таяудағы ауа райы туралы кез келген ақпарат.

Ескерту. Нұсқаулық 395-12-тармақпен толықтырылды – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі); жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрықтарымен.

395-13. AFIS органы қажеттілігіне қарай әуе кемелеріне басқа да ӘҚҰ органдарынан алынған хабарламаларды береді.

Ескерту. Нұсқаулық 395-13-тармақпен толықтырылды – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

395-14. AFIS органы әуеайлақта қозғалыс ағынын ретке келтіруді ұйымдастыру және қолдау мақсатында әуе кемесінің экипажына мыналарды:

желдің бағыты мен жылдамдығы бойынша деректер;

ең қолайлы ҰҚЖ туралы деректер;

әуеайлақта (тікұшақ айлағында) жүргізу схемалары;

экипаж ұшып көтерілу немесе қону үшін пайдалануды жоспарлайтын (әуе кемесі экипажының сұрау салуы бойынша) ҰҚЖ ұзындығы немесе ҰҚЖ бөлігі туралы деректерді қоса ұшып көтерілуді немесе қонуды орындау үшін ҰҚЖ таңдауға мүмкіндік беретін ақпаратты береді.

**Ескерту. Нұсқаулық 395-14-тармақпен толықтырылды – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

395-15. AFIS органы әуе кемесінің экипажына маневр жасау аймағындағы және оған өте жақын жердегі өзіне белгілі әуе кемелері, автокөлік құралдары мен персонал немесе осы әуе кемелері үшін қауіп төндіруі мүмкін AFIZ шегіндегі өзіне белгілі әуе кемелері туралы ақпаратты ұсынады.

**Ескерту. Нұсқаулық 395-15-тармақпен толықтырылды – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

395-16. AFIS органы әуе кемесінің экипажының әуе кемесінің ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін қажет әуеайлақтағы (тікұшақ айлағындағы) жағдай туралы ақпарат береді.

Бұл ақпарат мүмкіндігінше мыналарды қамтуға тиіс:

Әуеайлақтың (тікұшақ айлағының) жұмыс алаңында немесе оған тікелей жақын жердегі құрылыс және жөндеу жұмыстары туралы мәлімет;

Тиісті таңбалануының болуына қарамастан ҰҚЖ, ЖЖ немесе перрондағы тегіс емес немесе бұзылған беткі қабат;

ҰҚЖ, ЖЖ немесе перрондағы қар, лайсаң немесе мұздар;

ҰҚЖ, ЖЖ немесе перрондағы су;

ҰҚЖ, ЖЖ немесе перронға жақын жердегі омбы қарлар, немесе күрткі қарлар; басқа да мерзімдік қауіптер, оның ішінде жылжымайтын әуе кемелері немесе жердегі және ауадағы құстар;

Әуеайлақтың (тікұшақ айлағының) барлық жарықсигналды жүйелерінің немесе бөлігінің істен шығуы немесе тұрақсыз жұмыс істеуі;

кез келген басқа да тиісті ақпарат.

**Ескерту. Нұсқаулық 395-16-тармақпен толықтырылды – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

395-17. AFIS органы әуе кемесінің экипажына әуеайлақтық қозғалыс үшін зор маңызға ие көзбен шолынбайтын навигациялық құралдарының және көзбен шолу құралдарының пайдалану жағдайындағы өзгерістер туралы ақпаратты береді.

Ескерту. Нұсқаулық 395-17-тармақпен толықтырылды – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

395-18. AFIS органы әуеайлақтың (тікұшақ айлағының, әуежайдың) авариялық-құтқару командаларына авариялық хабарлауды қамтамасыз етеді және мына жағдайларда іздестіру-құтқарудың үйлестіру орталығы:

әуеайлақта (тікұшақ айлағында) және әуеайлақтың (тікұшақ айлағының) айналасында авиациялық оқиға орын алғаны туралы ақпарат алынса;

AFIS органының жауапкершілік аймағына кірген немесе кіретін әуе кемесінің қауіпсіздігіне қауіп төнуі немесе қауіп төну мүмкіндігі туралы ақпарат алынса;

бұл туралы әуе кемесінің экипажынан сұрау салу түссе;  
осындай хабарлама қажетті болып табылса.

Ескерту. Нұсқаулық 395-18-тармақпен толықтырылды – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

**1-1-параграф. Ұшу-ақпараттық қызмет көрсетудің әуеайлақтық органдарын (AFIS) ақпаратпен және байланыс құралдарымен қамтамасыз ету.**

Ескерту. 18-тарау 1-1-параграфпен толықтырылды – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

395-19. AFIS органының жұмысын ұйымдастыру оның маманында мынадай жедел ақпараттың болуын көздейді:

AFIS әуеайлағында (тікұшақ айлағында) нақты және болжанатын метеорологиялық жағдайлар туралы;

пайдалану тұрығысында әуеайлақтың (тікұшақ айлағының) жұмыс алаңындағы ерекше жағдайлар бойынша және әуеайлақпен (тікұшақ айлағымен) байланысты кез келген құралдардың пайдалану жай-күйі туралы ақпарат;

көзбен шолынбайтын навигациялық құралдарының, сондай-ақ жердегі қозғалыс, ұшып көтерілуді орындау, ұшып шығу, қонуға кіру және қону жауапкершілік аймағы шегіндегі пайдалану жағдайы бойынша.

395-20. AFIS органы пайдаланатын авиациялық әуе радиобайланысы құралдары AFIS шегінде ұшуды орындайтын AFIS және ӘК органдары арасында тікелей, шұғыл, үздіксіз және кедергілерден бос екі жақты байланыс жүргізуді қамтамасыз етеді.

395-21. AFIS органы авиациялық жердегі телефон байланысымен мыналар арқылы қамтамасыз етіледі:

тиісті АДО (ЖДП, АҰО);

тиісті жақындау диспетчерлік орталығы (болған жағдайда және қажеттілігіне қарай)

;

жергілікті авариялық-құтқару қызметтері;

осы әуеайлаққа (тікұшақ айлағына) қызмет көрсететін метеорологиялық орган.

Сөздік ақпаратты автоматты түрде жазу AFIS органының жұмысын қамтамасыз ету үшін пайдаланылатын барлық әуе және жерүсті электр байланыс арналарында жүзеге асырылуға тиіс.

395-22. AFIS органы пайдаланатын әуе және жерүсті электрбайланыс құралдарын, сондай-ақ автоматты жазба құралдарына техникалық қызмет көрсету және жөндеу аталған жабдық үшін техникалық қызмет көрсету регламентіне сәйкес даярланған мамандар қамтамасыз етеді.

395-23. Ұшу-ақпараттық қызмет көрсету органдарының жұмыс орындары жабдықтарының бақылау тізбесі осы Нұсқаулыққа 1-1-қосымшаға сәйкес белгіленеді.

395-24. Авиациялық станция операторы (бұдан әрі – АСО) теңіз қондырғыларында (кемелерде) орналасқан тікұшақ айлақтарында әуе қозғалысына қызмет көрсетуді ұсынады.

Әуе қозғалысына қызмет көрсету кезіндегі АСО міндеттері мыналар болып табылады:

ұшуды қауіпсіз және тиімді орындауды қамтамасыз ету үшін қажетті консультациялар мен ақпаратты ұсыну;

іздестіру-құтқару қызметтерінің көмегіне мұқтаж ӘК туралы тиісті ұйымдарды хабардар ету және осындай ұйымдарға қажетті көмек көрсету.

Тікұшақ айлағының ауданындағы ӘК қозғалысы туралы ақпаратты тарату АСО міндетіне жатпайды.

**Ескерту. Нұсқаулық 395-24-тармақпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

395-25. Тікұшақ айлақтарымен жабдықталған теңіз қондырғылары (кемелері) орналасқан ауданда авариялық хабар беруді аэронавигациялық қызмет көрсетуді берушіге авариялық хабар беру қызметі қамтамасыз етеді.

АСО АНҚ берушісін және ӘК пайдаланушысын авариялық хабарлауды қамтамасыз ету мақсатында ақпаратпен, сондай-ақ тек теңіз қондырғыларында (кемелерде) авариялық хабардар етуді қамтамасыз етеді.

**Ескерту. Нұсқаулық 395-25-тармақпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

395-26. АСО-ның AFIZ ұқсастығы бойынша теңіз қондырғыларының (кемелердің) мерзімді орын ауыстыруына байланысты жауапкершілік аймағы және ұшу ақпаратының аймағы (бүйірлік және тік шекаралары бар) жоқ.

Ескерту. Нұсқаулық 395-26-тармақпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

395-27. ӘК экипажына ұсынылатын қызмет көрсетудің түрін анықтауға мүмкіндік беру үшін АСО тікұшақ айлағының атауынан кейін "Радио" шақыру белгісін пайдаланады.

ӘК экипажына ақпарат беру оның сұрау салуы бойынша не егер ӘК экипажынан сұрау салу болмаған мұндай ақпарат ұшуды қауіпсіз орындауға ықпал етуі мүмкін болса, АСО бастамасы бойынша жүзеге асырылады.

АСО ӘК экипажына тікұшақ айлағы бойынша мынадай ақпарат ұсынады:

1) жер үсті желінің бағыты мен жылдамдығы туралы, сондай-ақ олардың елеулі өзгерісі туралы соңғы деректер;

2) QFE қысымы бойынша биіктік өлшегішті орнатуға арналған деректер, сондай-ақ ӘК экипажының сұрау салуы бойынша QNH қысымы бойынша биіктік өлшегішті орнатуға арналған деректер;

3) тікұшақ айлағындағы ауа температурасы туралы деректер;

4) ұшып көтерілу және бастапқы биіктікті алу бағыты бойынша немесе егер ол 10 км-ден аспайтын болса, қонуға кіру және қону аймағы бойынша ең аз көріну туралы немесе егер АСО ақпарат алса, тиісті жағдайлардағы деректер;

5) ұшып көтерілу және биіктік алу аймағындағы немесе қонуға кіру және қону аймағындағы ерекше метеорологиялық жағдайлар.

Мұндай ақпарат төмендегілер туралы деректерді қамтиды:

1) будақ жаңбырлы бұлттылық, желдің жылжуы, бұршақ, нөсер сызықтары, біркелкі немесе қатты турбуленттілік, біркелкі немесе қатты мұздану аймақтарында бар және күтілетін құбылыстар;

2) пайдалану тұрғысында маңызды мәні бар (үсік жауын-шашын; үсік тұман; біркелкі немесе қатты жауын-шашын – жаңбыр; сіркіреме, қар, қарлы жаңбыр, мұзды жаңбыр, бұршақ, мұзды немесе ақ қиыршық қар түйіршіктері; біркелкі немесе қатты жаяу бұрқасын, тұман; шаңды немесе құмды дауыл, найзағай; құйын; жанартау күлі) таяудағы ауа райы туралы кез келген ақпарат;

3) тікұшақ айлағы ауданында кедергілердің болуы туралы газ және ыстық ауа ағындары (турбиналар, генераторлар және т. б.) туралы ақпарат;

4) тікұшақ айлағындағы радиотехникалық құралдар мен жарықсигналды жабдықтың жұмыс істеуі туралы ақпарат;

5) тікұшақ айлағындағы орнитологиялық жағдай туралы ақпарат;

6) тікұшақ айлағының техникалық жарамдылығы туралы ақпарат;

7) тікұшақ айлағында (крен, дифферент, теңіз қондырғысының, кеменің тігінен орын ауыстыруы) ӘК ұшуын және қонуын қауіпсіз орындау үшін кез келген басқа тиісті ақпарат.

**Ескерту. Нұсқаулық 395-27-тармақпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

395-28. АСО қажет болған жағдайда, ӘК экипажына басқа ӘҚҚ органдарынан алған хабарламаларды ұсынады.

АСО іздестіру және құтқаруды үйлестіру орталығын хабардар ету мақсатында теңіз қондырғысының (кеменің) авариялық-құтқару командасын, кезекші кемені және жақын ӘҚҚ органын авариялық хабардар етуді қамтамасыз етеді, егер:

- 1) тікұшақ айлағында немесе тікұшақ айлағының айналасында көзбен шолып немесе өзге адамдардан алынған ақпарат бойынша байқалатын авиациялық оқиға болғаны туралы ақпарат алынса;
- 2) ӘК қауіпсіздігіне қауіп немесе қауіп туындау мүмкіндігі туралы ақпарат алынса;
- 3) бұл туралы ӘК экипажына сұрау салу келіп түссе;
- 4) мұндай хабарлама қажет деп есептелгенде.

**Ескерту. Нұсқаулық 395-28-тармақпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

395-29. АСО жұмысын ұйымдастыру оның төмендегідей жедел ақпаратының болуын көздейді:

1) автоматтандырылған метеорологиялық станциядан алынған деректер бойынша тікұшақ айлағындағы нақты және болжамды метеорологиялық жағдайлар туралы, сондай-ақ тікұшақты қондыру жөніндегі мамандардың баяндамалары және болжанатын метеорологиялық жағдайлар туралы;

2) тікұшақ айлағының жұмыс алаңындағы пайдалану тұрғысынан ерекше жағдайлар жөніндегі ақпарат және тікұшақ айлағымен байланысты кез келген құралдың пайдалану жай-күйі туралы (тікұшақты қондыру маманның баяндамалары бойынша);

3) қашықтықтан басқару пульттерінің, сондай-ақ ұшып көтерілу мен қонуды орындау үшін қажетті визуалды құралдардың көмегімен алынған ақпаратқа сәйкес визуалды емес навигациялық құралдардың пайдалану жай-күйі бойынша ақпарат (тікұшақты қондыру маманның баяндамасы бойынша);

4) орнитологиялық жағдай және тікұшақ айлағы ауданындағы кедергілер туралы (тікұшақты қондыру маманның баяндамасы бойынша).

**Ескерту. Нұсқаулық 395-29-тармақпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

395-30. АСО пайдаланатын авиациялық әуе радиобайланыс құралдары тікұшақ айлағы ауданында ұшуды орындайтын ОАҚ мен ӘК арасындағы тікелей, жедел, үздіксіз және кедергілерден бос екіжақты байланысты жүргізуді қамтамасыз етеді. "Әуе – Жер" радиобайланысын жүзеге асыратын ООС және ӘК экипажының АСО

куәлігі мен ӘК экипажымен радиобайланыс жүзеге асырылатын тілді меңгеру деңгейі болуға тиіс.

АСО төмендегілермен авиациялық телефон байланысымен қамтамасыз етіледі:

- 1) тиісті АДО (ЖДП, ҰАО);
- 2) тиісті диспетчерлік жақындау аймағымен (бар болған және қажет болған жағдайда);
- 3) теңіз қондырғысында (кемесінде) орнатылған жергілікті авариялық-құтқару қызметтерімен;
- 4) тікұшақ айлағы орналасқан ауданға жауапты метеорологиялық органмен.

Сөйлеу ақпаратын автоматты түрде жазу АСО жұмысын қамтамасыз ету үшін пайдаланылатын әуе және жер үсті электр байланысының барлық арналарында жүзеге асырылуға тиіс.

**Ескерту. Нұсқаулық 395-30-тармақпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

## **2-параграф. Әуеайлақ ауданында ақпаратты автоматты түрде беру қызметі (ATIS)**

396. Ақпаратты әуеайлақ ауданында автоматты түрде берудің (ATIS) радиохабарын тарату қызметі жүктемені азайту талап етілетін екіжақты байланыс ӘҚҚ-нің "ауа - жер" ОВЧ-арнасында қамтамасыз етіледі. ATIS арқылы радиохабар тарату нұсқалары:

- 1) ұшып келетін әуе кемелері үшін бір радиохабар беру;
- 2) ұшып шығатын әуе кемелері үшін бір радиохабар беру;
- 3) келетін және ұшатын әуе кемелері үшін бір радиохабар беру;
- 4) келетін және ұшатын әуе кемелері үшін радиохабар таратудың ұзақтығы тым үлкен болатын ұшып келетін және ұшатын әуе кемелері үшін тиісінше екі радиохабар беру.

397. ATIS радиохабарын беру үшін ОВЧ-диапазонының дискреттік жиілігі пайдаланылады. Егер дискреттік жиілікті пайдалануға болмайтын жағдайда, хабарды әуеайлақ ауданында барынша икемді навигациялық құрал (құралдар) арқылы сөздік арнада (ларда), оның жеткілікті іс-қимыл аймағы бар болса және қабылдау сигналының қажетті сапасын қамтамасыз етсе және осы навигациялық құралдың белгісі осы хабармен кезектесетін болса, осылайша соңғысы толығып қалмаса жүргізуге болады.

398. ATIS радиохабарын беру ILS сөздік арнасы арқылы жүргізілмейді.

399. ATIS радиохабарын берудің ескерілуі:

- 1) бір әуеайлаққа қатысты радиохабары ақпаратын;
- 2) радиохабарын беруді үзіліссіз және қайталап жүргізуді;
- 3) едәуір өзгерістер болған кезде радиохабарын беру ақпаратын жаңарту;
- 4) ATIS хабарларын ӘҚҚ органдарының таратуы;



5) радиохабарын берудің ағымдағы хабарында қамтылатын ақпаратты ӘҚҚ-нің қонуға кіруге, қонуға және ұшып көтерілуге қатысты ақпаратпен, осы хабарды осы органның (органдардың) дайындаған жағдайда, әуе кемесін қамтамасыз ететін тиісті органының (органдарының) назарына жеткізу;

6) ATIS хабары ICAO фонетикалық алфавиттік қаріпі түріндегі индекспен белгіленген. ATIS кейінгі хабарларына индекстер алфавиттік тәртіппен беріледі;

7) диспетчерлік қызметті қамтамасыз ететін ӘҚҚ органымен байланыс орнатқаннан кейін радиохабарларын беру ақпаратын қабылдауды әуе кемелерінің растауы;

8) ӘҚҚ органының диспетчері әуе кемелерін биіктік өлшегішті орнату туралы ағымдағы деректермен қамтамасыз ету көзделеді.

399-1. Халықаралық әуеайлақтарда ATIS радио хабар тарату қосымша ағылшын тілінде жүреді.

**Ескерту. Нұсқаулық 399-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 14.04.2016 № 375 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

400. ATIS радиохабарларын беру бірнеше тілде тарату кезінде әрбір тілге дискреттік арна пайдаланылады.

401. Тез өзгертін метеорологиялық жағдайларда ATIS радиохабарларын беруді метеорологиялық мәліметке қосу орынсыз, ATIS хабарларында ауа-райы туралы тиісті ақпарат көрсетіледі, тиісті ӘҚҚ органымен бастапқы байланыс орнату кезінде берілетін болады.

**402. Алып тасталды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 02.09.2021 № 473 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

**402-1. Алып тасталды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 02.09.2021 № 473 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

**Ескерту. Нұсқаулық 402-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 14.04.2016 № 375 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі); өзгеріс енгізілді - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 02.09.2021 № 473 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрықтарымен.**

403. Егер әуе кемесінің экипажы ATIS ескірген радиохабарларын беруді қабылдау туралы баяндаса, ӘҚҚ органының диспетчері жаңа ақпаратты тындауға нұсқау береді.

404. Бұл іс жүзінде мүмкін болған жағдайларда атіh хабарламасын радиохабар тарату ұзақтығы 30 с-тан аспауы тиіс және бұл ретте ATIS хабарын беру үшін

пайдаланылатын тарату жылдамдығы ATIS хабарын қабылдау сапасын нашарлатпағанына назар аудару керек. ATIS радиохабар хабарларын жасау кезінде адамның мүмкіндіктерін ескеру қажет.

**Ескерту. 404-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

404-1. Аэронавигациялық ұйым қажеттілік болған жағдайда, Метеорологиялық қамтамасыз ету қағидаларының 507-530-тармақтарына сәйкес VOLMET радиохабарлар таратуды қамтамасыз етеді.

**Ескерту. Нұсқаулық 404-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 17.03.2014 № 197 (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі); жаңа редакцияда - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрықтарымен.**

### **3-параграф. Келіп қонатын және ұшып кететін әуе кемелері үшін ATIS радиохабарларын беру**

405. Ұшып келетін және ұшып шығатын әуе кемелері үшін ақпаратты қамтитын ATIS радиохабар берілімдері көрсетілген тәртіппен ақпараттың мынадай элементтерін қамтиды:

- 1) әуеайлақтың атауы;
- 2) әріптік индекс;
- 3) бақылау уақыты;
- 4) қонуға болжамды кіру түрі;
- 5) пайдаланылатын ҰҚЖ;
- 6) ҰҚЖ бетінің жай-күйінің коды, ластану түрі, ластану тереңдігі, ҰҚЖ-ның әрбір үштен бірі үшін пайызбен ластану аймағы, осы ақпарат болған кезде ҰҚЖ, ЖЖ және перрон бетінің жай-күйі туралы қосымша ақпарат;
- 7) күту аймағындағы кідіріс (қажет болған жағдайда);
- 8) ету эшелоны;
- 9) басқа да маңызды жедел ақпарат;
- 10) жерге жақын желдің бағыты (магниттік меридианға қатысты градустарда) және жылдамдығы, оның ішінде елеулі өзгерістер және егер ҰҚЖ-ны пайдаланатын нақты учаскелерде орнатылған жерге жақын желдің датчиктері болса және осы ақпаратты пайдаланушылар талап етсе, ҰҚЖ-ны және ақпарат жататын оның учаскесін көрсету;
- 11) ҰҚЖ көріну және көріну қашықтығы (ҰҚЖ көріну немесе көріну қашықтығы 2000 метрден кем болғанда);
- 12) ағымдағы ауа райы;

13) бұлттылық 1500 метр (5000 фут) төмен немесе қандай мән үлкен болуына байланысты сектордағы ең аз абсолюттік биіктіктен төмен; будақ-жаңбырлы бұлттылық; егер аспан көлеңкеленген болса-тік көріну, мұндай деректер болған кезде;

14) ауа температурасы;

15) шық нүктесінің температурасы;

16) биіктік өлшегішті орнатуға арналған деректер;

17) желдің ауысуын қоса алғанда, қонуға кіру, ұшып көтерілу және биіктікті алу аймақтарындағы ерекше метеорологиялық құбылыстар туралы кез келген қолда бар ақпарат және ұшуды жүргізуге әсер ететін ауа райының жақында болған құбылыстары туралы ақпарат;

18) "тренд" үлгісіндегі қонуға болжам;

19) ATIS ерекше нұсқаулары.

**Ескерту. 405-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

406. Тек ұшып келетін кемелер үшін ақпаратты қамтитын ATIS радиохабарларын беру ақпараттың көрсетілген тәртіптегі мынадай элементтерін қамтиды:

1) әуеайлақ атауы;

2) әріптік индекс;

3) бақылау уақыты;

4) қонуға болжамды кіру түрі;

5) пайдаланылатын ҰҚЖ;

6) ҰҚЖ бетінің жай-күйі және тежегіштің тиімділігі (ілінісу коэффициенті) немесе ҰҚЖ бетінің жай-күйінің коды, ластану түрі, ластану тереңдігі, ластану аймағы ҰҚЖ-ның әрбір үштен бір бөлігі үшін пайызбен, осы ақпарат болған кезде ҰҚЖ, ЖЖ және перрон бетінің жай-күйі туралы қосымша ақпарат;

7) күту аймағындағы кідіру (қажет болған кезде);

8) өту эшелоны;

9) басқа маңызды шұғыл ақпарат;

10) жердегі желдің бағыты (магниттік меридианға қатысты градус) мен жылдамдығы, оның ішінде айтарлықтай өзгерістер және пайдаланылатын ҰҚЖ нақты учаскелерінде орнатылған жердегі жел датчиктері болса және бұл ақпаратты әуе кемелерінің пайдаланушыларын талап ететін болса ҰҚЖ және ақпаратқа қатыстының учаскесін көрсету;

11) ҰҚЖ көріну шамасы мен көріну шамасының қашықтығы (ҰҚЖ көріну шамасы мен көріну шамасының қашықтығы кемінде 2000 метр болғанда);

12) ағымдағы ауа райы;

13) бұлттылық 1500 метрден (5000 фут) төмен немесе қай мәнінің жоғарылығына қарай, сектордағы ең жоғары минималды абсолютті биіктіктен төмен; будақ-жаңбырлы

бұлттар; егер аспан күңгірттенсе – тік көріну шамасы, онда осындай деректер бар болса ;

14) ауа температурасы;

15) шық нүктесінің температурасы;

16) биіктік өлшеу құралын орнатуға арналған деректер;

17) қонуға кіру аймақтарындағы кез келген ерекше метеорологиялық құбылыстар туралы және ұшуды жүргізуге әсер ететін ауа райының жуық арадағы құбылыстары туралы ақпарат;

18) "тренд" үлгісіндегі қонуға болжам;

19) АТІS ерекше нұсқаулары.

**Ескерту. 406-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

407. Тек ұшып кететін әуе кемелері үшін ақпаратты қамтитын АТІS радиохабарларын беру ақпараттың көрсетілген тәртіптегі мынадай элементтерін қамтиды:

1) әуеайлақ атауы;

2) әріптік индекс;

3) бақылау уақыты;

4) пайдаланылатын ҰҚЖ;

5) ҰҚЖ бетінің жай-күйі және тежегіштің тиімділігі (ілінісу коэффициенті) немесе ҰҚЖ бетінің жай-күйінің коды, ластану түрі, ластану тереңдігі, ластану аймағы ҰҚЖ-ның әрбір үштен бір бөлігі үшін пайызбен, осы ақпарат болған кезде ҰҚЖ, ЖЖ және перрон бетінің жай-күйі туралы қосымша ақпарат;

6) басқа маңызды шұғыл ақпарат;

7) жердегі желдің бағыты (магниттік меридианға қатысты градус) мен жылдамдығы , оның ішінде айтарлықтай өзгерістер және пайдаланылатын ҰҚЖ нақты учаскелерінде орнатылған жердегі жел датчиктері болса және бұл ақпаратты әуе кемелерінің пайдаланушыларын талап ететін болса ҰҚЖ және ақпаратқа қатыстының учаскесін көрсету;

8) ҰҚЖ көріну шамасы мен көріну шамасының қашықтығы (ҰҚЖ көріну шамасы мен көріну шамасының қашықтығы кемінде 2000 метр болғанда);

9) ағымдағы ауа-райы;

10) бұлттылық 1500 метрден (5000 фут) төмен немесе қай мәнінің жоғарылығына қарай, сектордағы ең жоғары минималды абсолютті биіктіктен төмен; будақ-жаңбырлы бұлттар; егер аспан күңгірттенсе – тік көріну шамасы, онда осындай деректер бар болса ;

11) ауа температурасы;

12) шық нүктесінің температурасы;

13) биіктік өлшеу құралын орнатуға арналған деректер;

14) желдің ауысуын қоса алғанда, биіктікті алу аймағында ерекше метеорологиялық құбылыстар туралы кез келген қолда бар ақпарат;

15) "тренд" үлгісіндегі қонуға болжам;

16) АТIS ерекше нұсқаулары.

**Ескерту. 407-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

407-1. Аэронавигациялық ұйым АТIS-ті қажетті ақпаратпен қамтамасыз ететін қызметтердің өзара әрекеттесуі бойынша рәсімдерді әзірлейді.

**Ескерту. Нұсқаулық 407-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 17.03.2014 № 197 (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

## **19-тарау. Авариялық хабарлау**

**Ескерту. 19-тараудың тақырыбы жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

### **1-параграф. Қолдану**

408. Авариялық хабардар етумен:

1) диспетчерлік қызмет көрсету ұсынылатын барлық әуе кемелері;

2) "Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы" 2010 жылғы 15 шілдедегі Қазақстан Республикасы Заңының 60-бабы 1-тармағының және 61-бабының 4-тармағының ережелерін есептеу ұшу жоспарын ұсынған немесе олардың орналасу орны ӘҚҚ органдарына өзге көздерден белгілі болған басқа әуе кемелері;

3) заңсыз араласу объектісі болып табылатын әуе кемесі, белгілі болуына немесе болжалуына қатысты қамтамасыз етіледі.

**Ескерту. 408-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 12.11.2013 № 887 бұйрығымен (алғашқы ресми жарияланғаннан кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).**

409. ӘҚҚ органдарына мұндай ақпаратты іздестірудің және құтқарудың тиісті үйлестіру орталығына беру үшін олардың жауапкершілік ауданының (аймағының) шегінде ұшуды орындайтын әуе кемесінің шегінде ұшуды орындайтын әуе кемесінің апатты жағдайына қатысты ақпарат ұсынылады.

410. ӘҚК органдары ұшу жоспары бақыланбайтын әуе кеңістігінде жабылатын ережелерді қоспағанда, ұшу жоспарын ұсынуға, толтыруға, орындауға және жабуға қатысты ережелерді әуе кемесі экипажының сақтауын бақылауды қамтамасыз етеді.

**Ескерту. 410-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 20.01.2015 № 20 (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

411. ӘҚК-да тұрған әуе кемесінде апатты жағдай туындаған кезде ӘДО диспетчерінде (ӘАДП) ол бұл туралы әуеайлақтың апатты-құтқару командасын және тиісті іздестіру және құтқару үйлестіру орталығын кезектілік ретімен хабардар етеді.

**Ескерту. 411-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 12.11.2013 № 887 бұйрығымен (алғашқы ресми жарияланғаннан кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).**

412. Егер ӘҚК органы бақыланатын әуе кеңістігінде ұшуды орындайтын әуе кемелерінің экипаждары радиобайланысының кезекті сеанс уақытын белгілемесе, ұшу жоспарға сай өткізіліп жатқандығын көрсету үшін радиобайланыстың соңғы уақытынан кейін 20 және 40 минут аралығында ӘҚК органымен радиобайланысты тексереді. Хабарлау әуе кемесінің танымдық (шақыру) индексін және "ұшу қалыпты жағдайда өтуде" деген сөзді немесе QRU (ЦРУ) сигналын қамтиды.

**Ескерту. 412-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 12.11.2013 № 887 бұйрығымен (алғашқы ресми жарияланғаннан кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).**

412-1. "Ұшу қалыпты жағдайда өтуде" деген сөздерді қамтитын хабарлама тиісті диспетчерлік пунктке хабарламаны тарату үшін әуе кемесі ұшуды орындайтын жауапкершілік ауданындағы тиісті диспетчерлік пунктінің (авиациялық электрбайланыс станциясы), соның ішінде аралас диспетчерлік пункттің жұмыс жиілігінде немесе басқа жиілікте беріледі.

**Ескерту. Нұсқуалық 412-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 12.11.2013 № 887 бұйрығымен (алғашқы ресми жарияланғаннан кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).**

## **2-параграф. ӘҚК-нің іздестіру мен құтқару және аралас органдарының үйлестіру орталықтарына хабарлау**

413. Алып тасталды - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 12.11.2013 № 887 бұйрығымен (алғашқы ресми жарияланғаннан кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).

414. Осы Нұсқаулықтың 4-қосымшасында көрсетілген жағдайларда ӘҚК органдары іздестіру және құтқару органдарын үйлестіру орталықтарына хабар береді.

**Ескерту. 414-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 12.11.2013 № 887 бұйрығымен (алғашқы ресми жарияланғаннан кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).**

415. Іздестіруді және құтқаруды үйлестіру орталығына берілген ақпараттың мынадай мазмұны бар:

1) авариялық жағдай сатысы (белгісіздік сатысы - INCERFA, дабыл сатысы - ALERFA немесе апат сатысы - DETRESFA);

2) хабарлама берген органның атауы;

3) оқиғаның сипаты;

4) ұнғу жоспарына қатысты қажетті ақпарат;

5) әуе кемесінің экипажы байланыста соңғы рет болған орган, уақыт және пайдаланылған құрал;

6) соңғы орналасқан жері туралы ақпарат және оны анықтау тәсілдері;

7) әуе кемесінің түсі мен ерекшеленетін таңбасы (ақпарат бар болған кезде);

8) қауіпті жүктердің бар болуы (ақпарат болған жағдайда);

9) хабарламаны және басқа қажетті мәліметтерді беретін, орган қолданатын іс-қимылдар.

Егер осы тармақта аталған кез келген ақпарат іздестіруді және құтқаруды үйлестіру орталығына хабарлама беру сәтінде болмаса, егер апат сатысы болады деген негізделген сенімділік бар болса, ӘҚҚ органы оны апат сатысына дейін алуға тырысады.

**Ескерту. 415-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 12.11.2013 № 887 бұйрығымен (алғашқы ресми жарияланғаннан кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).**

416. Авариялық жағдай сатысы туралы хабарламадан басқа іздестіруді және құтқаруды үйлестіру орталығы кез келген қосымша маңызды ақпаратпен, әсіресе сатылар бойынша авариялық жағдайдың өзгерісі туралы ақпаратпен немесе апатты жағдайды болдырмау туралы ақпаратпен қамтамасыз етіледі.

**Ескерту. 416-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 12.11.2013 № 887 бұйрығымен (алғашқы ресми жарияланғаннан кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).**

417. Егер авариялық хабарлау бірнеше РХА немесе диспетчерлік аудандар (аймақтар) арқылы талап етілетін немесе осы әуе кемесінің орналасқан жеріне қатысты күдігі бар болса мұндай хабарлауды үйлестіру ӘҚҚ органына жүктеледі:

1) әуе кемесінің "ауа – жер" байланысына соңғы шығу кезінде ұшуды орындаған жауапкершілік ауданы (аймағы);

2) екі РХА шекарасында немесе әуе кемесінің "ауа – жер" байланысына соңғы шығу сәтінде ұшуды орындаған диспетчерлік аудандарда (аймақтарда);

3) жауапкершілігінде аталған әуе кеме қонатын әуеайлақ (пункт) орналасқан ауданда (аймақта):

егер әуе кемесі екіжақты радиобайланыс жабдықтарымен жабдықталмаса;

әуе кемесінің экипажынан орналасқан жері туралы хабарлама беру талап етілмеген.

418. Осы Нұсқаулықтың 417-тармағына сәйкес апаттық хабарлама беруге жауапты ӘҚК органы:

1) іздеу және құтқару үйлестіру орталығын хабарлаудан басқа, апаттық деңгейдің енгені немесе ӘҚК (ӘҚБ) араласқан органдары деңгейі туралы ақпарат береді;

2) қолда бар құралдарды пайдалана отырып, ӘҚК (ӘҚБ) аралас органдарынан апаттық жағдайда тұр деп болжамдаған ӘК туралы ақпарат алуға көмек сұрайды;

3) әр апаттық кезеңде жинақталған ақпаратты жинайды және нақтылаулар жүргізілгеннен кейін оны іздеу және құтқару үйлестіру орталығына береді;

4) ӘК жағдайдың қалпына келуі немесе осы ӘК-нің жауапты ауданнан (аймақтан) шыққаны туралы ақпарат алған кезде апаттық жағдайдың өзгергенін хабарлайды.

**Ескерту. 418-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік министрінің м.а. 04.01.2024 № 2 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

418-1. Әуе кемесі авариялық жағдайда деп есептелген жағдайда, ӘҚК органы картада бағыт сызу арқылы немесе бақылау жүйелерінің деректерін қолдана отырып, осы әуе кемесінің кейінгі ықтимал орналасу орнын және соңғы белгілі орнынан ең көп алшақтауын анықтайды.

Тиісті әуе кемесіне жақын екені белгілі басқа әуе кемелерінің кейінгі ықтимал орналасу орнын және олардың ең көп ұшу ұзақтығын анықтау үшін картада немесе бақылау жүйелері деректерінің көмегімен ұшу бағыты сызылады.

**Ескерту. Нұсқаулық 418-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 14.04.2016 № 375 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

419. Ұзақ мерзімді іздеу-құтқару операцияларын жүргізген кезде іздеу-құтқару операциялары жасалған ауданда іздеу-құтқару операцияларын жүзеге асыратын әуе кемелерінің ұшуы үшін әуе кеңістігін пайдалануға шектеулер енгізуге рұқсат етіледі.

420. ӘҚК органдары қажет болған кезде авариялық жағдайдағы әуе кемесімен байланыс орнату және байланысты қолдау үшін және осы әуе кемесі туралы мәліметке сұрау салу үшін байланыстың барлық құралдарын пайдаланады.

421. Егер әуе кемесі белгісіздік немесе апаттық деңгейде болса ӘҚК органы пайдаланушымен байланыс болған жағдайда бұл туралы хабарлайды.

**3-параграф. Ұшуды авариялық жағдайда тұрған әуе кемесіне жақын орындайтын әуе кемелеріне ақпарат беру**



422. Егер ӘҚҚ органы әуе кемесі авариялық жағдайда деп белгілесе, осы Нұсқаулықтың 423-тармағында көрсетілген жағдайларды қоспағанда, ол авариялық жағдай сипаты туралы жақында орналасқан әуе кемелерінің экипаждарына хабарлайды.

**Ескерту. 422-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 12.11.2013 № 887 бұйрығымен (алғашқы ресми жарияланғаннан кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).**

423. Егер ӘҚҚ органында әуе кемесі заңсыз қол сұғу объектісі деген ақпарат болса, егер де бұл туралы әуе кемесінің экипажы хабарламаса және мұндай жағдай тығырыққа әкеп соғады деп болжауға негіздеме болса, "ауа – жер" байланыс арналары бойынша берілетін хабарламаларда авариялық жағдай сипаты берілмейді.

### **19-1-тарау. Әуе қозғалысына қызмет көрсету процесінде үйлестіру**

**Ескерту. Нұсқаулық 19-1-тараумен толықтырылды - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 17.03.2014 № 197 (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі); жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрықтарымен.**

423-1. Әуе қозғалысына қызмет көрсету жауапкершілігін әуе қозғалысына қызмет көрсететін (әуе қозғалысын басқаратын) бір диспетчерлік орган қабылдаушы органның келісімінсіз екіншісіне бермейді, олар оны осы Нұсқаулықтың 423-2, 423-3 және 423-4-тармақтарына сәйкес алады.

ӘҚҚ және басқа да сөйлеуді үйлестіру рәсімдерін тапсыру үйлестіру туралы ақпарат жазылатын және кемінде 30 тәулік сақталатын байланыс құралдарын пайдалана отырып жүзеге асырылады.

423-2. Тапсырушы орган қабылдаушы органға байланыс арналары арқылы ағымдағы ұшу жоспарының тиісті бөлігін және сұралған басқаруды тапсыруға қатысты кез келген диспетчерлік ақпаратты жібереді.

423-3. Радиолокациялық деректерді немесе тәуелді бақылаудың автоматты таратылатын деректерін пайдалана отырып, ӘҚҚ тапсыру жүзеге асырылған кезде осы тапсыруға қатысты диспетчерлік ақпаратқа радиолокациялық деректер немесе бақылауды тапсыру алдында ғана алынған тәуелді бақылаудың автоматты таратылатын деректеріне сәйкес ӘҚ жағдайына және қажет болса, жол сызығы мен жылдамдығына қатысты ақпарат енгізіледі.

**Ескерту. 423-3-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

423-4. Қабылдаушы диспетчерлік орган:

1) егер бұрын екі тиісті орган арасында жасалған келісімде кез келген мәлімдеменің жоқтығы көрсетілген талаптармен келісім ретінде қаралатыны көзделмесе, тапсырушы

диспетчерлік орган көрсеткен шарттармен ӘҚҚ қабылдау қабілеттігі туралы мәлімдейді немесе осы шарттарға қажетті кез келген өзгерістер туралы хабарлайды;

2) оның пікірі бойынша басқаруды тапсыру сәтінде ӘК болуға қажетті ұшудың кейінгі бөлігіне қатысты кез келген басқа ақпаратты немесе рұқсатты көрсетеді.

**Ескерту. 423-4-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

423-5. АFIS органы мен аралас диспетчерлік қызмет көрсету органдары немесе ҰАО арасында ӘҚҚ үйлестіру және беру өзара іс-қимыл жасау рәсімдері туралы келісімге сәйкес жүзеге асырылады.

**Ескерту. 423-5-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

423-6. Диспетчерлік қызмет көрсетудің аралас органдары арасында ӘҚҚ-ны үйлестіру және тапсыру өзара іс-қимыл жасау рәсімдері және жұмыс технологиялары туралы келісімдерге сәйкес жүзеге асырылады.

423-7. Бір ӘҚҚ органы (ӘҚҚ қызметі) құрамындағы әуеайлақтық және аудандық диспетчерлік пункттер (секторлар) арасындағы үйлестіру ӘҚҚ қызметінің диспетчерлерінің жұмыс технологияларына сәйкес жүзеге асырылады.

Басқа жағдайларда диспетчерлік қызмет көрсетудің аралас органдары арасында ӘҚҚ үйлестіру және тарату өзара іс-қимыл жасау рәсімдері туралы келісімге сәйкес жүзеге асырылады.

**Ескерту. 423-7-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

423-8. ӘҚҚ органдары сөйлеу байланысын қолдана отырып, үйлестіру қажеттілігін минимумға келтіру үшін ӘҚҚ үйлестіру және тапсыру рәсімдерін белгілейді және қолданады.

Осындай үйлестіру рәсімдері мынадай элементтерді қамтиды:

1) жауапкершілік аудандарын және ортақ мүдделерді, әуе кеңістігінің құрылымын және әуе кеңістігінің сыныптамасын (сыныптарын) анықтау;

2) әуе қозғалысына қызмет көрсету бойынша функцияларды табыстаудың кез келген түрі;

3) автоматтандырылған және/немесе сөйлеу байланыс құралдарының көмейгімен берілетін үйлестіру жөніндегі хабарламаларды қолдануды қоса алғанда, ұшу жоспарларымен және диспетчерлік деректермен алмасу;

4) байланыс құралдары;

5) ӘҚҚ органдары арасындағы үйлестірушілікке өтінім беру тәртібі;

б) үйлестірудің негізгі нүктелері, ӘҚҚ-ны тапсыру жүзеге асырылатын эшелондар, байланыс;

7) ӘК-ні ӘҚҚ-ға тапсыру және қабылдау шарттары, ӘҚҚ-ны тапсыру сәтіндегі белгіленген ұшу биіктіктері/эшелондары, эшелондау минимумдары немесе интервалдары;

8) ӘҚҚ бақылау жүйелерін пайдалану кезіндегі үйлестіру;

9) күтпеген жағдайлар орын алғанда қолданылатын іс-шаралар жоспары.

423-9. Ұшу кезінде ерекше жағдайлар орын алғанда және/немесе әуе кемесі ерекше жағдайларда ұшқан кезде үйлестіруге қатысты хабарламада әуе кемесі ұшыраған жағдайлар туралы ақпарат кіреді.

## **20-тарау. Әуе қозғалысын пайдаланушы мен қызмет көрсету органдарының арасындағы іс-қимылдарды үйлестіру**

**Ескерту. 20-тараудың тақырыбы жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

424. ӘҚҚ органдары өздерінің міндеттерін орындаған кезде әуе кемесінің қозғалысы туралы берілген ақпараттар бөлігінде пайдаланушының қажеттіліктерін ескереді және осы Нұсқаулықта белгіленген жағдайларда осындай ақпарат береді.

425. Пайдаланушының сұрауы бойынша оған немесе өзі тағайындаған өкілге және мүмкіндік болған жағдайда ӘҚҚ органдары алатын және басшылықты осы пайдаланушы қамтамасыз ететін ұшуды орындауға қатысты хабарлама (оның ішінде орналасқан жері туралы мәлімет) беріледі.

## **21-тарау. ӘҚҚ және ӘҚБ органдарының арасындағы іс-қимылдарды үйлестіру**

**Ескерту. 21-тараудың тақырыбы жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

426. Әуе кемелерінің ұшуына қатысты ӘҚҚ және ӘҚБ органдарының арасындағы әрекеттерді үйлестіру әуе кеңістігін пайдалануды алдын ала, тәулікке, ағымдағы уақытқа жоспарлау кезінде, сондай-ақ әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде жүзеге асырылады.

427. ӘҚҚ органдары мен ӘҚБ органдары арасында әуе кемелерінің ұшу қауіпсіздігіне және кедергісіз ұшуды жүргізуге қатысты ақпараттармен алмасу жүргізіледі.

428. Әуе кемесінің ұшудың белгіленген бағыттан ауытқушылығы кезінде ӘҚҚ (ӘҚБ) органдары мынадай шаралар қолданады:

1) қолдағы құралдарды пайдалана отырып, әуе кемесінің экипажымен байланыс орнатады, оның орналасқан орнын хабарлайды және әуе кемесін белгіленген ұшу бағытына алып шығу үшін шаралар қолданады;

2) ауытқу нәтижесінде әуе кемесі кірген немесе кіруі мүмкін жауапты ауданда ӘҚҚ және ӘҚБ-ның аралас органдарына хабарлайды.

429. Егер ӘҚҚ органы бағдардан ауытқып кеткен немесе танылмаған әуе кемесі заңсыз қол сұғу объектісі болуы мүмкін деген ақпарат алса, бұл туралы азаматтық авиациясы саласындағы уәкілетті орган хабарлау схемасына сәйкес ӘҚБ органына хабарлайды.

## **21-1-тарау. ӘҚҚ органы мен аэронавигациялық ақпараттарды басқару қызметінің арасын үйлестіру**

**Ескерту. Нұсқаулық 21-1-тараумен толықтырылды - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі); жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрықтарымен.**

429-1. Аэронавигациялық ақпаратты басқару қызметі ӘҚҚ органдарына әуе қозғалысының қауіпсіздігін, тұрақтылығын және тиімділігін қамтамасыз ету үшін қажетті аэронавигациялық ақпарат құжаттарын ұсынады. Бұл құжаттарға мыналар жатады:

1) Қазақстан Республикасының аэронавигациялық ақпарат жинағы (AIP);

2) алып тасталды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

3) электрбайланыс құралдары арқылы таратылатын және кез келген аэронавигациялық жабдықтың қолданысқа енгізілуі, жай-күйі немесе қызмет көрсету мен қағидаларының өзгеруі туралы ақпаратты қамтитын хабарлама; ұшуды орындаумен байланысты персонал үшін маңызды болып табылатын дер кезіндегі ескерту (бұдан әрі - NOTAM).

ӘҚҚ органдарына, сұрау салу бойынша, егер аэронавигациялық ақпарат қызметінде бар болса, іргелес мемлекеттердің аэронавигациялық ақпарат құжаттары беріледі.

ӘҚҚ органы (ӘҚҚ қызметі) ӘҚҚ персоналын аэронавигациялық ақпаратты басқару бөлімінен алынатын аэронавигациялық ақпарат құжаттарындағы соңғы өзгерістермен таныстыру бойынша рәсімдерді әзірлейді.

**Ескерту. 429-1-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 17.03.2014 № 197 (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі); өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрықтарымен.**

429-2. Аэронавигациялық ақпараттарды басқару қызметінің органдарын ең соңғы ұшар алдындағы ақпараттарды беруге және әуе кеңістігін пайдаланушылардың аэронавигациялық ақпараттарға қажеттілігін қанағаттандыруға мүмкіндік беретін мәліметтермен қамтамасыз ету үшін ӘҚҰ органдары аэронавигациялық жағдайдың барлық өзгерістері туралы мыналарға қатысты аэронавигациялық ақпараттарды басқару қызметінің органына:

1) мыналарға қатысты қолданылатын шекарадағы алдын ала жоспарланған (пайдалану тексеруін қоса алғанда) орнатуларды, өзгертулерді, айтарлықтай өзгерістерді (тігінен және көлденеңінен):

әуе қозғалысына қызмет көрсететін жауапкершілік (аймақтарына) аудандарына;

ӘҚҰ маршруттарына;

ұшу ақпараттарының (ӘҰ бақыламайтын) аудандарына;

жергілікті диспетчерлік пункттің аудандарына (ҰАО);

2) орналасқан жері, жиілігі, дабылдарды, идентификаторларды, белгілі ауытқуларды, бақылаушы және байланыс құралдарына, радионавигациялық құралдарға техникалық қызмет көрсету кезеңдеріне;

3) күту аймағындағы ұшу, қонуға бет алу, ұшып келу және ұшып кету, схемаларын, шуылдың төмендегендігі және басқа ұшуларды анықтауға тиісті рәсімдерде;

4) өту эшелоны, абсолютті биіктіктен және абсолютті кіші биіктіктен өту секторында;

5) әуеайлақтағы жер үстінде (шек қойылған көріну жағдайындағы рәсімдерді қоса алғанда) пайдалану рәсімдеріне;

6) ӘҚҰ органдарының жұмыс сағатына;

7) әуе қозғалысына қызмет көрсету маршруттарының схемалары мен желі құрылымына;

8) ұшуды жүргізу үшін маңызды деп есептелетін басқа да әр түрлі ақпараттарды, қолданатын ұйғарымдар мен ережелерді дереу хабарлайды.

**Ескерту. 429-2-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

429-3. Аэронавигациялық жүйеге өзгерістер енгізбестен бұрын ӘҚҰ қызметі жариялауға арналған тиісті материалдарды дайындау, ресімдеу және шығару үшін аэронавигациялық ақпаратты басқару қызметіне қажетті уақытты есепке алуға тиіс.

Егер енгізілетін өзгерістер аэронавигациялық карта мен (немесе) автоматтандырылған жүйелерге енгізуге жататын болса, олар Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2017 жылғы 30 маусымдағы № 420 бұйрығымен (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 15427 болып

тіркелген) бекітілген Азаматтық авиацияда аэронавигациялық ақпаратпен қамтамасыз ету қағидаларында белгіленген мерзімде аэронавигациялық ақпаратты басқару қызметіне ұсынылады.

Ескерту. 429-3-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.12.2017 № 911 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

**21-2-тарау. Әуе қозғалысына қызмет көрсету қызметі мен байланыс және радиотехникалық жабдықтарды пайдалану қызметі арасындағы үйлесімділік**

Ескерту. Нұсқаулық 21-2-тараумен толықтырылды - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі); жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрықтарымен.

429-4. Байланыс пен ұшуды радиотехникалық қамтамасыз ету құралдарының жұмысындағы (оларды қосу мен ажыратуды қоса алғанда) барлық өзгерістерді РТЖБП қызметінің персоналы ұшу басшысына (ӘҚҰ диспетчеріне) баяндайды.

429-5. Байланыс және радиотехникалық жабдықты пайдалану қызметі ӘҚҚ органын (ӘҚҚ қызметін) мына талаптарға сәйкес қонуға кіруді қамтамасыз ететін ақпаратпен немесе істен шығуды (радиотехникалық құралдардың жұмысындағы ақаулықтарды) көрсететін құралдармен қамтамасыз етеді:

1) жақындау диспетчерлік пункті мен шеңбер диспетчерлік пункті үшін:

белгіленген STAR-ды қолдау үшін қолданылатын радиотехникалық құралдарға қатысты 2 минут ішінде;

қонуға кірудің бастапқы, аралық учаскесінде, аспап бойынша қонуға кірудің соңғы кезеңінде ұшуды қамтамасыз ету үшін қолданылатын (оның ішінде ҰҚЖ-да орнатылған) радиотехникалық құралдарға қатысты шұғыл түрде;

белгіленген SID бойынша ұшып көтерілу және биіктікті алуды қамтамасыз ету үшін қолданылатын (оның ішінде ҰҚЖ-да орнатылған) радиотехникалық құралдарға қатысты шұғыл түрде;

2) әуеайлақтық диспетчерлік пункт үшін ("Мұнара" диспетчерлік пункті):

қонуға кірудің соңғы кезеңін қамтамасыз ету үшін қолданылатын (оның ішінде ҰҚЖ-да орнатылған) радиотехникалық құралдарға қатысты шұғыл түрде;

белгіленген SID бойынша ұшып көтерілу және биіктікті алуды қамтамасыз ету үшін қолданылатын (оның ішінде ҰҚЖ-да орнатылған) радиотехникалық құралдарға қатысты шұғыл түрде.

ӘҚҚ органын (ӘҚҚ қызметін) ұшуды қамтамасыз ететін радиотехникалық жабдық және байланыс құралдарына қатысты істен шығулар немесе олардың жұмысқа жарамсыз күйі туралы ақпаратпен немесе көрсету құралдарымен қамтамасыз ету

тәртібі аэронавигациялық ұйым (филиал) басшысының бұйрығымен бекітілетін радиотехникалық жабдық және байланыс құралдарын (бұдан әрі – РТЖ және байланыс құралдары) резервтеу жөніндегі нұсқаулықтарда жазылады.

**Ескерту. 429-5-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 17.03.2014 № 197 бұйрығымен (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).**

429-6. ӘҚҚ органында (ӘҚҚ қызметінде) ұшуды радиотехникалық қамтамасыз ету және байланыс құралдарымен жұмыс істеу бойынша ескертулер журналы жүргізіледі (еркін нысанда).

**Ескерту. Нұсқаулық 429-6-тармақпен толықтырылды - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 17.03.2014 № 197 бұйрығымен (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).**

**22-тарау. Байланыс жұмыс істемеген авариялық жағдайларда және күтпеген жағдайларда әрекет ету тәртібі**

**Ескерту. 22-тараудың тақырыбы жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

**1-параграф. Авариялық жағдайда әрекет ету тәртібі**

430. Авариялық жағдай туындағаны туралы хабар алған кезде ӘҚҚ органы мынадай іс-қимылдар жасайды:

1) егер әуе кемесінің экипажы нақты қай жерде екенін және ұшу биіктігін хабарламаған болса, немесе мұндай ақпарат белгісіз болса, әуе кемесін тану шараларын қолданады, оқиғаның сипатын, әуе кемесі экипажының ниетін, әуе кемесінің орналасқан орны мен ұшу эшелонын нақтылайды;

2) әуе кемесі экипажының сұрауы бойынша қажетті көмек көрсетеді;

3) әуе кемесі экипажының сұрауы бойынша оған көмек көрсетуге мүмкіндігі бар басқа ӘҚҚ органын немесе қызметін шақырады;

4) әуе кемесі экипажынан борттағы адамдар саны, қалған жанармай көлемі, қауіпті жүктердің бар-жоғы туралы ақпарат сұрайды;

5) хабарлау схемасына сәйкес мүдделі органдарға хабарлайды.

Осы тармақтың 4) тармақшасында көрсетілген ақпарат, егер ол Пайдаланушыдан немесе басқа көздерден алынбаған жағдайда ғана ұшу экипажынан сұратылатын болады және маңызды ақпаратпен шектелетін болады.

**Ескерту. 430-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

430-1. Авариялық жағдай орын алған кезде ӘҚК органдары мен әуе кемелері арасында байланыс жүргізу кезінде адами фактор аспектілерін ескеру қажет.

**Ескерту. Нұсқаулық 430-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 14.04.2016 № 375 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

430-2. Мүмкіндігінше ҚШРЛ кодын өзгертуден аулақ болу керек. Қозғалтқыштары істен шыққан әуе кемелеріне маневр жасау жөніндегі нұсқауларды минимумға дейін шектеу керек. Қажет болған жағдайда, қалыптасқан мән-жайлар туралы авариялық жағдайда тұрған әуе кемесінің жанында ұшуды орындайтын басқа әуе кемелері хабардар етіледі.

**Ескерту. Нұсқаулық 430-2-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

431. Авариялық жағдайдағы әуе кемесіне, заңсыз араласу әрекеті болғанын қоса алғанда, басқа әуе кемелерімен салыстырғанда басымдық беріледі.

432. ҚШРЛ қабылдау-жауап беру құралымен жабдықталған әуе кемесінің экипажы әуе кемесінің заңсыз араласу объектісі болып табылатынын білдіру үшін "7500" кодын, ал қауіпті және тікелей қатерге ұшырағанын және оған шұғыл көмек қажет екенін білдіру үшін "7700" кодын белгілеуге тиіс. Ал ADS-B және ADS-C құрылғыларын қоса алғанда, басқа бақылау жүйелерінің құрылғыларымен жабдықталған әуе кемелері қолдарында бар құралдардың көмегімен апатты дабылдарды және/немесе шұғыл дабылдарды бере алады.

433. "А" режиміндегі "7500" кодының тұрақсыз автоматы индикациясы жағдайында , ӘҚК органының диспетчері ҚШРЛ декодерін алдымен "А" режиміндегі "7500" кодына, кейіннен – "7700" кодына ауыстырып қосады.

434. Әуе кемесі заңсыз араласу әрекетіне ұшырағаны немесе әуе кемесі бортында жарылу қаупі туындағаны туралы ескерту түскені жайлы ақпарат алғаннан кейін ӘҚК органдары әуе кемесі экипажының сұраныстарын қамтамасыз етеді, ұшу маршрутына және экипаж қонуы мүмкін әуеайлаққа қатысты аэронавигациялық құралдар, қызмет көрсету ережелері мен түрлері туралы барлық ақпараттарды береді, сондай-ақ, ұшудың барлық кезеңдерін кедергісіз орындалуын қамтамасыз ету үшін қажетті барлық мүмкіндіктерді жасайды.

435. ӘҚК органдары қосымша мына әрекеттерді қолданады:

1) әуе кемесі экипажының жауабын күтпестен, ұшуды қауіпсіз орындауға қатысты ақпараттарды беруді жалғастыра береді;

2) қолда бар барлық құралдарды пайдалана отырып, ұшуды бақылайды, сондай-ақ, әуе қозғалысына қызмет етуді шектес ӘҚК (ӘҚБ) органдарына беруді үйлестіреді;

3) тиісті ӘҚК (ӘҚБ) органдарын, ұшуға қатысы бар шектес ұшу ақпарат аудандарындағы органдарды қоса алғанда, тиісінше хабарландырады. Бұл кезде, әрбір



ӘҚҚ органын оның жауап беретін ауданына әуе кемесінің кіруі мүмкін екендігі туралы тиісті ақпаратпен қамтамасыз ету үшін, ұшу барысына ықпал ететін барлық факторлар ескеріліп, жанармай қоры, маршруттың және белгіленген пункттің өзгеру мүмкіндігі хабарлануы қажет;

4) мыналарға хабар беріледі:

пайдаланушы немесе тағайындалған өкіліне (мүмкіндік болған жағдайда);

хабарлау схемасына сәйкес тиісті іздестіру мен құтқаруды үйлестіру орталығына.

5) заңсыз араласу әрекеттеріне қатысты ақпаратты тағайындалған уәкілетті органға жібереді.

436. Әуе кемесінің бортында бомба немесе басқа жарылғыш құрылғы орналастырылғанына байланысты қауіп туғаны туралы ақпарат алған жағдайда ӘҚҚ органы мынадай қосымша әрекеттерді қолданады:

1) тікелей радиобайланыс болған жағдайда әуе кемесінің экипажына қауіп төнгені туралы және қатерге қатысты жағдайлар туралы хабарлайды;

2) тікелей радиобайланыс болмаған жағдайда әуе кемесінің экипажына басқа ӘҚҚ органдары немесе басқа қолда бар арналар арқылы хабарлайды.

437. ӘҚҚ органы әуе кемесі экипажының ниетін нақтылайды және ол туралы осы ұшуға қатысы бар ӘҚҚ (ӘҚБ) органдарына хабарлайды.

438. Осы әуе кемесіне қатысты басқа әуе кемелерінің ұшу қауіпсіздігіне, сондай-ақ, жердегі қызметкерлер мен құрылғыларға қатер туғызуға жол бермейтін барлық шаралар қолданылады.

439. Ұшып жүрген әуе кемесінің экипажына белгіленген пунктке дейін ұшуға жаңадан рұқсат беріледі. Әуе кемесі экипажының сыртқы атмосфера қысымымен әуе кемесі бортындағы атмосфера қысымын теңестіру (азайту) үшін орындалатын әуе кемесін биікке көтерілу немесе төмендеу үшін рұқсат сұраған жағдайда, ӘҚҚ органы оған сондай рұқсат береді.

440. Жерде тұрған әуе кемесіне арнайы осы мақсаттар үшін белгіленген, басқа әуе кемелері мен құрылғыларынан барынша алысқа орналастырылған тұраққа (жерге) барып тұруға бұйрық беріледі, қажет болған жағдайда ұшу-қону жолағын босату талап етіледі. Егер жолаушылар мен әуе кемесі экипажын құтқару жүргізіліп жатқан жағдайда, басқа әуе кемелері, көлік құралдары мен жердегі қызметкерлер қауіп төнген әуе кемесінен алшақ қауіпсіз жерде болулары қажет.

441. Жарылғыш құрылғыға қатысты ӘҚҚ органдары әуе кемесінің экипажына қандай да бір нұсқаулар немесе ұсыныстар бермейді.

442. Заңсыз араласу объектісі екені белгілі болған әлде мүмкін болып табылатын немесе басқа себептермен оқшаулауға тура келген әуе кемесі экипажына арнайы осы мақсаттар үшін белгіленген, басқа әуе кемелері мен құрылғыларынан барынша алысқа орналастырылған тұраққа (жерге) барып тұруға бұйрық беріледі. Мұндай тұрақ бос болмаған немесе белгіленбеген жағдайда әуеайлақ әкімшілігімен алдын-ала келісім

бойынша әуе кемесі экипажына орналасуға рұқсат беріледі. Осылайша жермен жүру маршруты әуеайлақтағы адамдардың, басқа әуе кемелері мен құрылғыларының қауіпсіздігіне қатер төндіретін кез-келген жағдайды болдырмауды ойластыра отырып, таңдалуы қажет.

## **2-параграф. Апатты төмендеу**

443. Берілген эшелонда ұшу қауіпсіздігіне қауіп туындаған жағдайда ӘК командиріне ол туралы ӘҚК органына шұғыл түрде хабарлай отырып, эшелонды (биіктікті) өз бетінше өзгерту құқығы беріледі.

Мұндай жағдайда ӘК командирі тәртіп бойынша ұшу эшелонын (биіктігін) өзгертпестен, ӘК маршрут осінен 30 (градусқа) оңға бұрып, 10 теңіз милясынан кейін таңдалып алынған ұшу эшелонына (биіктігіне) бір мезгілде биіктігіне өзгерте отырып, оны бұрынғы курсына қайта шығарады. ӘК командирі бұл маневрді жасағаны туралы ӘҚК органын хабардар етеді.

Шұғыл түрде төмендеу талап етілетін жағдайларда ӘК командирі бұруды бастау сәтінен бастап ұшуды пайдалану нұсқаулығының шектеулері шеңберінде оны орындайды. Жаңа ұшу эшелонына (биіктігіне) орналасқаннан кейін ӘК командирі ӘҚК органдарымен келісе отырып, ӘК-ні әуе трассасына немесе жергілікті әуе желісіне шығарады.

**Ескерту. 443-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

444. ӘҚК органы эшелондар қиылысуы мүмкін апатты төмендеу орындалғаны туралы хабар алысымен, әуе қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз етудің мүмкін болған шараларының барлығын жүзеге асырады. ӘҚК органдары апатты жағдайда төмендеуді орындаған әуе кемесімен келіспеушілік туындаған басқа әуе кемелеріне бұл туралы ақпарат жібереді.

445. Апатты жағдайда төмендеудің орындалғаны туралы ақпаратты жібергеннен кейін ӘҚК органы барлық әуе кемелеріне апатты төмендеу кезінде және одан кейін орындалуға тиісті әрекеттер туралы тапсырмалар береді. Бұдан басқа, тиісті ӘҚК органы өзге де ынталы ӘҚК (ӘҚБ) органдарына бұл туралы хабарлайды.

## **2-1-параграф. Ұшу кезінде отынды төгу**

**Ескерту. 19-тарау 2-1-параграфпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

445-1. ӘК бақыланатын әуе кеңістігінде ұшқан кезде және отын құю қажеттілігі кезінде ӘК экипажы бұл туралы диспетчерге хабарлайды.

Отынды құю қажеттілігі туралы баяндаманы алған кезде диспетчер ӘК экипажымен келіседі:

ұшу бағыты, мүмкіндігінше, алыс жақтан өтуі тиіс ірі қалалар мен елді мекендер, жақсырақ су кеңістігінің үстінде және найзағай болған немесе күтілетін аудандардан тыс жерде;

1800 метр (6000 фут) төмен болмауы тиіс ұшу эшелоны (биіктігі), егер ұшудың басқа эшелоны (биіктігі) көзделмесе;

отынды құю ұзақтығы.

**Ескерту. 19-тарау 445-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

445-2. Басқа белгілі әуе кемелері отынды ағызатын әуе кемесінен алыстатылуы тиіс:

1) отынды құятын әуе кемесінің артында емес, көлденеңінен 19 километр (10 теңіз милі) кем емес;

2) тік эшелондауды қамтамасыз ету кезінде отынды құятын әуе кемесінің артында ұшу уақытының 15 минуты ішінде немесе 93 километр (50 теңіз милі) қашықтықта болған жағдайда:

отын құйылатын әуе кемесінен жоғары болған кезде кемінде 300 метр (1000 фут);

отын құйылатын әуе кемесінен төмен болған кезде 900 метрден (3000 фут) кем емес

**Ескерту. 19-тарау 445-2-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

445-3. Егер ӘК отынды төгу кезінде радио үнсіздігін сақтаса, ӘК экипажымен радио үнсіздікті тоқтату уақытын келіседі.

**Ескерту. 19-тарау 445-3-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

### **3-параграф. Жерүсті радиоқұрылғысының істен шығуы**

446. ӘҚҚ мақсаттары үшін қолданылатын жерүсті радиоқұрылғылар істен шыққан жағдайда, ӘҚҚ органының диспетчері мынадай шаралар қолданады:

1) 121,5 МГц апатты жиіліктегі радиобайланысты орнатуға тырысады;

2) радиоқұрылғының істен шыққаны туралы шектес диспетчерлік пункттерге немесе ӘҚҚ (ӘҚБ) органдарына хабарлайды;

3) әуедегі жағдай туралы ақпараттарды шектес диспетчерлік пункттерге немесе ӘҚҚ (ӘҚБ) органдарына хабарлайды;

4) осы диспетчерлік пункттермен немесе ӘҚК (ӘҚБ) органдарымен байланыс орнатқан жағдайда әуе кемелерінің белгіленген эшелондау аралығын қамтамасыз ету және сақтау жөніндегі әдістерді келіседі;

5) істен шыққаны радиокұрылғыны жөндегенге дейін шектес диспетчерлік пункттерге немесе ӘҚК (ӘҚБ) органдарына бақылауда ұшуды орындап жүрген әуе кемелерінің мұның жауап беретін ауданына (аумағына) кіруін шектейді немесе тыйым салады.

447. Ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында жердегі радиокұрылғының толық істен шығу салдарын азайту үшін Қазақстан Республикасы Қазақстан Республикасының министрі міндетін атқарушының 2015 жылғы 26 наурыздағы № 345 бұйрығымен (Нормативтік құқықтық актілерінің мемлекеттік тіркеу тізілімдер № 11285 болып тіркелген) бекітілген Азаматтық авиацияда ұшуды және авиациялық радиобайланыс радиотехникалық қамтамасыз ету қағидаларына сәйкес ҰРТҚ және байланыс құралдарын резервтеу жөніндегі нұсқаулық әзірленеді.

**Ескерту. 447-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Инвестициялар және даму министрінің 23.11.2015 № 1081 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

#### **4-параграф. Жиілікті бұғаттау**

448. Борт қабылдағышы радиобайланыс жиілігін абайсызда бұғаттап қойған жағдайда мынадай шаралар қолданылады:

1) жиілік бұғатталған әуе кемесін анықтау шараларын қолдану;

2) егер әуе кемесі анықталған болса, "әуе – әуе" байланысы үшін әуе кемелері экипаждарының пайдалануына арналған кез-келген ОВЧ-жиілікте, 121,5 МГц апатты жиілікте немесе кез-келген басқа байланыс құралдарының көмегімен әуе кемесімен байланыс орнатуға тырысу қажет, ал егер әуе кемесі жерде тұрған болса, тікелей қарым-қатынас орнату қажет;

3) егер әуе кемесімен байланыс орнатылған болса, ұшу экипажына тиісті диспетчерлік жиілікте байқаусызда берілген хабарламаны тоқтату үшін шұғыл шаралар қолдануға тапсырма беріледі;

4) егер жиілікті бұғаттаудан шығару мүмкін болмаса, әуе қозғалысын ұйымдастыру мақсатында резервті жиілік қолданылады.

#### **5-параграф. ӘҚК жиіліктерін рұқсатсыз пайдалану**

449. Бөгде тұлғалардың жиілікті рұқсатсыз пайдалануы кезінде ӘҚК органы мынадай әрекеттер жасайды:

1) беріліп жатқан жалған немесе адастыруы мүмкін тапсырмалардың немесе шешімдердің күшін жояды;

2) байланыстағы әуе кемелері экипаждарын жиілік бойынша жалған немесе адастыруы мүмкін тапсырмалардың немесе шешімдердің беріліп жатқаны туралы хабардар етеді;

3) байланыстағы әуе кемелері экипаждарына орындамас бұрын беріліп жатқан тапсырмалар мен шешімдерді тексеру туралы тапсырма береді;

4) қажет болған жағдайда байланыстағы әуе кемелері экипаждарына басқа жиілікке ауысу туралы тапсырма береді;

5) байланыстағы әуе кемелері экипаждарын жиілік бойынша жалған немесе адастыруы мүмкін тапсырмалардың немесе шешімдердің берілуінің тоқтатылғаны туралы хабардар етеді.

450. Жиілік бойынша жалған немесе адастыруы мүмкін тапсырмалардың немесе шешімдердің беріліп жатқанын байқаған жағдайда ӘҚК қызметі радиотехникалық жабдықтар мен байланысты пайдалану қызметін хабар тарату құралды табу және хабар беруді тоқтату үшін шаралар қолдану туралы хабардар етеді.

#### **6-параграф. Авариялық эшелондау**

451. Егер авариялық жағдайда көлденең эшелондаудың белгіленген аралығын сақтау мүмкін болмаса, авариялық эшелондау қолданылуы мүмкін. Ол әуе кеңістігіндегі әуе кемелерінің арасындағы тік эшелондаудың минимумы 300 метр (1000 фут) өлшемі қолданылатын кезде тік эшелондаудың қолданыстағы минимумының жартысына сәйкес келеді (150 метр (500 фут)) және тік эшелондаудың минимумы 600 метр (2000 фут) қолданылатын кезде, әуе кеңістігіндегі әуе кемелерінің арасы 300 метр (1000 фут) болады.

452. Авариялық эшелондау қолданылған жағдайда әуе кемелерінің экипаждары оның қолданылғаны және қолданылған минимум туралы хабардар етіледі. Бұдан басқа, барлық тиісті әуе кемелерінің экипаждарына негізгі қозғалыс туралы ақпарат беріледі.

#### **7-параграф. Шиеленісті жағдай туралы қысқа мерзімді ескертулер беру**

453. Шиеленісті жағдай туралы қысқа мерзімді ескертулер беру радиолокациялық деректерді өңдеу жүйелеріне енгізілген деректерге негізделген бақылау функциясы болып табылады. STCA функциясының мақсаты диспечерге әуе кемелерінің эшелондаудың белгіленген минимумдерін ытимал немесе нақты бұзушылықтар туралы уақтылы ескерту беру арқылы әуе кемелерінің соқтығысуына жол бермеуге көмек көрсету болып табылады.

STCA қызметін пайдалану кезінде барометрлік биіктік туралы хабарлама беру мүмкіндігі бар әуе кемелерінің үш өлшемде орналасқан орны туралы ағымдағы және болжамды деректер әуе кемелерінің жақын орналасу қашықтығын анықтау мақсатымен бақыланып отырады.

Егер қандайда бір уақыт кезеңі ішінде әуе кемелерінің үш өлшемдік орналасу орны арасындағы қашықтықты белгіленген эшелондау минимумінен аз шамаға қысқарту болжанса, әуе кемелері жауапкершілік ауданында тұрған диспетчерге дыбыстық және (немесе) көзбен шолып ескерту берілетін болады.

**Ескерту. 453-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

454. STCA қызметін қолданған жағдайда ӘҚҚ STCA қызметін қолдануға қатысты нұсқаулықтар әзірлейді. Мұндай Нұсқаулықтарды аэронавигациялық ұйымның (оның бөлімшесінің) басшысы бекітеді.

**Ескерту. 454-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

455. STCA функциясын қолдануға қатысты нұсқаулықтарда мыналар ескертіледі:

- 1) STCA беру құқығы бар әуе кемелерінің түрлері;
- 2) STCA қызметі іске асырылатын әуе кеңістігінің секторлары мен аудандары;
- 3) STCA-ның диспетчерге байқалу әдісі;
- 4) ескерту берудің өлшемдері, сондай-ақ оның мерзімі;

5) STCA әуе кемелері жолдарының жекелеген жолақтарында рұқсат етілмейтін жағдайлар;

6) STCA қызметі рұқсат етілмеген ұшуларға қатысты қолданылатын тәртіптемелер.

456. Бақылаудағы ұшуларға қатысты STCA берілген жағдайда ӘҚҚ органының диспетчері белгіленген эшелондау аралығының бұзылуына жол бермеу үшін тиісті әрекет жасайды.

Негізсіз ескертулер назарға алынбайды.

457. STCA берілгеннен кейін эшелондау минимумы бұзылған жағдайда ӘҚҚ органы инцидент туралы есеп (міндетті хабарлама) жасайды және оны деректерді тарату жүйесі арқылы аэронавигациялық ұйымның тиісті құрылымдық бөлімшесінің атына жібереді.

**Ескерту. 457-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Инвестициялар және даму министрінің 23.11.2015 № 1081 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

458. ӘҚҚ қызметі берілген барлық STCA бойынша 30 күн бойы электронды жазбалардың сақталуын қамтамасыз етеді.

**8-параграф. Борттық соқтығысуды ескерту жүйесімен жабдықталған әуе кемелеріне қатысты қолданылатын қағидалар**

459. Егер әуе кемесінің экипажы соқтығысу қаупін (ағылшын тіліндегі аббревиатурасы – RA, (бұдан әрі – RA)) шешу жөніндегі БСЕЖ ұсынысын алғаны

туралы хабарлаған жағдайда, әуе кемесінің экипажы шиеленісті жағдайдың шешілгені туралы хабарламайынша, ӘҚҚ органының диспетчері әуе кемесінің ұшу траекториясын өзгерту жөнінде ешқандай әрекет жасамайды.

460. Әуе кемесінің экипажы RA-ны орындауға байланысты әрекет жасаған бойда немесе RA туралы хабарлаған кезде, ӘҚҚ органының диспетчерінен RA-ға сәйкес басталған, тікелей маневр жасауға қатысы бар басқа әуе кемелері мен аталған әуе кемесі арасындағы эшелондаудың белгіленген аралығын қамтамасыз етуге байланысты жауапкершілік алынады.

ӘҚҚ органының диспетчері эшелондаудың белгіленген аралықтарын қамтамасыз етуді мынадай жағдайда қайта жаңалайды:

- 1) әуе кемесі экипажынан маневрдің аяқталғаны және ұшудың диспетчер бастапқыда берген рұқсатқа сәйкес орындалып жатқаны туралы хабар алған жағдайда;
- 2) ӘҚҚ органының диспетчері әуе кемесінің экипажынан баяндауды алғанын растайды және әуе кемесінің экипажы растайтын диспетчерлік рұқсат береді.

461. БСЕЖ дабыл қаққан жағдайда ӘҚҚ органдары мен әуе кемелері экипаждарының қолданатын фразеологиясы ҚР Көлік және коммуникация министрінің міндетін атқарушының 2010 жылғы 15 қазандағы № 454 бұйрығымен (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 6635 болып тіркелген) бекітілген Ұшуды орындау және әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде радиоалмасу және фразеологиясының қағидаларында бар.

**Ескерту. 461-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

#### **9-параграф. Ең төменгі қауіпсіз абсолютті биіктік туралы ескерту беру**

462. Ең төменгі қауіпсіз биіктік туралы ескерту функциясы (ағылшын тіліндегі қысқартылған аббревиатура – MSAW, (бұдан әрі – MSAW)) – бұл ӘК-нің жер бетіне жақындағаны туралы уақтылы ескерту беру арқылы диспетчерлік қызмет көрсетілетін жарамды әуе кемелерінің жер бетімен соқтығысуын болдырмауда ӘҚҚ диспетчеріне көмек көрсетуге арналған қауіпсіздікті бақылаудың жердегі құралы немесе оған жасанды кедергі.

**Ескерту. 462-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

463. MSAW функциясын пайдалану кезінде, радиолокациялық ақпарат қосарлы РЛС, MLAT, ADS-B (оларды қолдану кезінде) әуе кемесінің орналасқан жері мен биіктігі туралы ақпарат MSAW ескертуді беру критерийлеріне қол жеткізу тұрғысынан

талданады. ӘК-нің әуе кемесі орналасқан жер үшін өлшемдер бойынша айқындалған биіктіктен төмен болжамды немесе нақты төмендеуі анықталған кезде диспетчерге дыбыстық және/немесе көзбен шолып ескерту берілетін болады.

**Ескерту. 463-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

463-1. MSAW ескертуін беру критерийлері ретінде құрылатын MSAW полигондары және (немесе) жергілікті жер бедері, кедергілер және алдын алу уақыты туралы ақпаратты қамтитын жабдыққа жүктелетін цифрлық деректер пайдаланылады.

**Ескерту. Нұсқаулық 463-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

463-2. Жергілікті жер бедері мен кедергілер туралы ақпаратты қамтитын цифрлық деректер радиолокациялық деректерді өңдеу жүйесіне жүктеледі немесе шегінде MSAW функциясы қолданылатын ауданды (аймақты) MSAW полигондарына бөлу арқылы құрылады. Msaw полигондары рельеф пен кедергілердің ерекшеліктеріне байланысты олардың шыңдарының белгілі координаттары бар геометриялық фигуралар түрінде орнатылады. Әрбір MSAW полигоны үшін тиісті пайдалану тәжірибесі мен талдау негізінде ӘК одан төмен болжамды немесе нақты төмендеген кезде MSAW ескертуі берілетін абсолюттік биіктік белгіленеді. MSAW полигондарының абсолюттік биіктігі ең төменгі қауіпсіз абсолюттік биіктіктерден бірнеше жүз фут төмен орнатылуы мүмкін, мысалы: векторлау кезіндегі ең төменгі абсолюттік биіктік (MRVA), кедергілер аралығының ең төменгі абсолюттік биіктігі (MOCA), сектордың ең төменгі абсолюттік биіктігі (MSA) немесе қажет болған жағдайда MSAW полигонының ең жоғары кедергісінің абсолюттік биіктігімен анықталуы мүмкін.

**Ескерту. Нұсқаулық 463-2-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

463-3. Жергілікті жер бедерін модельдеу үшін азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйым рұқсат еткен жасанды кедергілердің биіктігін ескере отырып, рельефті неғұрлым дәл анықтауды қамтамасыз ететін жергілікті жер бедерінің цифрлық деректері пайдаланылуы мүмкін. MSAW конфигурациялары жасанды нысандар, ғимараттар және өсімдіктер сияқты рельефтік мәліметтерге кірмейтін кедергілерді есепке алу үшін тік қор параметрін қамтиды.

**Ескерту. Нұсқаулық 463-3-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**



464. MSAW қызметін қолдану кезінде ӘҚК органы MSAW қызметін қолдануға қатысты нұсқаулықтар әзірлейді. Мұндай Нұсқаулықтарды аэронавигациялық ұйымның (оның бөлімшесінің) басшысы бекітеді.

**Ескерту. 464-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

465. MSAW функциясын қолдануға қатысты нұсқаулықтарда мыналар қарастырылған:

- 1) MSAW ескертуі берілетін және берілмейтін ұшу түрлері;
- 2) шегінде MSAW функциясы қолданылатын әуе кеңістігінің секторлары немесе аудандары;
- 3) MSAW полигондары үшін орнатылған абсолюттік биіктіктердің мәндері;
- 4) MSAW дисплей әдісі;
- 5) MSAW беру параметрлері, сондай-ақ ескерту уақыты;
- 6) MSAW функциясы әуе кемелері жолдарының жекелеген желілерінде тыйым салынуы мүмкін жағдайлар, сондай-ақ олар үшін MSAW функциясына тыйым салынған ӘК ұшуларына қатысты қолданылатын рәсімдер.

**Ескерту. 465-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

466. Бақылаудағы ұшуларға қатысты MSAW берілген жағдайда мынадай әрекеттер жасалады:

1) егер әуе кемесі векторлаумен қамтамасыз етілген болса, әуе кемесінің экипажына ұшудың белгіленген қауіпсіз эшелонына (биіктігіне) дереу ауысу туралы тапсырма беріледі, қажет болған жағдайда жаңа бағыт тағайындалады.

2) басқа жағдайларда ӘҚК органының диспетчері әуе кемесінің экипажын MSAW биіктікке қатысты ескерту алынғаны туралы хабарландырады және әуе кемесінің биіктік өлшегішіндегі қысым мен белгіленген ұшу эшелонының (биіктігінің) дұрыстығын тексеру туралы тапсырма береді.

**Ескерту. 466-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

467. MSAW бергеннен кейін, егер MSAW ақаусыз әуе кемесінің жерге соғылуына әкеп соқтыратындай бұзылған болса, ӘҚК органы инцидент туралы есеп (міндетті хабарлама) жасайды және оны деректерді тарату жүйесі арқылы аэронавигациялық ұйымның тиісті құрылымдық бөлімшесінің атына жібереді.

**Ескерту. 467-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

## **10-параграф. Әуе кемесінің радиотелефонды шақыру сигналын өзгерту**

468. ӘҚҚ органы екі немесе одан да көп әуе кемелерінің радиотелефонды шақыру сигналдары өзара ұқсас болып, шатастыруы мүмкін деп санаса, қауіпсіздікті сақтау мақсатында әуе кемесінің экипажына радиотелефонды шақыру сигналын өзгертуге тапсырма бере алады.

469. Радиотелефонды шақыру сигналының өзгеруі уақытша, ұқсастығына байланысты шатасуы мүмкін әуе кеңістігінің шегінде ғана қолданылады.

470. ӘҚҚ органының диспетчері әуе кемесін, шақыру сигналын өзгертуге нұсқау бергенге дейін, оның келе жатқан орны мен (немесе) ұшу эшелонын көрсете отырып, анықтайды.

471. Радиотелефонды шақыру сигналын өзгерткен ӘҚҚ органы әуе кемесінің экипажына ұшу жоспарында көрсетілген радиотелефонды шақыру сигналына ауысу туралы тапсырманы оның және шектес ӘҚҚ (ӘҚБ) органдарының жауап беретін ауданына (аймағына) кіргенге дейін береді. Мұнда екі өзара шектес ӘҚҚ (ӘҚБ) органдарының алдын-ала үйлестіруі орындалған жағдай ескерілмейді.

## **10-1-параграф. КҰҚ бойынша ұшу және қолайсыз метеорологиялық жағдайларда КҰҚ бойынша ұшу кезінде бағдарды жоғалту.**

**Ескерту. Нұсқаулық 10-1-параграфпен толықтырылды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің 23.11.2015 № 1081 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

471-1. КҰҚ бойынша ұшуды орындайтын және өзінің орналасқан жеріне сенімсіз, немесе бағдарын жоғалтқан, немесе қолайсыз метеорологиялық жағдайға ұшыраған әуе кемесін авариялық жағдайда деп санау керек.

ӘҚҚ органы көмек көрсету үшін жағдайға қарай әуе кемесінің экипажынан мынадай ақпаратты сұратады:

- 1) әуе кемесінің ұшу жағдайы;
- 2) орналасқан жері (егер ол белгілі болса) және эшелон;
- 3) ұшып шығу және бару әуеайлақтары;
- 4) борттағы адамдар саны;
- 5) отын қалдығы;
- 6) әуе кемесінің жылдамдығы және қажет болса, соңғы белгілі орналасқан жерінен басталатын бағыты;
- 7) борттағы қолданыстағы навигациялық жабдық және қандай да бір навигациялық сигналдар қабылдана ма;
- 8) ТОВЖ коды (қолданылса);
- 9) ADS-B мүмкіндіктері (бар болған жағдайда).";

471-2. Әуе кемесімен байланыс тұрақсыз немесе бұзылған жағдайда, әуе кемесіне егер метеорологиялық жағдайлар мен басқа да жағдайлар мүмкіндік берсе ӘҚҚ диспетчері әуе кемесінің экипажына ең биік эшелонға дейін биіктікке көтерілуді ұсыну қажет. Сонымен бірге қолайсыз метеорологиялық жағдайлар нәтижесінде бағдарын жоғалту мүмкіндігі ескеріледі.

471-3. Пилотқа әуе кемесінің орналасқан жерін анықтау үшін навигациялық көмек көрсету ӘҚҚ-ның бақылау жүйесін, пеленгаторды, навигациялық құралдарды қолдану арқылы немесе оны басқа әуе кемелерінің тану құралдары бойынша жүзеге асырылуы мүмкін.

471-4. ӘҚҚ органы көзбен шолу метеорологиялық жағдайлары бар жақын орналасқан әуеайлақтар туралы ақпаратты пилотқа хабарлайды.

471-5. Егер пилот КҰҚ бойынша ұшуды орындай алмаса, онда ӘҚҚ диспетчері пилотқа әуе кемесінің орналасқан немесе орналасты деп болжанған аймақтағы ең төменгі қауіпсіз абсолюттік биіктікті хабарлайды.

471-6. Әуе кемесінің орналасқан жері анықталғаннан кейін, бару әуеайлағына (қосалқы) немесе трассаға шығу үшін маршруттар және ұшу жағдайлары экипажға беріледі.

#### **11-параграф. Әуе қозғалысы кезіндегі болған оқиғас туралы есеп**

472. Әуе қозғалысына қызмет көрсетуді қамтамасыз етуге қатысты инциденттерге, оның ішінде әуе кемелерінің жақындауы сияқты жағдайларға (AIRPROX) және әуе кемесіне қауіп төндіретін және қолданылатын рәсімдердің дұрыс емес қолдануына немесе қолданбауына, сондай-ақ жерүсті құралдарының істен шығуына және инцидент қызмет көрсету аймағында болған ӘҚҚ органына есеп беріледі.

**Ескерту. 472-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Инвестициялар және даму министрінің 23.11.2015 № 1081 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

473. Әуе қозғалысы кезіндегі болған оқиғас туралы есептің үлгілік нысаны оны толтыру туралы нұсқаулық тапсырмаларымен бірге Азаматтық авиацияның халықаралық ұйымының "Әуе қозғалысын ұйымдастыру" (Doc 4444 ATM/501) құжатында берілген.

473-1. Егер инцидент болған әуе кемесі Қазақстан Республикасы аумағында орналасқан бару пунктіне бағыт алса, инцидент болған қызмет көрсету аймағындағы ӘҚҚ органы әуе кемесінің экипажынан инцидент туралы есепті алу қажеттігі туралы бару әуеайлағының ӘҚҚ органына хабарлайды.

Инцидент туралы хабарламада мынадай ақпарат қамтылады:

- 1) инцидент түрі;
- 2) тиісті әуе кемесінің тану индексі;
- 3) инцидент кезіндегі уақыт пен орналасқан жері;

4) инцидент туралы қысқаша мәліметтер.

Қазақстан Республикасы аумағынан тыс орналасқан бару әуеайлағынан халықаралық рейсті орындау кезінде инцидент туралы есепті аэронавигациялық ұйым азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган арқылы сұратады.

Ескерту. Нұсқаулық 473-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің 23.11.2015 № 1081 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

### **23-тарау. Сипаттамаларға негізделген навигацияны қолдану**

Ескерту. 23-тараудың тақырыбы жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

Ескерту. Нұсқаулық 23-тараумен толықтырылды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 14.04.2016 № 375 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

474. Сипаттамаларға негізделген навигацияны қолдану үшін навигациялық ерекшеліктер жазылады, олар ИКАО-ның "Сипаттамаларға негізделген навигация (PBN) ) жөніндегі нұсқаулық" DOC 9613 AN/937 құжатының ережелері негізінде әзірленіп, белгіленеді.

475. Жазылатын навигациялық ерекшелік нақты әуе кеңістігінде ұсынылатын әуе қозғалысына байланыстық, навигациялық және диспетчерлік қызмет көрсету деңгейіне сәйкес келеді.

476. Алып тасталды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

477. Ұшу жоспарындағы навигациялық сипаттамалар туралы ақпарат диспетчерлік рұқсат беру және маршрутты белгілеу мақсаттары үшін ӘҚҚ органына беріледі.

RNAV 5, RNAV 1 навигациялық ерекшелігі белгіленген ӘҚҚ маршруттары бойынша ұшуды RNAV 5, RNAV 1 бойынша ұшу үшін пайдалану бекітуі жоқ мемлекеттік не эксперименттік ӘК орындауға қайталама радиолокациялық бақылау болған және ӘК бортында қайталама шолу радиолокациясының қабылдау-жауап бергіші болған кезде жол беріледі.

Ескерту. 477-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

478. RNAV жүйесін пайдалануды талап ететін келу немесе ұшып шығу схемасы бойынша ӘК ұшу кезінде RNAV жүйесінің дәлдігі төмендеген немесе істен шыққан жағдайда ӘҚҚ органы өзінің жеке қаражаты арқылы навигацияны қайта бастай алғанға дейін векторлауды (радиолокациялық бағыттау) қамтамасыз етеді немесе бұл ӘК VOR/

DME әдеттегі навигациялық құралдарымен жабдықталған ӘҚҚ маршруты бойынша жіберіледі.

**Ескерту. 478-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

479. Ұшақтың ұшудың стандартты маршруттары немесе ұшып келудің стандартты маршруттары бойынша ұшуларды орындауға диспетчерлік рұқсаттары биіктігі және/немесе жылдамдығы бойынша сақталған жарияланған шектеулермен осындай шектеулерді ұстану қажеттігін немесе осы шектеулерді ӘҚҚ органы алып тастайтынын көрсетеді.

**Ескерту. 479-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

480. Ұшып шығатын ӘК SID-дегі жолдың жарияланған нүктесіне тікелей жүруге рұқсат етілген кезде, жолдың өткізу нүктелеріне байланысты жылдамдық пен биіктік бойынша шектеулер алынып тасталады. Жылдамдық пен биіктік бойынша жарияланған барлық шектеулер сақталады.

**Ескерту. 480-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

481. Егер ұшып шығатын ӘК векторласа немесе оған SID-де жоқ нүктеге баруға рұқсат берілсе, онда жылдамдық пен эшелон бойынша SID-де жарияланған барлық шектеулер жойылады, ал диспетчер:

- 1) рұқсат етілген эшелонды қайталайды;
- 2) жылдамдық пен биіктік бойынша шектеулер туралы қажет болған жағдайда хабарлайды;
- 3) ӘК-ге кейіннен SID бойынша ұшуды орындау тапсырмасы берілетіні не берілмейтіні туралы пилотқа хабарлайды.

**Ескерту. 481-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

482. ӘҚҚ органының ӘК экипажына SID бойынша ұшуды қалпына келтіру тапсырмасы мыналарды қамтиды:

- 1) ұшу қалпына келтірілуге тиіс болатын SID белгісі;
- 2) рұқсат етілген эшелон;
- 3) SID бойынша ұшуды қалпына келтіру болжанған орын.

**Ескерту. 482-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

483. Егер келетін ӘК STAR-да орналасқан жолдың жарияланған нүктесіне тікелей жүруге рұқсат берілсе, онда жолдың өткізу нүктелеріне байланысты жылдамдық пен биіктік бойынша шектеулер жойылады. Барлық қалған жылдамдық пен биіктік бойынша жарияланған шектеулер сақталады.

**Ескерту. 483-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

484. Егер келетін ӘК векторласа немесе оған STAR-да жоқ нүктеге жүруге рұқсат берілсе, онда STAR-да жарияланған жылдамдық пен биіктік бойынша барлық шектеулер жойылады, ал диспетчер:

1) рұқсат етілген эшелонды қайталайды;

2) жылдамдық пен биіктік бойынша шектеулер туралы қажет болған жағдайда хабарлайды;

3) ӘК-ге кейіннен STAR бойынша ұшуды орындау тапсырмасы берілетіні болжанған жағдайда пилотқа хабарлайды.

**Ескерту. 484-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

485. ӘҚҚ органының ӘК экипажына "STAR бойынша ұшуды қалпына келтіру" тапсырмасы мыналарды қамтиды:

1) ұшу қалпына келтірілуге тиіс болатын STAR белгісі;

2) рұқсат етілген эшелон;

3) STAR бойынша ұшуды қалпына келтіру болжанған орын.

**Ескерту. 485-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

486. ӘК ұшу траекторияларын оңтайландыру мақсатында векторлау рәсімін қолданумен қатар, стандартты ұшып шығу немесе келу маршруттарының, стандартты ұшып шығу немесе аймақтық навигацияның келу маршруттарының траекториялары бойынша жүретін ӘК үшін ӘҚҚ органы "тікелей" рәсімін қолданады.

"Тікелей" рәсімі әуе кемесіні ұшып шығудың немесе келудің стандартты маршруттарының ағымдағы стандартты траекториясына, аймақтық навигацияның ұшып шығудың немесе келудің стандартты маршруттарына тиесілі нүктеге бағыттау үшін пайдаланылады. Осы нүктеге жеткен кезде ӘК пайдаланылатын стандартты траектория немесе ұшу маршруты бойынша ұшуды дербес жалғастырады.

Қонуға кіру кезінде рұқсат if (аралық бақылау нүктесі) нүктесіне дейін if-тегі жол сызығының өзгеруі  $45^{\circ}$  - тан аспаған жағдайда қолданылады. FAF (қонуға кірудің соңғы бақылау нүктесі) "тура" рұқсаты қолданылмайды.

**Ескерту. 486-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 28.01.2021 № 35 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

487. Қону алдындағы түзуде аймақтық навигацияның RNP APCN ерекшелігі бойынша кіруді орындайтын ӘК болған және әуе кемесі экипажының спутниктер сигналының (GNSS) жоғалғаны туралы баяндамасын алған кезде ӘҚК органы ӘК экипажының шешімін және қонудың қолда бар құралдары бойынша қалыптасатын әуе жағдайын ескере отырып, сондай-ақ қонудың осы құралдары үшін белгіленген схемаларға (екінші айналымға кету) немесе екінші айналымға кету кезінде векторлауды енгізуге сәйкес қонуға кіруді қамтамасыз ету бойынша іс-қимылдарды қабылдайды.

**Ескерту. Нұсқаулық 487-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 28.01.2021 № 35 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

488. ӘК экипажы аймақтық навигация маршруты, аймақтық навигацияның стандартты келу (ұшып шығу) маршруты бойынша ұшуды орындау кезінде GNSS сигналының дәлдігінің төмендеуі/жоғалуы туралы хабарлаған кезде ӘҚК органы осы ақпаратты байланыста болатын басқа ӘК-ге береді. Ұшу қауіпсіздігін басқару жүйесі шеңберінде аэронавигациялық қызмет көрсетуді беруші әк экипажының аймақтық навигация маршруты, аймақтық навигацияның стандартты келу (ұшып шығу) маршруты бойынша ұшуды орындау кезінде GNSS сигналының дәлдігі/жоғалуы туралы немесе навигациялық қателіктердің болуы (белгіленген параметрлерден асатын қашықтыққа маршрут осінен ауытқу) туралы хабарлауы кезінде ӘҚК органдарынан ақпарат жинауды жүзеге асырады.

**Ескерту. Нұсқаулық 488-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 28.01.2021 № 35 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

Әуе қозғалысын ұйымдастыру және  
оған  
қызмет көрсету жөніндегі нұсқаулыққа  
1-қосымша

**Әуе қозғалысына қызмет көрсету диспетчерлік пункттерінің  
(секторларының өткізу қабілетін анықтау әдістемесі**

## **1. Жалпы ережелер**

1. Осы Әдістеме Халықаралық азаматтық авиация ұйымының "Әуе қозғалысына қызмет көрсетуді жоспарлау жөніндегі нұсқаулық" Doc 9426-AN/924 құжатында айтылған әуе қозғалысына қызмет көрсетуді жоспарлау және ӘҚК бар

аэронавигациялық жүйесін пайдалану жөніндегі ұсынымдарды және ӘҚК жөніндегі диспетчерлік пункттердің (секторлардың) өткізу қабілетінің қолданыстағы нормативтерін қолдану іс-тәжірибесін ескере отырып әзірленді.

Бастапқы сатыда ескеруге мүмкін емес әуе қозғалысына қызмет көрсету күрделілігіне елеулі әсер ететін әуе қозғалысының және уақытша факторлардың стохастикалық табиғатына байланысты күт жүктемелер кезеңінде әуе қозғалысының нақты үдемелігі осы әдістеме бойынша есептелген өткізу қабілетінің нормативтерінен асуы мүмкін.

2. Осы Әдістеменің мақсаты мен тағайындалуы математикалық есептеулерге және тәжірибелік зерттеулердің нәтижелері бойынша негізделген белгілі бір ӘҚК аудандарының өткізу қабілетін анықтауға және ӘҚК диспетчерлерінің жұмыс орындарының жүктелімінде.

3. Уақыт бірлігіне қызмет көрсетілетін (1 сағат, сағатына өткізу қабілетінің мәні тәуліктің немесе жылдық мәндерге түрленеді) әуе қозғалысының ағыны өткізу қабілетінің шамасы болып табылады.

4. Осы Әдістеме арқылы шешілетін міндеттер:

1) ӘҚК диспетчерлік пункттерінің (секторларының) жүктемелігін анықтау;

2) әуе қозғалысының ағындарын жоспарлау мен дамыту;

3) ӘҚК АЖ пайдаланатын техникалық мүмкіндіктерге қарай әуе кеңістігі құрылымының дамуын, персоналдың санын, оның жинақталуын, сондай-ақ ӘҚК пайдаланылатын рәсімдерін болжамдау;

4) жұмысқа қабілеттілігін қалпына келтіру үшін диспетчердің үздіксіз жұмысының уақытша нормативтерін, үзілістердің саны мен уақытын анықтау.

5. Осы Әдістеменің барлық есептеулері орташа статистикалық мәндерге негізделеді.

6. ӘҚК ауданының (секторының) өткізу қабілеті мынадай факторларға байланысты:

1) ӘҚ қозғалысының біржақты және екіжақты бағыты бар әуе трассалары (бағыттары, дәліздері) бойынша ұшақ ағынын ретке келтіру;

2) ӘҚК ауданының (секторының) әуе кеңістігінің құрылымы;

3) осы ӘҚК ауданында (секторда) әуе кемесінің болуының орташа өлшемді уақыты;

4) қосымша факторлар.

ӨҚН (өткізу қабілетінің нормативін) есептеу кезінде ескерілетін факторлардың толық тізбесі 1-кестеде көрсетілген.

7. Осы Әдістемеді мынадай терминдер мен анықтамалар қолданылады:

1) әуе қозғалысының үдемелігі (бұдан әрі – ӘҚҮ) – уақыт бірлігі (сағат) үшін диспетчерлік пункт (сектор) арқылы өтетін әуе кемелерінің саны;

2) диспетчерлік пункттің (сектордың) өткізу қабілеті – уақыт бірлігі (сағат) үшін осы диспетчерлік пункт (сектор) қызмет көрсететін әуе кемелерінің үлкен саны;

3) ӘҚК диспетчерінің жүктелімі – ӘҚК жөніндегі функцияларды орындау кезінде диспетчердің жұмыспен қамтылу деңгейі;



4) өткізу қабілетінің нормативі (бұдан әрі - ӨҚН) жүктелім көрсеткішінің шамасы рұқсат етілген мәннен аспайтын уақыт бірлігі (сағат) үшін осы диспетчерлік пункттің (сектордың) ӘҚҚ диспетчері қызмет көрсетуі мүмкін әуе кемелерінің саны;

5) диспетчерлік пункттің (сектордың) өткізу қабілетінің үлгі нормативі (бұдан әрі – ӨҚНүлгі) – қосымша факторларды есепке алмағанда уақыт бірлігіне тиісті диспетчерлік пункт (сектор) қызмет көрсететін әуе кемелері санының орташа статистикалық мәні;

6) диспетчердің жүктелім көрсеткіші – ӘҚҚ жөніндегі рәсімдерді орындауға диспетчер өткізетін уақыттың жүктелімді бағалау орындалатын уақыт ара қашықтығына уақыттың қатысы ( $k_3 = f(\text{ӘҚҮ}/\text{ӨҚН})$ ) шамасымен анықталады);

7) ӘҚҚ диспетчерінің жүктелімінің шекті мәні – диспетчердің өз функцияларын орындауын қамтамасыз ететін жүктелім көрсеткішінің белгіленген шамасы;

8) жоғары жүктелім шарттары – әуе қозғалысының үдемелігі шекті-рұқсат етілетін нормаларға жететін шарттары.

8. Белгілі бір жұмыс орнында әуе қозғалысына қызмет көрсетуді орындайтын ӘҚҚ диспетчерінің жүктелім деңгейі оның жүктелім көрсеткішінің мәнімен сипатталады ( $k_3$ ).

Жүктелім көрсеткіші ӘҚҚ байланысты барлық рәсімдерді орындауға диспетчер жұмсайтын жиынтық уақыттың бағалау жүргізілетін уақыт арақашықтығына қатынасын білдіреді.

Жүктелім көрсеткішінің шамасы ( $k_3$ ) 1-суретте келтірілген қисық тәуелділікпен анықталады  $k_3=f(\text{ИВД}/\text{НПС})$ .

Кесте ӘҚҚ диспетчерлерінің жүктелімінің тәжірибелік зерттеулері, олардың функционалдық жүктелімінің деңгейі және адамның психофизиологиялық мүмкіндіктері деңгейінде алынған болатын.

9. Әуе қозғалысының үдемелігі (ӘҚҮ) ӘҚҚ ауданына (секторына) кіретін әуе кемелері санының орташа статистикалық мәнімен анықталады.

10. ӘҚҚ диспетчерлік пункттері жұмыс орындарының өткізу қабілетінің нормативтері (ӨҚН) ӘҚҚ диспетчерінің жүктелімінің қабылданған деңгейіне сәйкес келетін әуе қозғалысының үдемелік (ӘҚҮ) мәнін анықтайды.

## 2. Есептеулерді орындау тәртібі

11. АДО секторлары үшін өткізу қабілетінің үлгі нормативі мынадай формуламен анықталады:

$$\text{ӨҚНүлгі(АДО)} = 27,16 + \text{РТ} * 0,053 - \text{Nкр} * 0,42 - \text{Торт.өлш.} * 0,09,$$

мұнда:

РТ – сектордағы әуе қозғалысының жалпы ағынынан ажыратылған бағыттар бойынша жүретін ӘК пайызы;

$N_{кр}$  – ӘК ағындарының қиылысуының күрделі нүктелерінің саны. Егер көрсеткіш әуе ахуалының анықсыздығы болса, нүкте күрделі болып есептеледі

$$S = - \sum_{i=0}^{i=3} \left( \frac{N_i}{N_t} \right) * \log_3 \left( \frac{N_i}{N_t} \right) \geq 0,4,$$

$N_i$

$N_t$  – есепті уақыт ішінде осы нүкте арқылы өтетін ӘК жалпы санына шаққанда  $i$  трассасы бойынша қиылысу нүктесіне енген сандардың ара қатынасы,

Торт.өлш – ӘК секторда болуының орташа өлшемді уақыты.

$$\text{Торт.өлш.} = \frac{m_1 \cdot tm_1 + m_2 \cdot tm_2 + \dots + m_i \cdot tmi}{100} \text{ (МИН)},$$

$m_1, m_2, m_i$  – үлгілері бойынша ӘК ұшуларының салыстырмалы саны (%),

$tm_1, tm_2, tmi$  – ӘКҚ ауданында 1, 2,  $i$  үлгідегі ӘК орташа болған уақыты.

12. "Көзқарас" ӨПД үшін өткізу қабілетінің үлгі нормативі мынадай формуламен анықталады:

$$\text{ӨКНүлгі (ДӨП)} = 30,5 + \text{РТ} * 0,053 - \text{М},$$

мұнда:

РТ – ӘКҚ ауданындағы әуе қозғалысының жалпы ағынынан ажыратылған бағыттар бойынша жүретін ӘК пайызы;

$N_{кр}$  – ӘК ағындарының қиылысуының күрделі нүктелерінің саны;

М (мин) – ӘК ауданда болуының орташа өлшемді уақыты, мұнда

Торт.өлш < 10 М = Торт.өлш.,

Торт.өлш  $\geq$  10 М = 10.

13. "Шеңбер", "Старттық", "Мұнара" және "Рульдеу" (ал көрсетілген ДП-те бір "Мұнара" ДП-қа біріктірген кезде) ДП өткізу қабілетінің үлгі нормативі үшін ҰҚЖ (әуе айлақтың) өткізу қабілетінің мәні қабылданады. ҰҚЖ өткізу қабілеті Әуе қозғалысына қызмет көрсетудің диспетчерлік пункттерінің (секторларының) өткізу қабілетін айқындау әдістемесіне 3-қосымшаға сәйкес есептеледі.

ҰҚЖ (әуе айлақтың) өткізу қабілетінің мәні > 21, ӨКН үлгі (ШДП және МДП) = 21.

**Ескерту. 13-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік министрінің м.а. 04.01.2024 № 2 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

14. ӨКН қосымша факторларының тобын және коэффициентін ( $k_i$ ) және мәнінің түпкі есептеуін анықтау мынадай формула бойынша жүргізіледі:

$$\Theta\text{ҚН} = \Theta\text{ҚНүлгі} * \text{Пкі} (\Theta\text{К}\backslash\text{сағ})$$

Пкі 1 және 2 алып тастағанда (негізгі факторлар), нақты диспетчерлік пункті үшін 1-кестеге сәйкес ескерілетін барлық қосымша факторлардың коэффициенттері (кі), мәндерін жүргізуді білдіреді.

$$\text{Пкі} = k_3 * k_4 * k_5 * \dots * k_n$$

АДО жұмыс орындары (секторлары) үшін

$$\text{Пкі} = k_3 * k_4 * k_5 * k_6 * k_9 * k_{10} * k_{11},$$

мұнда кі нөмірлері 1-кестенің тармақтарына сәйкес келеді.

"Көзқарас" ДӨП жұмыс орындары (секторлары) үшін

$$\text{Пкі} = k_3 * k_6 * k_7 * k_8 * k_9 * k_{10} * k_{11},$$

мұнда кі нөмірлері 1-кестенің тармақтарына сәйкес келеді.

"Круг", "Старт" және "Руление" ДП жұмыс орындары (секторлары) үшін

$$\text{Пкі} = k_3 * k_6 * k_7 * k_8 * k_9 * k_{11},$$

мұнда кі нөмірлері 1-кестенің тармақтарына сәйкес келеді.

Фактордың әрекет етуі әуе қозғалысының бір бөлігіне қызмет көрсетуге қолданылатын болса, онда мәні

$$k_i = \frac{100\%}{m_0 + r_i * m_i}$$

мұнда:

$m_0$  – қызмет етуге і фактордың әрекет етуі қолданылмайтын ӘК пайызы;

$m_i$  – қызмет етуге і фактордың әрекет етуі қолданылатын ӘК пайызы;

$r_i$  – ол бойынша есеп жүргізілетін і факторы үшін белгіленген ӘҚҚ бойынша рәсімдерді орындауға жұмсалатын уақыт өзгерісінің коэффициенті

$$r_i = 100\% - \frac{\text{"ӨҚН өзгеруі, \%"} * 100\%}{100\%},$$

мұнда "ӨҚН өзгеруі, %" мәні 1-кестенің аттас бағанынан алынады.

15. Әуе қозғалысының үдемелігі қатынасының шартты мәнін  $k_3 = f(\text{ИВД/НПС})$  кестесі бойынша өткізу қабілетінің нормативіне (ӘҚИ/ӨҚН) ара қатынасын салыстыру жолымен жүктелім көрсеткішін анықтау ( $k_3$ )

### 3. Қорытынды ережелер

16. Жүктелім көрсеткішінің нормативтік мәні ( $k_3$ ) 0,55, тең деп қабылданады, шекті жол берілетін – 0,7.  $k_3 > 0,7$  кезінде ӘҚҚ диспетчеріне қосымша регламентті үзіліс беріледі.

17. Осы Әдістемені пайдалану кезінде алынған есептеулерді растау жаттығу орталықтарында тиісті жүктемемен әуе ахуалын модельдеу жолымен жүргізіледі, сынақтар нәтижелері бойынша негіздемелік акт жасалады.

Әуе қозғалысына қызмет көрсету  
диспетчерлік пункттерінің (   
секторларының)  
өткізу қабілетін анықтау әдістемесіне  
I-қосымша

### ӨҚН есептеу кезінде ескерілетін факторлар

№	Фактор	Нақтылаушы сипаттамалар	ӨҚН өзгеруі, %	Өзгеру коэффициенті, ki
1	ӨҚК ауданында ӨК болуының орташа өлшемді уақыты	Ү л г і нормативтерінің мәндерін анықтау кезінде ескеріледі	-	-
2	Әуе кеңістігінің құрылымы			
3	Жұмыс орнын техникалық жарактандыру	Жоспарлы және радиолокациялық ақпаратты өңдеу мен талдау мүмкіндігі бар көп функционалды ӨҚБ АЖ	+20	1,2
		Ө Қ Б автоматтандыру құралдарының кешені	+15	1,15
		ПРЛ және ВРЛ көрсету құралдары	0	1
		ПРЛ көрсету құралдары	-20	0,8
4	Ауыспалы бейіні бар ұшулар (ҚШРЛ үшін ғана)	Барлық ӨК қызмет көрсетуге қолданылады	-25	0,75
		ӨК бір бөлігіне қызмет көрсетуге қолданылады		$\frac{100\%}{m_0+g_i \cdot m_i}$
5	Мемлекеттік шекараның болуы	Барлық ӨК қызмет көрсетуге қолданылады	-10	0,9
		ӨК бір бөлігіне қызмет көрсетуге қолданылады		$\frac{100\%}{m_0+g_i \cdot m_i}$
6	ӨҚК аралас пункттерімен тікелей байланыстың болуы	Барлық аралас ДП тікелей байланыс бар	0	1
		Тікелей байланыс бар, бірақ барлық аралас ДП емес		$\frac{100\%}{m_0+g_i \cdot m_i}$

		Аралас ДП тікелей байланыс толығымен жоқ	-10	0,9
7	Әуе айлақ ауданында жергілікті жердің рельефі	Таулы жерлердегі ұшулар (таулы әуе айлақтарда)	-20	0,8
			Негіздеме бойынша – 50-ге дейін	0,5
8	Әуе айлақ ауданында ATIS қызметінің болуы		+5	1,05
9	Радиобайланысты ағылшын тілінде жүргізу	Барлық ӘК қызмет көрсетуге қолданылады	-5	0,95
		ӘК бір бөлігіне қызмет көрсетуге қолданылады		$\frac{100\%}{m_0 + r_i * m_i}$
10	Эшелондау жүйесінің ауысуы Футтар – метрлер ( метрлер - футтар)	Барлық ӘК қызмет көрсетуге қолданылады	-15	0,85
		ӘК бір бөлігіне қызмет көрсетуге қолданылады		$\frac{100\%}{m_0 + r_i * m_i}$
11	Сектор (аудан) пультінде бір уақытта жұмыс істейтін диспетчерлер саны	1-диспетчер	0	1
		2-диспетчер	+35	1,35

Әуе қозғалысына қызмет көрсету диспетчерлік пункттерінің ( секторларының) өткізу қабілетін анықтау әдістемесіне 2-қосымша

## Жүктелім көрсеткішінің шамасы









13	жай-күйінің дыбыстық және жарықтық сигнализациясы	-	-	-	+1	-	-	-	-	-	+
14	Метеоақпаратты көрсету құралдары	+1	+1	+5	+4,5	+5	+5	+1	+1	-	+
15	Сағат	+	+	+	+	+	+	+	+	+1	+
16	AFTN желіге кіру нүктесі	+	+1	+1	+	+1	+1	+	+	+	+1
ПӨО органы (AFIS)		Арнайы мақсаттағы автомобиль									
+1		-									
+		+6									
+		+									
+1		-									
-		-									
+1		-									
+		+									
+		+									
-		-									
-		-									
-		-									
-		-									
-		-									
-		-									
-		-									
-		-									
-		-									
-		-									
+		+									
+1		+1									

1. Ұсынылатын жабдық;

2. III санат бойынша қонуға дәлме-дәл кіретін ҰҚЖ бар әуеайлақтарда орнатылады;

3. Басқарылатын рульдеу құралдары болмаған кезде бүйірлік рульдеу оттарын және басқарылмайтын жарық көрсеткіштерін қону және ұшып көтерілу оттарының тобымен бірге басқаруға жол беріледі;

4. Жабдық Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2017 жылғы 19 маусымдағы № 361 бұйрығымен (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 15364 болып тіркелген) бекітілген әуе қозғалысына қызмет көрсету қажеттілігін бағалау әдістемесіне сәйкес қаралып отырған диспетчерлік пункттердің пайдалану қызметі барысында ұшу қауіпсіздігінің жай-күйін талдау

нәтижелеріне сүйене отырып белгіленеді. тұрақты негізде (жылына кемінде бір рет) және аэронавигациялық ұйымның басшысы бекітетін;

5. ӘҚҚ диспетчерлік пункттерін бір үй-жайда (залда) орналастыру кезінде диспетчердің тиісті жұмыс орнынан метеоақпаратты оқу мүмкіндігін қамтамасыз ету кезінде осы диспетчерлік пункттер үшін бірыңғай метеоақпаратты көрсету құралдарын орнатуға жол беріледі;

6. Резервтік радиостанцияларды басқару органдары талап етілмейді.

Ескертпе:

1. Ұтқыр (жылжымалы) МДП - уақытша алаңдарда және авариялық жағдайларда жедел өрістету үшін арнайы орындалған МДП.

2. Арнайы мақсаттағы автомобиль - іздестіру-құтқару жұмыстары мақсатында және ӨЖЖ радиобайланыс құралдарын жедел өрістету қажет болған кезде басқа жағдайларда пайдаланылатын автомобиль.

3. Бір диспетчер бірнеше функцияларды орындауды біріктірген кезде жабдық осы тізбеге сәйкес бір жұмыс орнында шоғырланады.

4. МДП (теңіздегі стационарлық тікұшақ айлағында) – теңіз қондырғысының стационарлық тікұшақ айлағында немесе құрылыстағы немесе теңіздегі жасанды аралдың бетіндегі орналасқан МДП.

Әуе қозғалысын ұйымдастыру  
және қызмет көрсету  
жөніндегі нұсқаулыққа  
2 қосымша

## Ұшу эшелондарын бөлу схемасы

**Ескерту. 2-қосымша жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 28.01.2021 № 35 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

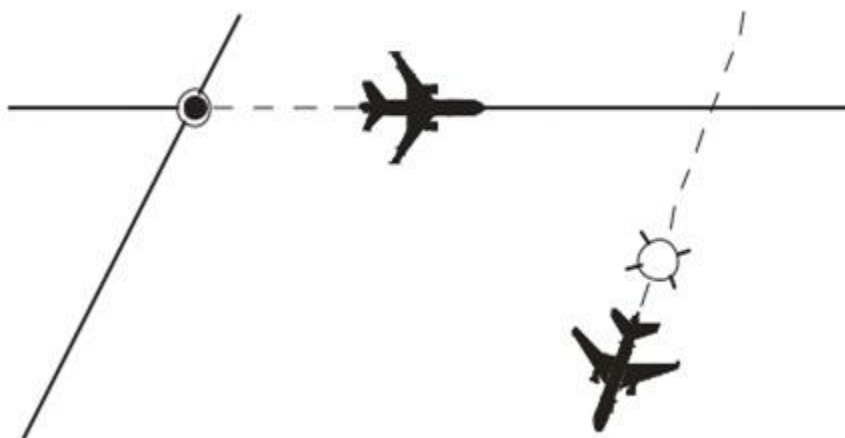
Магниттік жол бұрышы 180-нен 359 град дейін						Магниттік жол бұрышы 0-ден 179 град дейін.					
АҰҚ бойынша ұшулар			ҚҰҚ бойынша ұшулар			АҰҚ бойынша ұшулар			ҚҰҚ бойынша ұшулар		
ұшу эшелоны	футтар	метрлер	ұшу эшелоны	футтар	метрлер	ұшу эшелоны	футтар	метрлер	ұшу эшелоны	футтар	метрлер
-	2000	600	-	-	-	-	1000	300	-	-	-
-	4000	1200	-	4500	1350	-	3000	900	-	3500	1050
-	6000	1850	-	6500	2000	-	5000	1500	-	5500	1700
-	8000	2450	-	8500	2600	-	7000	2150	-	7500	2300
-	10000	3050	-	-	-	-	9000	2750	-	9500	2900
120	12000	3650	120	12000	3650	110	11000	3350	110	11000	3350
140	14000	4250	140	14000	4250	130	13000	3950	130	13000	3950
160	16000	4900	160	16000	4900	150	15000	4550	150	15000	4550
180	18000	5500	180	18000	5500	170	17000	5200	170	17000	5200

200	20000	6100	200	20000	6100	190	19000	5800	190	19000	5800
220	22000	6700	--	-	-	210	21000	6400	-	-	-
240	24000	7300	-	-	-	230	23000	7000	-	-	-
260	26000	7900	-	-	-	250	25000	7600	-	-	-
280	28000	8550	-	-	-	270	27000	8250	-	-	-
300	30000	9150				290	29000	8850			
320	32000	9750				310	31000	9450			
340	34000	10350				330	33000	10050			
360	36000	10950				350	35000	10650			
380	38000	11600				370	37000	11300			
400	40000	12200				390	39000	11900			
430	43000	13100				410	41000	12500			
470	47000	14350				450	45000	13700			
510	51000	15550				490	49000	14950			

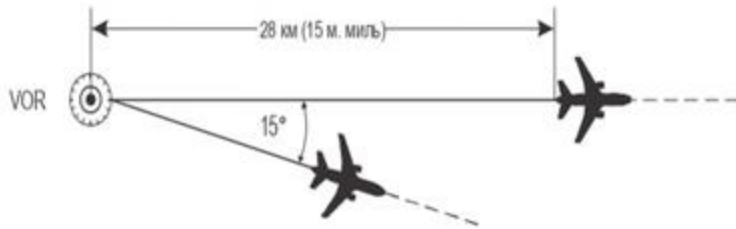
Әуе қозғалысын ұйымдастыру  
және қызмет көрсету  
жөніндегі нұсқаулыққа  
2-1-қосымша

## Бүйірлік эшелондау әдістері

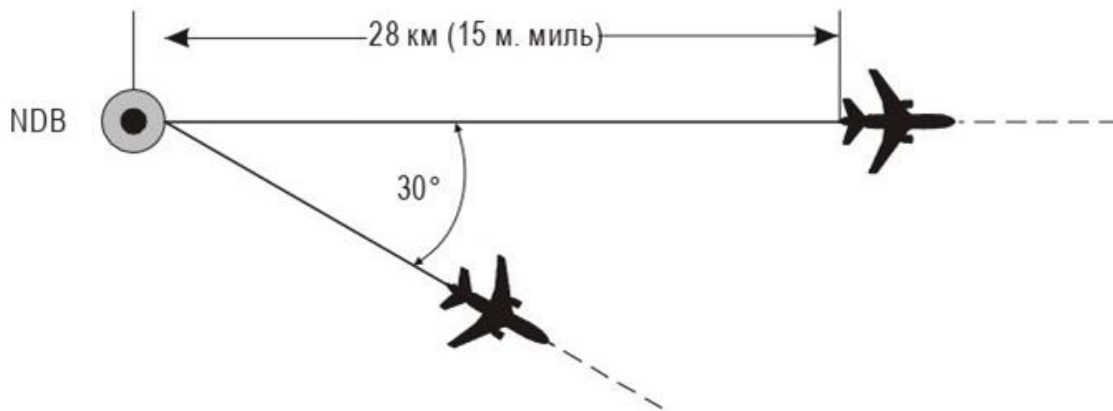
Ескерту. Нұсқаулық 2-1-қосымшамен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.



1-сурет. Бірдей немесе әртүрлі географиялық нүктелерді пайдалану



2-сурет. Бір VOR-ды пайдалана отырып эшелондау



3-сурет. Сол бір NDB пайдалана отырып эшелондау

1-кесте VOR және GNSS арқылы ұшуды орындайтын ұшақтар үшін бүйірлік эшелондау

	Әуе кемесі 1. VOR немесе GNSS Әуе кемесі 2. GNSS	
Сызықтар арасындағы бұрыштық айырмашылық жалпы нүктеде өлшенген жолдар (градустар)	ЭП010-ЭП190 Жалпы нүктеден қашықтық	ЭП200-ЭП600 Жалпы нүктеден қашықтық
15 – 135	27,8 километр (15 теңіз миль)	43 километр (23 теңіз миль)
Кестеде көрсетілген қашықтық көлденең қашықтық болып табылады. Болған жағдайларда DME қолданылады, мемлекеттер DME сигнал көзінен қабылдау антеннасына дейінгі қашықтықты (көлбеу қашықтықты) ескеруі керек.		

Әуе қозғалысын ұйымдастыру және оған қызмет көрсету жөніндегі нұсқаулыққа 3-қосымша

**Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде қайталама шолу радиолокациясының кодтарын қолдану әдістемесі**

1. Қазақстан Республикасының әуе кеңістігіндегі әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде қайталама көріністік радиолокациясының кодтарын қолдану әдістемесі (әрі қарай - Әдістеме) қайталама шолулар радиолокациясы (ҚШРЛ) жүйесінің техникалық мүмкіндіктеріне, Халықаралық азаматтық авиация ұйымының (ИКАО) қайталама шолу радиолокациясын жеке тану кодтарын қолдану жөніндегі талаптарына, тарату жоспарына және ИКАО Еуропа өңірінде қабылданған осы кодтардың тағайындалу қағидаттарына сәйкес әзірленді.

2. Осы Әдістеменің мақсаты әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде әуе кемелерін тану үшін ҚШРЛ кодтарын ұтымды пайдалану болып табылады. ҚШРЛ кодтарын тағайындау кезінде ӘҚҚ органдары іс-әрекеттерінің келісімділігі аймақта бірдей кодтары бар екі және одан көп әуе кемелерінің болуына жол бермеуге мүмкіндік туғызады (код қақтығыстары) және тапсырылған кодтардың сақталу уақытын арттыруға және ұшқыш пен диспетчерге жүктемені азайтуға әкеп соқтырады.

3. ORCAM (Originating Region Code Allocation Method) әдісінің негізгі мақсаты ҚШРЛ кодтарының қайталанбау және сақталу қағидаттарын іске асыру жолымен барынша аз қателер санымен және үзіліспен тұрақты негізде ұшуда әуе кемелерін жеке тану кодтарын қолдану болып табылады.

4. Қайталанбау әуе қозғалысын ұйымдастыру жүйесінің жұмыс істеуіне қарай бір ғана әуе кемесі кез келген нақты ауданда кез келген уақыт аралығында осы кодқа жауап беруі тиіс дегенді білдіреді. Бұл шара кодтың нақты әуе кемесіне қатесіз қатыстылығын қамтамасыз етеді.

5. Кодтарды сақтау ұшуды орындау уақытында нақты әуе кемесіне тағайындалған код сол әуе кемесінде ұзағырақ сақталады (оның бүкіл ұзақтығы ішінде басымдылық беріледі) деп ұйғарылады.

## **2. ҚШРЛ жүйесі**

6. ҚШРЛ жүйесі мыналарды қамтиды: жердегі қайталама шолу радиолокаторы; ақпаратты көрсету және өңдеу аппаратурасы; борттағы қабылдап алу-жауап беру құралы.

Әуе кемелерінің жауап берушілері жердегі ҚШРЛ станциясының сұрау салуы бойынша ұшу ақпаратын жеткізеді: әуе кемесінің борт нөмірі немесе жеке тану коды, ұшу биіктігі, отын қоры туралы мәліметтер және қызметтік ақпарат, оған әуе кемесінің бортындағы апатты ахуал туралы, борт аппаратурасының істен шығуынан радиобайланыстың жоғалуы туралы немесе экипаждың іс-қимылына заңсыз араласу туралы мәліметтер жатады.

7. ҚШРЛ жүйесінде екі стандарт пайдаланылады: "ӘҚБ" стандарты (әуе қозғалысын басқару) және сұрау салу және жауап беру белгілерінің өлшемдерімен

және ақпарат құрамымен ерекшеленетін халықаралық стандарт – "RBS" (Radar Beacon System).

8. "ӘҚБ" стандарты бойынша әуе кемесінің борттық нөмірінің сұрау салу және жауап беру және ағымдағы ақпарат импульстері қалыптастырылады (Н бар, отын қалдығы). Сұрау салу және жауап беру белгілері үшін 700-850 МГц диапазонындағы жиіліктер пайдаланылады.

9. "RBS" стандарты 1030 МГц жиілігінде жердегі станциядан сұрау салу, 1090 МГц жиілігінде борттағы қабылдап алу-жауап беру құралдарынан жауап белгілерін қабылдауды қамтамасыз етеді және төрт режимді көздейді:

1) А-режимі – қамтамасыз етуші:

жалғыз әуе кемелерін тану үшін 4096 кодтың біреуі;

орналасқан орнын (SPI-Special Position Identification Pulse) анықтау үшін қабылдап алу-жауап беру құралында арнайы қондырғыны пайдалану есебінен сұрау салу бойынша шолу индикаторында әуе кемесінің жауап беру белгісін тану;

радиобайланыс істен шыққан немесе апатты ахуал не заңсыз араласу актісі қалыптасқан (әуе кемесін ұстап алу) әуе кемелерін дереу тану;

2) С режимі – егер барометр биіктігі туралы деректерді кодтауды тиісті қондырғысы қабылдап алу-жауап беру құралымен жанасса, барометр биіктігі туралы ақпаратты қамтамасыз етеді;

3) S режимі – деректерді беру желісімен жұмыс істеу үшін мүмкіндігі бар жекелеген қабылдап алу-жауап беру құралына арналған сұрау салуларды қамтамасыз етеді. S режимінде жауап ұшу жоспарында көрсетілген әуе кемесінің тану индексін немесе әуе кемесінің тіркеу белгілерін, сондай-ақ биіктік туралы ақпаратты немесе жердегі станция қандай ақпарат сұратты және әуе кемесінің жарақтандырылуына қарай басқа да деректерді қамтуы мүмкін;

4) Аралас режим - онда А және С режимінде жалпы шақыру сұрау салулары S режиміндегі жердегі станцияға А немесе С режимдеріндегі А/С режиміндегі қабылдап алу-жауап беру құралымен сұрау салуды жүзеге асыруға мүмкіндік береді, бұл ретте S режиміндегі қабылдап алу-жауап беру құралдары жауап бермейді. А/С/S режиміндегі жалпы шақыруға сұрау салу S режиміндегі борттағы қабылдап алу-жауап беру құралдары S режимі өздерінің дискретті мекен-жайларын көрсете отырып, S режимінде жауап беретіндігіне әкеп соқтырады, ал А/С режиміндегі қабылдап алу-жауап беру құралдары сұрау салуға сәйкес А немесе С режимдерінде жауап береді.

10. ҚШРЛ жүйелері мынадай режимдерде жұмыс істей алады: "ӘҚБ"; "RBS" "ӘҚБ+RBS".

### **3. ҚШРЛ кодтарының жүйесі**

11. Әуе кемесін тану жүйесінің ҚШРЛ коды:

1) "ӘҚБ" режимінде - әдетте әуе кемесінің тіркеу (борттық) нөміріне сәйкес келетін, бес белгілі сан, ұшуда ауыспайды, мемлекет шегінде немесе осы мемлекеттер шегінде бірлескен ұшуларды қамтамасыз ету кезінде мемлекеттер арасында келісім бойынша ұшуларды қамтамасыз еткен кезде пайдаланылады;

2) "RBS" А режимінде – ӘҚБ диспетчерінің көрсетуі бойынша әуе кемесінің экипажы жедел белгілейтін төрт белгілі сан, онда сандар 0 – 7 диапазонында болады.

12. "RBS" режимінде жауап берушілермен жабдықталған әуе кемелерінің жалпы саны мүмкін сәйкес келмейтін сандардан едәуір асып түседі. ӘҚБ қызметтерінің міндеті бір басқару ауданында бірдей тану кодтары бар (қақтығыс кодтары) екі және одан көп әуе кемелерінің болуына жол бермеуге негізделген.

13. Кодтардың түрлі сериялары мен олардың бөліктері код қақтығыстарының ықтималдығын азайту мақсатында мемлекеттер мен жекелеген аудандар арасында бөлінген.

Кодтар сериясы (Code Series) кодтың алғашқы екі санымен анықталады. Әрбір серия 64 төрт санды кодтан тұратын (Four-Digit Code) кодтар блогын (Code Block) құрайды. ӘҚҚ органдары арасында бөлу қолайлылығы үшін кодтар блогы 8 төрт санды кодтар бойынша 8 топқа бөлінген (Octal Block).

14. Өңірлерде қолдану үшін кодтардың тұрақты сериялары екі негізгі үлгіге бөлінеді: транзиттік кодтар (Transit codes) – бір қолдану ауданының шегінде немесе бірнеше мемлекеттер шекараларында пайдаланылатын және жергілікті кодтар (Local codes) – бір мемлекет немесе ӘҚҚ белгілі бір ауданы ішінде пайдалану үшін.

15. Дискретті код (Discrete Code) – төрт белгілі код, онда соңғы екі сан нөлге тең емес.

00 сериялы дискрет кодтары, әдетте екі топтан жергілікті мақсаттарда әдетте ӘҚҚ бір ауданы ішінде пайдалану үшін арналған.

16. Арнайы мақсаттар үшін белгілі бір серияларда Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде қайталама шолу радиолокациясының кодтарын қолдану әдістемесінің 1-қосымшасына сәйкес мынадай кодтар бөліп берілген:

17. ӘҚҚ органынан қандай да бір нұсқаулар болмаған кезде әуе кемесінің экипажы 2000 кодын орната отырып, қабылдап алу-жауап беру құралын А режимінде пайдаланады. Әуе кемесі ҚШРЛ қолдану аймағынан шыққан кезде А2000 коды ӘҚҚ органының нұсқауы бойынша орнатылуы мүмкін.

18. Егер ұшудағы әуе кемесі заңсыз араласу объектісі болса, экипаж мүмкіндігіне қарай егер ахуал А7700 кодын пайдалануға мүмкіндік бермесе, ӘҚҚ органын борттағы ахуал туралы хабардар ету үшін А режиміндегі қабылдап алу-жауап беру құралында 7500 кодын орнатады.

19. Борттағы радиобайланыс құралдары істен шыққан кезде әуе кемесінің экипажы А7600 кодын орнатады.

20. Әуе кемесінің бортында апатты ахуал туындаған кезде экипаж егер ӘҚҚ органынан басқа кодты пайдалануға нұсқау түспесе, А режиміндегі қабылдап алу-жауап беру құралында 7700 кодын орнатады. Кез келген жағдайда егер әуе кемесінің командирі қалыптасқан ахуалда А7700 кодын пайдалану орынды деп есептесе, оған осы кодты дербес орнатуға құқық берілген.

#### **4. ҚШРЛ кодтарын пайдалану ережесі**

21. ҚШРЛ дискретті кодын Кодтарды бөлу жоспарына сәйкес оған берілген кодтар арасынан ӘҚҚ органы тағайындайды.

22. ӘҚҚ диспетчері әуе кемесіне өзіне бөліп берілгендерден кезекті кодты тағайындауы және еркін кодтардың есебін жүргізуі тиіс. Пайдаланылған кодтар олардың босатылу ретіне қарай әуе кемелеріне беріледі.

23. ҚШРЛ кодтарын қауіпсіз және тиімді пайдалану үшін ӘҚҚ диспетчерлері мен ұшқыштар белгіленген радиобайланыс фразеологиясын ұстануы және қабылдап алу-жауап беру құралындарында кодтарды дұрыс орнатуды қамтамасыз етуі тиіс.

24. Әуе кемесіне ҚШРЛ кодын бергеннен кейін оларды ҚШРЛ станциясының шолу аймақтары шегінде басқа мақсаттар үшін пайдалануды осы әуе кемесі радиолокациялық станцияның қолданылу аймағынан шыққан сәтке немесе әуе айлаққа қонған сәтке дейін алып тастаған жөн.

25. Әуе кемесінің экипажы борттағы қабылдап алу-жауап беру құралында ҚШРЛ тапсырылған кодын орнатқан, ал РЛС индикаторының экранында тапсырылғаннан ерекшеленетін код байқалса, экипажға тапсырылған кодты қайта орнатуға және қондырғының дұрыстығын растау тапсырылады.

26. Егер осы Әдістеменің 25-тармағына сәйкес қабылданған шаралар күтілген нәтиже әкелмесе, әуе кемесінің экипажына А режимінде борттағы қабылдап алу-жауап беру құралының жұмысын тоқтатуға тапсырма беріледі, бірақ бұл С режимінде оның жұмыс істеу қабілетіне әсер етпейді деген шарт қойылады. Қабылдап алу-жауап беру құралының жұмысын шектеу туралы ақпарат ұшу бағыты бойынша ӘҚҚ органдарына үлестіру кезінде беріледі.

27. ҚШРЛ кодын әуе кемесіне осы әуе кемесінің ӘҚҚ-н бірінші жүзеге асырушы әдетте ұшу кезінде тағайындайды. Код ұшуға диспетчерлік рұқсат немесе қозғалтқыштарды іске қосуға (жүргізуге) рұқсат беру кезінде тапсырылады.

28. Әуе кемесін ӘҚҚ-ға қабылдайтын органы мынадай жағдайларда оған ҚШРЛ кодын тағайындайды (өзгертеді):

- 1) егер код берілмесе (әуе кемесінің экипажы А2000 кодын дербес берсе);
- 2) әуе кемесі қолдану ауданына кірген кезде;

Түрлі қолдану аудандарына кіретін аралас мемлекеттер арасындағы келісімдерде көзделген жағдайларда қолдану аудандарының шекараларында транзиттік кодтар ауыстырылмайды.



3) әуе кемесі бақыланатын әуе кеңістігіне кірген кезде (әуе трассасына немесе ҚШРЛ әрекет ету аймағына кіргенде, код берілмеген әуеайлақтан және т.с.с. код берілмеген жерден шыққан кезде);

4) осындай тану коды бар әуе кемесінің аймағына кірген кезде (код қақтығысы).

29. Аудандық диспетчер орталығының (АДО) диспетчері әуе кемесінің оның жауапкершілік аймағына кіргені туралы ақпарат алған кезде аймақтағы басқа әуе кемелерінің кодтарымен оның ҚШРЛ кодын салыстырады. Олар сәйкес келген кезде ӘҚҚ-да болған әуе кемесіне жаңа код береді, ол туралы осы әуе кемесінің ұшу бағытындағы ӘҚҚ органын хабардар етеді.

30. Диспетчер ұшып келу туралы ақпарат алған кезде ұшып келетін әуе кемесінің ҚШРЛ кодын ұшып кететін әуе кемелерінің кодтарымен салыстырады. Олар сәйкес келген кезде басқарудағы әуе кемесіне жаңа код тағайындайды, бұл туралы осы әуе кемесінің ұшу бағытындағы ӘҚҚ хабардар етеді.

31. Пайдалану үшін ҚШРЛ бос кодтары болмаған жағдайда олар аралас ӘҚҚ органынан сұралуы мүмкін. Бұл жағдайда қарызға алынған кодтарды тағайындау код үлгісін және ұшу бағытын (тағайындалған әуе айлақты) ескере отырып осы ӘҚҚ органдары арасында алдын ала келісім бойынша ғана жүзеге асырылады.

32. Транзиттік кодтар Қазақстан Республикасының және осы қолдану ауданына кіретін мемлекеттердің шекараларын қия отырып, қолдану ауданының шекаралары шегінде пайдаланылады.

33. ИКАО Еуропа өңірінің ҚШРЛ кодтарын бөлу тізбесіне сәйкес 05, 06, 11 және 34 кодтарының сериялары РА EUR-Н қолдану ауданында пайдалану үшін транзиттік кодтар ретінде бөлінген (Қазақстан, Қырғызстан, Тәжікстан, Түрікменстан, Өзбекстан) және Қазақстан Республикасының ӘҚҚ органдары тағайындайды.

Қырғызстан, Тәжікстан, Түрікменстан және Өзбекстан ӘҚҚ органдары басқаруға қабылдау кезінде код қақтығысы болмаған кезде Қазақстан аумағында әуе кемелеріне берілген жоғарыда көрсетілген сериялы кодтарды сақтайды.

34. Қазақстан Республикасының ӘҚҚ органдары да жауапкершілік аймағында РА EUR-Н барлық мемлекеттері транзиттік кодтар ретінде пайдаланатын 02 (Қырғызстан тағайындаған), 17 (Түркіменстан тағайындаған), 20 (Өзбекстан немесе Түрікменстан тағайындаған), 25 (Тәжікстан тағайындаған) сериялы ҚШРЛ кодтарын сақтайды.

35. Халықаралық ұшуды орындайтын әуе кемесі ұшып көтерілген кезде осы әуе кемесінің қозғалысын басқаруды бірінші болып жүзеге асыратын халықаралық әуежайдың ӘҚҚ органы осы мақсаттарда оған берілгендер арасынан транзиттік код тағайындайды.

Ұшу пунктінде тағайындау үшін Қазақстан Республикасының халықаралық әуежайларының ӘҚҚ органдары арасында транзиттік кодтарды бөлу аэронавигациялық қызмет көрсетуді беруші жүзеге асырады.

**Ескерту. 35-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

36. Әуе кемесі РА EUR-Н қолдану ауданына кірмейтін мемлекеттер (Қытай Халық Республикасы, Ресей Федерациясы мен Әзірбайжан) тарапынан Қазақстан әуе кеңістігіне кірген кезде ӘҚҚ-ға бірінші қабылдаған аудандық диспетчерлік орталығының (АДО) диспетчері оған берілгендер арасынан осы әуе кемесіне ҚШРЛ транзиттік кодын тағайындайды (өзгертеді).

Қазақстан Республикасының аудандық диспетчерлік орталықтары арасында транзиттік кодтарды бөлу аэронавигациялық қызмет көрсетуді беруші жүзеге асырады.

**Ескерту. 36-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

37. Әуе кемесі Қазақстан Республикасының аумағына қона отырып ұшқан жағдайда және ұшу қолдану ауданы шекарасына жақын орналасқан ауданмен шектелсе, мемлекеттік шекараны қиып өткеннен кейін басқа қолдану ауданының коды код қақтығысы болмаған кезде әуеайлақта қонғанға дейін сақталуы мүмкін.

38. Жергілікті кодтар мемлекет шекараларының шегінде пайдаланылады және ӘҚҚ аудандарының ішкі шекараларына қиылысқан кезде сақталады. Мемлекеттер арасындағы келісім бойынша жергілікті кодтар олардың жалпы шекараларын қия отырып пайдаланылуы мүмкін, ол ӘҚҚ орталықтары арасында өзара іс-қимыл рәсімдері туралы келісімде көрсетілуі тиіс.

39. ИКАО Еуропа өңірінің ҚШРЛ кодтарын бөлу тізбесіне сәйкес кодтардың 35, 37, 45 және 72 сериялары мемлекет ішінде ұшуларға қызмет көрсету кезінде жергілікті мақсаттарда Қазақстан Республикасының ӘҚҚ органдарының пайдалануы үшін бөліп берілген.

40. Жергілікті кодтарды бөлудің негізгі қағидаты олардың ұшу пунктінде тағайындалуына негізделген.

Ұшу пунктінде тағайындау үшін Қазақстан Республикасы әуежайларының ӘҚҚ органдары арасында жергілікті кодтарды бөлуді аэронавигациялық қызмет көрсетуді беруші жүзеге асырады.

**Ескерту. 40-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

41. Осы Әдістеменің 28-тармағының 3) тармақшасында көзделген жағдайларда, аудандық диспетчерлік орталықтардың ӘҚҚ органдары БШРЛ кодтарын тағайындайды (өзгертеді). Жергілікті диспетчерлік пункт (ЖДП) аймағында БШРЛ кодтарын пайдалану қажет болған жағдайда, оларды пайдалану АДО (ӘҚҚА секторы) диспетчерінің келісімі бойынша жүзеге асырылады.

Жергілікті кодтарды аудандық диспетчерлік орталықтар арасында бөлуді аэронавигациялық қызмет көрсетуді беруші жүзеге асырады.

**Ескерту. 41-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

42. Жергілікті мақсаттар үшін егер бұл оларды транзиттік мақсаттарда пайдалануға кедергі келтірмейтін жағдайда транзиттік кодтарды пайдалануға жол беріледі.

43. 00 кодтық сериясын Қазақстан Республикасының ӘҚК органдары авиациялық жұмыстар аудандарында әуе трассалары, авиациялық жұмыстар аудандарында ұшуларды, бір АПИ шегінде (ӘҚК ауданы) мемлекеттік авиация ұшуларын қамтамасыз ету кезінде жергілікті мақсаттар үшін пайдалануы мүмкін.

ӘҚК органдары арасында 00 сериялы кодтар тобын бөлу аэронавигациялық қызмет көрсетуді беруші жүзеге асырады.

**Ескерту. 43-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

Қазақстан Республикасының  
әуе кеңістігінде әуе қозғалысына  
қызмет көрсету кезінде  
қайталама шолу  
радиолокациясының  
кодтарын қолдану әдістемесіне  
1-қосымша

**Ескерту. 1-қосымша жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 28.01.2021 № 35 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.**

Серия	Коды	Тағайындалуы
00	0000	Кез келген мемлекет жергілікті мақсаттарда пайдаланады
10	1000	S режимін пайдалану кезінде орнатылады
20	2000	7000, 7500, 7600 немесе 7700 кодтары қолданылатын жағдайлардан басқа, ӘҚК органы тарапынан қандай-да бір нұсқаулар болмаған кезде әуе кемесінің экипажы дербес белгілейді.
70	7000	ӘҚК органдарынан басқа нұсқаулар түспесе, мемлекет белгілеген әуе кеңістігінде диспетчерлік қызмет көрсетусіз ұшуларды орындау кезінде

		қабылдап алу-жауап беру құралымен жабдықталған әуе кемесінің экипажы белгілейді.
75	7500	Заңсыз араласы әктісі болған жағдайда пайдаланылады.
76	7600	Радиобайланыс істен шыққан жағдайда пайдаланылады.
77	7700	Әуе кемесінің бортында апатты ахуал болған жағдайда пайдаланылады.
	7776, 7777	ҚШРЛ ұшқыштық және жердегі жауап бергішін бақылау үшін пайдаланылады, мұнда 7777 – жердегі жабдық үшін ғана.

Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде қайталама шолу радиолокациясының кодтарын қолдану әдістемесіне 2-қосымша

#### **06 сериясы (0601 – 0677 кодтары); 34 сериясы (3401 – 3477 кодтары)**

Ескерту. 2-қосымша алып тасталды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде қайталама шолу радиолокациясының кодтарын қолдану әдістемесіне 3-қосымша

#### **05 сериясы (0501 – 0577 кодтары); 11 сериясы (1101 – 1177 кодтары)**

Ескерту. 3-қосымша алып тасталды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

Әуе қозғалысына қызмет көрсету диспетчерлік пункттерінің (секторларының) өткізу қабілетін анықтау әдістемесіне 3-қосымша

#### **Ұшу-қону жолағының өткізу қабілеттілігінің нормативін есептеу**

Ескерту. Нұсқаулық 3-қосымшамен толықтырылды - ҚР Көлік министрінің м.а. 04.01.2024 № 2 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1. Әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсету кезінде өткізу қабілеттілігінің үлгілік нормативі үшін ҰҚЖ өткізу қабілеттілігінің мәні қабылданады (Өұқж).

2. Осы ҰҚЖ өткізу қабілеттілігі нормативінің есебі ӘҚҚ органы тиісті үлгідегі ӘК ұшу және қону кезінде жұмыспен қамтылу уақыты туралы жинаған статистикалық деректерге негізделген.

3. Ұшу кезінде ҰҚЖ жұмыспен қамтылған уақыт ішінде әуе кемесінің қозғалысы басталған сәттен бастап ұшудан кейінгі ҰҚЖ соңғы ұшып өткен сәттен бастап алдын ала іске қосу желісінен бастап уақыт қабылданады.

Қону кезінде ҰҚЖ жұмыспен қамтылған уақыт ішінде шешім қабылдау биіктігінің ұшып өткен сәтінен бастап отырғызудан кейін ҰҚЖ босатылған сәтке дейінгі уақыт қабылданады.

4. Есептеулерді орындау кезінде осы әуеайлақта ұшуларды үнемі (ең жиі) орындайтын ӘК түрлері ескеріледі.

5. Ұшу және қону кезіндегі әрбір ҰҚЖ-ның жұмыс уақыты туралы деректер тиісті кестеге енгізіледі:

1-кесте

ҰШУ КЕЗІНДЕ ҰШУ-ҚОНУ ЖОЛАҒЫНЫҢ ЖҰМЫС УАҚЫТЫ ТУРАЛЫ МӘЛІМЕТТЕР (Уұшк)					
ҰҚЖ(№)			ҰҚЖ (№)		
Күні	ӘК түрі	Уақыты (Уұшк ұқж1)	Күні	ӘК түрі	Уақыты (Уұшк ұқж2)

2-кесте

ҚОНУ КЕЗІНДЕ ҰШУ-ҚОНУ ЖОЛАҒЫНЫҢ ЖҰМЫС УАҚЫТЫ ТУРАЛЫ МӘЛІМЕТТЕР (Уқон)					
ҰҚЖ (№)			ҰҚЖ (№)		
Күні	ӘК түрі	Уақыты (Уқон ұқж1)	Күні	ӘК түрі	Уақыты (Уқон ұқж2)

6. Ұшу және қону кезіндегі әрбір ҰҚЖ-ның жұмыспен қамтылуының орташа арифметикалық уақытын бағалау үшін 1 және 2-кестелерде алынған ӘК түрлері бойынша деректер 3 және 4-кестелерге енгізіледі:

3-кесте

ҰШУ КЕЗІНДЕ ҰҚЖ-НЫҢ ОРТАША АРИФМЕТИКАЛЫҚ ЖҰМЫС УАҚЫТЫ, ӘК ТҮРЛЕРІ БОЙЫНША (Уор.ұшк)			
Σ Тұшк ұқж1+Тұшк ұқж2/n-түрі ӘК саны	ӘК түрі	n-түрі ӘК саны	Уақыты(Уұшк)

4-кесте

ӘК ТҮРЛЕРІ БОЙЫНША ҚОНУ КЕЗІНДЕ ҰҚЖ-НЫҢ ОРТАША АРИФМЕТИКАЛЫҚ ЖҰМЫС УАҚЫТЫ (Уор. қон)			

$\sum U_{\text{қон}} \cdot \text{ұқж}1 + U_{\text{қон}} \cdot \text{ұқж}2$ /n-түрі ӘК саны	ӘК түрі	n-түрі ӘК саны	Уақыты( $U_{\text{қон}}$ )

3 және 4-кестелерді толтыру кезінде (Уұшк/қон баған) n түрі ӘК ұшу және қону кезінде ҰҚЖ-ның жиынтық жұмыс уақыты алынады және осы үлгідегі ӘК түрінің жалпы санына бөлінеді.

7. n-түрі ӘК бір ұшу-қону операциясы (Уор.ұшк-қон) кезінде ҰҚЖ-ның орташа арифметикалық жұмыс уақытын алу үшін, 3 және 4-кестелердегі ӘК-нің әрбір түрі бойынша ұшу (Уор.ұшк) және қону (Уор.қону) кезіндегі ҰҚЖ-ның орташа арифметикалық жұмыс уақыты туралы деректер 5-кестеге енгізіледі:

5-кесте

ӘК ТҮРЛЕРІ БОЙЫНША ҰҚЖ-НЫҢ ОРТАША АРИФМЕТИКАЛЫҚ ЖҰМЫС УАҚЫТЫ (Уор.ұшк-қон)		
$\sum T_{\text{ұшк}} + T_{\text{қон}} / 2$	ӘК түрі	Уақыты (Уор.ұшк-қон)

8. ӘК құрамын бағалау үшін ӘК түрлері бойынша ұшулардың салыстырмалы саны (%) айқындалады:

6-кесте

ӘК ТҮРЛЕРІ БОЙЫНША ӘУЕАЙЛАҚТЫ ПАЙЫЗДЫҚ ПАЙДАЛАНУ		
$N \text{ түрі ӘК саны} \times 100 / \sum \text{ӘК}$	ӘК түрі	N(%)
БАРЛЫҒЫ		100%

9. Ұшу-қону жолағының орташа жұмыс уақытын (Уор.жұм) формула бойынша есептеу:

$$\text{Уор.жұм} = (\text{Уор.ұшк-қон}1 * N1 + \text{Уор.ұшк-қон}2 * N2 + \dots + \text{Уор.ұшк-қон} n * Nn) / 100$$

10. Әрбір шекті ескере отырып, секундтарға (3600 сек) аударылған, берілген интервалды секундтармен көрсетілген ҰҚЖ-ның орташа жұмыс уақытына (Уор.жұм) бөлу арқылы, ҰҚЖ өткізу қабілеттілігінің мәні (Өұқж) бір сағаттық кезең үшін есептеледі:

$$\text{Өұқж} = 3600 / \text{Уор.жұм}$$

Аббревиатуралардың толық жазылуы:

ҰҚЖ – ұшу-қону жолағы;

МДП – мұнара диспетчерлік пункті;

ӘҚҚ – әуе қозғалысына қызмет көрсету;

ӘК – әуе кемесі.

Қазақстан Республикасының  
әуе кеңістігінде әуе қозғалысына  
қызмет көрсету кезінде  
қайталама шолу  
радиолокациясының  
кодтарын қолдану әдістемесіне  
4-қосымша

**35 сериясы (3501 – 3577 кодтары); 72 сериясы (7201 – 7277 кодтары)**

Ескерту. 4-қосымша алып тасталды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

Қазақстан Республикасының  
әуе кеңістігінде әуе қозғалысына  
қызмет көрсету кезінде  
қайталама шолу  
радиолокациясының  
кодтарын қолдану әдістемесіне  
5-қосымша

**7 сериясы (3701 – 3777 кодтары); 45 сериясы (4501 – 4577 кодтары)**

Ескерту. 5-қосымша алып тасталды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

Қазақстан Республикасының  
әуе кеңістігінде әуе қозғалысына  
қызмет көрсету кезінде  
қайталама шолу  
радиолокациясының  
кодтарын қолдану әдістемесіне  
6-қосымша

Ескерту. 6-қосымша алып тасталды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 15.03.2023 № 161 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

Әуе қозғалысын ұйымдастыру  
және оған қызмет көрсету  
жөніндегі нұсқаулыққа  
4-қосымша

**Авариялық сатыларды енгізу және іздестіру және құтқарудың  
үйлестіру орталығына хабарлау**

Ескерту. Нұсқаулық 4-қосымшамен толықтырылды - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 12.11.2013 № 887 бұйрығымен (алғашқы ресми жарияланғаннан кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).

Авариялық	Алынатын ақпарат	Енгізілетін авариялық сатылар		
		Белгісіздік сатысы (хабарлама - ALR INCERFA)	Дабыл (хабарлама - ALR ALERF)	Апат сатысы (хабарлама - ALR DETRESFA)
	ӘҚҚ бақылау жүйесін пайдалану кезінде екіжақты	әуе кемесінің радиолокация ық белгісі бар болған жағдайда радиобайланыстың	белгіленген рұқсат етілген ұшу бағытынан	мәжбүрлі қонуды орындау кезінде ж ә н е

Ұшу кезінде радиобайланыстың жоғалуы	радиобайланыстың жоғалғандығы анықталды.	жоғалғандығы ( РЦФ хабарлама жібергендігі) анықталғаннан кейін 5 минуттан соң енгізіледі	( ауытқушылығы кезінде радиобайланыс болмаған енгізіледі	радиобайланыс болмаған кезде енгізіледі
	ӘҚҚ бақылау жүйесін пайдаланбаған кезде екі жақты радиобайланыстың жоғалғандығы анықталды.	енгізілмейді	радиобайланыстың жоғалғандығы ( РЦФ хабарлама жібергендігі) анықталғаннан кейін 5 минуттан соң енгізіледі	
Әуе кемесі экипажының байланысқа шықпауы	Егер бақыланатын әуе кеңістігіне кіруге рұқсат алған әуе кемесі сұратылған уақытта байланысқа шықпаса және оның орналасқан жері белгісіз болса.	кірудің сұратылған ( рұқсат етілген) уақытынан кейін 5 минут өткен соң енгізіледі	белгісіздік сатысы енгізілгеннен кейін 15 минуттан соң	дабыл сатысы енгізілгеннен кейін 10 минуттан соң енгізіледі
	Егер әуе кемесінің экипажынан бақыланатын әуе кеңістігіне шығуы туралы мәлімет түспесе немесе оның орналасқан жері белгісіз болса	шығудың есептік уақытынан кейін 5 минуттан соң енгізіледі	белгісіздік сатысы енгізілгеннен кейін 15 минуттан соң	дабыл сатысы енгізілгеннен кейін 10 минуттан соң енгізіледі
Әуе кемесі белгісінің жоғалуы	Егер әуе кемесінің радиолокациялық белгісі жоғалса, радио байланыс болмаса, ал әуе кемесінің орналасқан жері белгісіз болса	енгізілмейді	осы уақыт ішінде әуе кемесімен радиобайланыс орнатудың сәті түспесе, әуе кемесінің радиолокациялық белгісі жоғалғаннан кейін 5 минуттан соң енгізіледі	дабыл сатысы енгізілгеннен кейін 15 минуттан соң енгізіледі
	Бақыланбайтын әуе кеңістігінде орналасқан бақыланбайтын әуеайлаққа (қону алаңына) әуе кемесі келмеуі туралы ақпарат түскен кезде	енгізілмейді	ақпарат кейін 5 соң енгізіледі	дабыл сатысы енгізілгеннен кейін 10 минуттан соң енгізіледі
	Бақыланатын әуе кеңістігінде орналасқан			



Әуе кемесінің әуе айлаққа, тікұшақ айлағына немесе қону алаңына келмеуі	бақыланбайтын әуеайлақта (қону жолағында) қонуды орындайтын әуе кемесінің экипажы қонуды орындағандығы туралы ӘҚК органына хабарламады, радиобайланыс жоқ және орналасқан жері белгісіз	енгізілмейді	келудің уақыты 20 минуттан соң	дабыл сатысы енгізілгеннен кейін 10 минуттан соң енгізіледі
	Әуе кемесінің экипажы бақыланатын әуеайлаққа (қону алаңына) қонуға рұқсат алды және қонбады, әуе кемесінің орналасқан жері белгісіз, ал осы әуе кемесімен радиобайланыс жоқ	енгізілмейді	әуежайдың (әуеайлақтың) авариялық-құтқару командасына қосымша хабар берумен рұқсат бергеннен кейін 5 минуттан соң	(АЖ туралы сенімді ақпаратты алған кезде немесе дабыл сатысы енгізілгеннен кейін 15 минуттан соң енгізіледі
	Егер экипаж мәжбүрлі қону туралы мәлімет бермесе, жедел дабылы (PAN PAN - ПАН ПАН), зілзала дабылы (MAYDAY немесе Апатқа ұшырадым, ҚШРЛ 7700 жауап берушісінің коды) немесе әуе кемесінің пайдалану жай-күйі нашарлағандығын көрсететін ақпарат алынды	енгізілмейді	ақпаратты кейін 5 ішінде	іздістіру-құтқару операциясын жүргізу қажет болған кезде енгізіледі
	Жедел дабылы (PAN PAN - ПАН ПАН), зілзала дабылы (MAYDAY немесе Апатқа ұшырадым, ҚШРЛ 7700 жауап берушісінің коды) және/немесе әуе кемесінің жай-күйінің	енгізілмейді	ақпаратты кейін 5 ішінде	іздістіру-құтқару операциясын жүргізу қажет

<p>Әуе кемесінің бортындағы өрт, жұмыс істемеуі, бұзылуы</p>	<p>нашарлығы жақын арадағы әуесайлаққа мәжбүрлі қонуды орындағандығынан көрсетілетін ақпарат алынды</p>			<p>болған кезде енгізіледі</p>
<p>Әуе айлақтан тыс мәжбүрлі қону</p>	<p>Ақпарат алынды немесе әуе кемесі мәжбүрлі қонуды орындағалы жатқаны немесе орындағаны және іздестіру-құтқару операциясы орындау қажет етілетін негізді сенімділіктің бар болуы</p>	<p>енгізілмейді</p>	<p>енгізілмейді</p>	<p>ақпаратты алғаннан кейін 5 минут ішінде енгізіледі</p>
<p>Заңсыз араласы актілері</p>	<p>Әуе кемесі заңсыз араласу объектісі болғандығы белгілі немесе болжамдалады (Әуе кемесінің экипажынан баяндау алынды, ҚШРЛ 7700 жауап берушісінің кодын көрсету, басқа сенімді көздерден мәліметтерің келуі)</p>	<p>енгізілмейді</p>	<p>ақпаратты алғаннан кейін 5 минут ішінде енгізіледі</p>	<p>мәжбүрлі қонуды орындаған және іздестіру-құтқару операциясын жүргізу қажет болған жағдайда енгізіледі</p>
<p>Әуе кемесінің бортындағы жарылғыш құрылғы</p>	<p>Әуе кемесінің бортындағы жарылғыш құрылғы туралы ақпарат алынды</p>	<p>енгізілмейді</p>	<p>ақпарат кейін 5 ішінде</p>	<p>мәжбүрлі қонуды орындаған және іздестіру-құтқару операциясын жүргізу қажет болған жағдайда енгізіледі</p>

Отынның ең аз қалуы	Әуе кемесінің бортындағы жанармай қоры ұшудың қауіпсіз аяқталуына кепілдік бермейтіндігі туралы әуе кемесі экипажынан хабарлама келді немесе басқа да көздерден белгілі болды	енгізілмейді	енгізілмейді	ақпаратты алғаннан кейін 5 минут ішінде енгізіледі
---------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------	--------------	----------------------------------------------------

© 2012. Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінің «Қазақстан Республикасының Заңнама және құқықтық ақпарат институты» ШЖҚ РМК