Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясында ұшуды жүргізу қағидаларын бекіту туралы

Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің м.а. 2017 жылғы 28 шілдедегі № 509 бұйрығы. Қазақстан Республикасының Әділет министрлігінде 2017 жылғы 6 қазанда № 15852 болып тіркелді.

"Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы" 2010 жылғы 15 шілдедегі Қазақстан Республикасы Заңының 14-бабы 1-тармағының 4) тармақшасына сәйкес БҰЙЫРАМЫН:

1. Қоса беріліп отырған Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясында ұшуды жүргізу қағидалары бекітілсін.

2. Осы бұйрыққа қосымшаға сәйкес Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің кейбір бұйрықтарының күші жойылды деп танылсын.

3. Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрлігінің Азаматтық авиация комитеті:

1) осы бұйрықты Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінде мемлекеттік тіркеуді;

2) осы бұйрық мемлекеттік тіркелген күнінен бастап күнтізбелік он күн ішінде оның қазақ және орыс тілдеріндегі қағаз тасығыштағы және электрондық нысандағы көшірмелерін Қазақстан Республикасы Нормативтік құқықтық актілерінің эталондық бақылау банкіне ресми жариялау және енгізу үшін "Республикалық құқықтық ақпарат орталығы" шаруашылық жүргізу құқығындағы республикалық мемлекеттік кәсіпорнына жіберуді;

3) осы бұйрық мемлекеттік тіркелгеннен кейін күнтізбелік он күн ішінде оның көшірмелерін мерзімді баспа басылымдарына ресми жариялауға жіберуді;

4) осы бұйрықты Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрлігінің интернет-ресурсында орналастыруды;

5) осы бұйрық Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінде мемлекеттік тіркелгеннен кейін он жұмыс күні ішінде осы тармақтың 1), 2), 3) және 4) тармақшаларына сәйкес іс-шаралардың орындалуы туралы мәліметтерді Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрлігінің Заң департаментіне ұсынуды қамтамасыз етсін.

4. Осы бұйрықтың орындалуын бақылау жетекшілік ететін Қазақстан Республикасының Инвестициялар және даму вице-министріне жүктелсін.

5. Осы бұйрық алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік жиырма бір күн өткен соң қолданысқа енгізіледі.

Қазақстан Республикасының

Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушы *Р. Скляр*

"КЕЛІСІЛДІ"
Қазақстан Республикасының
Қорғаныс министрі
_____ С. Жасұзаков
2017 жылғы 7 қыркүйек

Қазақстан Республикасы
Инвестициялар және даму министрінің
міндетін атқарушының
2017 жылғы 28 шілдедегі
№ 509 бұйрығымен
бекітілген

Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясында ұшуды жүргізу қағидалары 1-тарау. Жалпы ережелер

1. Осы Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясында ұшуды жүргізу қағидалары (бұдан әрі - Қағидалар) "Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы" 2010 жылғы 15 шілдедегі Қазақстан Республикасының Заңы (бұдан әрі - Заң) 14-бабының 1-тармағы 4) тармақшасының талаптарына сәйкес, азаматтық авиация саласындағы халықаралық ұйымдардың авиациялық стандарттарын ескере отырып әзірленді.

Осы Қағидалар Халықаралық Азаматтық авиация туралы конвенцияға (бұдан әрі-Конвенция) қосымшаларда жазылған халықаралық стандарттар мен Ұсынылатын практика талаптарына сәйкес орындалатын коммерциялық әуе тасымалдарын, авиациялық жұмыстарды және жалпы мақсаттағы авиацияның ұшуларын жүзеге асыру мақсатында осы мемлекеттің талаптарына (ашық теңіздер үшін белгіленген ИКАО талаптарына) қайшы келмесе, Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде, сондай-ақ басқа мемлекеттің (ашық теңіздердің) әуе кеңістігінде ұшуды жүргізу тәртібін айқындайды. - (DOC 8168 OPS/611 (PANS-OPS), "барлық ауа-райы ұшулары бойынша нұсқаулық" (Doc 9365 AN/910).

Ескерту. 1-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. Осы қағидаларда пайдаланылатын негізгі терминдер мен анықтамалар:

1) абсолюттік биіктік – орташа теңіз деңгейінен MSL нүкте немесе нүкте деп қабылданған объекті деңгейіне дейінгі тік қашықтық;

2) абсолюттік (салыстырмалы) ауысу биіктігі – тік жазықтықта әуе кемесінің жағдайы абсолюттік биіктік тұрғысынан берілген абсолюттік (салыстырмалы) биіктігі;

3) абсолюттік шешім қабылдау биіктігі DA немесе салыстырмалы шешім қабылдау биіктігі DH – үш өлшемдік 3D қонуға кіруді орындау кезіндегі абсолюттік немесе

салыстырмалы биіктігі, онда екінші екінші шеңберіне кету маневрні бастау қажет болған жағдайларда:

егер осы биіктікке қол жеткізгенге дейін әуе кемесінің командирімен немесе ұшқышпен қонуға кіруді жалғастыру үшін бағдарлар мен қажетті визуалды байланысы орнатылмаса;

әуе кемесінің кеңістіктегі жағдайы немесе оның қозғалысының параметрлері қауіпсіз қонуды қамтамасыз етпеген;

4) авариялық хабар беру – тиісті ұйымдарды іздестіру-құтқару қызметтерінің көмегіне мұқтаж әуе кемелері туралы хабардар ету және осындай ұйымдарға қажетті жәрдем көрсету үшін ұсынылатын қызмет көрсету;

5)авариялық жетекті таратқыш (бұдан әрі - ELT) – белгіленген жиілікте айырықша сигналдарды беретін және қолданылуына байланысты, соққының нәтижесінде автоматты түрде жұмыс істейтін немесе қолмен іске қосылатын жабдықтарға қатысты қолданылатын жалпы термин. ELT келесі түрлерде болуы мүмкін:

автоматты тұрақты ELT (AF) – автоматты түрде іске қосылатын ELT, әуе кемесінің бортында тұрақты орнатылған;

автоматты ауыспалы ELT (AP) – автоматты түрде іске қосылатын ELT әуе кемесінің бортында қатаң бекітілген, бірақ осы әуе кемесінің бортынан оңай алынып тасталуы мүмкін;

автоматты жайылмалы ELT (AD) – әуе кемесінің бортында қатаң бекітілген және автоматты түрде жайылатын және соққының әсерінен іске қосылатын, ал кейбір жағдайларда гидростатикалық тетіктерге қосылатын, сондай-ақ оны қолмен жаюда қарастырылған ELT;

авариялық-құтқару ELT (S), ол төтенше жағдайда жеңіл пайдалануға болатын етіп орналастырылған тірі қалғандарға қолмен әрекетке келтіруге болатын, әуе кемесінің бортынан оңай алынатын ELT;

6) авиациялық жұмыстар – басқа жеке және (немесе) заңды тұлғалардың мүдделері үшін пайдаланушы азаматтық әуе кемелерін қолдана отырып орындайтын мамандандырылған операциялар;

7) автоматты түрде бөлінетін борттық өздігінен жазғыш құрылғы – автоматты түрде әуе кемесінен бөлінуге қабілетті, әуе кемесінде орнатылатын борттық өздігінен жазылғыш құрылғы;

8) автоматты түрде қондыру жүйесі – қонуға кіру және қону кезінде әуе кемесінің автоматты түрде басқарылуын қамтамасыз ететін борттық жабдықтар;

9) автоматты түрде қонудың бір рет істен шығатын жүйесі – істен шыққан жағдайда , бұрышты жағдай немесе ұшу траекториясында, ұшақтың теңгерімінде елеулі өзгерістер болмайтын болса автоматты қону жүйесі бір рет істен шығу болып табылады , бірақ қону автоматты түрде орындалмайды;

10) адам мүмкіндіктері – авиация қызметінің қауіпсіздігі мен тиімділігіне әсер ететін адамның қабілеттерімен мүмкіндіктерінің шектері;

11) азаматтық авиация әуе кемесінің командирі – белгілі бір типтегі әуе кемесін өз бетінше басқаруға рұқсаты бар, коммерциялық авиациядағы ұшу тапсырмасына сәйкес немесе жалпы қолданыстағы авиацияның осындай құжатына сәйкес ұшуды (ұшуларды) қауіпсіз аяқтауға жауапкершілік жүктелген ұшқыш;

12) азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган – Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және азаматтық, эксперименттік авиация қызметі саласында басшылық ететін орталық атқарушы орган;

12-1) азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйым – жарғылық капиталына мемлекет жүз пайыз қатысатын, Қазақстан Республикасының азаматтық авиация саласын орнықты дамытуды, ұшу қауіпсіздігі мен авиациялық қауіпсіздікті қамтамасыз етуге бағытталған қызметті жүзеге асыратын акционерлік қоғам;

12-2) аймақтағы ең төменгі абсолюттік биіктік (АМА) - аспаптық метеорологиялық жағдайларда (ЖМҚ) пайдалануға жататын және параллельдермен және меридиандармен айқындалатын белгіленген аймақ шегінде кедергілерден ең аз биіктік қорын қамтамасыз ететін ең төменгі абсолюттік биіктік. Ескерту. АМА ұшу кезінде ауа райы жағдайына, әуе кемесінің ұшу-техникалық сипаттамасына байланысты ұшудың берілген эшелонын (биіктігін) ұстап тұру мүмкін болмаған, герметизацияланбаған және негізгі биіктік өлшегіштер көрсеткіштерінің дәлдігін жоғалтқан немесе жоғалтқан (көрсеткіштердегі айырмашылық 200 футтан астам) сияқты төтенше жағдайлар туындаған кезде ұшу маршрутының шегінен тыс пайдаланылады);

13) алдыңғы шыныдағы индикация жүйесі – ұшу барысын шолу аймағындағы ұшу ақпараттарын ұшқышқа көрсетіп отыратын индикация жүйесі;

14) алдыңғы шыныдағы индикациямен қону және қонуға кіру үшін бағдар жүйесі – коллиматорлы индикаторды пайдаланумен қону және қонуға кіру үшін бағдар жүйесі бортты аспапты жүйе болып табылады және ол жеткілікті ақпараттарды көрсетеді және әуе кемесінің алдыңғы шынысының белігілі бір бөлігіндегі бағдар мәліметтері конформды проекциялар түрінде салынған, сыртқы визуалды жағдаймен келісілген және ұшқышқа әуе кемесінің маневрін қолмен орындауға мүмкіндік беретін, осы ақпаратқа негізделген және қарастырылып отырған ұшулар санатында сипаттамалары мен сенімділігі қолданбалы болып табылатын бағдарлар;

15) апробациялау – сынау, зерттеу, тексеруге негізделген растау, бекіту;

16) аса жеңіл ұшу аппараттары – ұшу салмағы 750 кг төмен әуе кемелері, сондай-ақ аэростаттар, мотодельтапландар, дельтапландар, парапландар және басқада осы санаттағы ұшу аппараттары;

17) аспаптар бойынша қонуға кіру – аспаптар бойынша қонуға кіру схемасының негізінде навигациялық бағыттағы жабдықты пайдаланумен кіру немесе қону, қонуға кіруді орындаудың екі әдісі бар:

тек қырымен навигациялық бағдарды пайдалану арқылы аспаптар бойынша екі өлшемді (2D) қонуға кіру;

қырымен, сондай-ақ тік навигациялық бағдарды пайдалану арқылы аспаптар бойынша үш өлшемді (3D) қонуға кіру;

қырымен және тік навигациялық бағдар келесілердің көмегімен қамтамасыз етілетін бағдарды көрсетеді:

жер үсті радионавигациялық құралдар немесе компьютермен берілетін жер үсті, спутникті, автономды навигациялық құралдар немесе осы құралдардың кешені;

қонуға кіру және жабдықпен қону келесідей болып жіктеледі:

қонуға дәл емес кіру және NPA қонулары – азимутты бағдарды қолдана отырып, жабдықтар бойынша қону және қонуға кіру, бірақ глиссад бойынша бағдар қолданылмайды;

қонуға дәл кіру және PA қонулары– азимутты және минимум глиссадпен дәл бағдар қонудың белгілі бір санаттарымен қолданылатын жабдықтар бойынша қону және қонуға кіру, бірақ глиссад бойынша бағдар қолданылмайды;

азимутты және глиссад бағдары келесілерді қамтамасыз ететін бағдарға жатады:

жер үсті навигациялық құралдар немесе компьютермен шығарылатын навигациялық мәліметтер;

18) аспаптар бойынша қонуға кіру рәсімдері – ұшқыш аспаптар бойынша орындалатын алдын-ала белгіленген маневрлердің сериясы, қонуға кірудің бастапқы кезеңіндегі бақылау нүктесінен, кедергілерге соқтығысуды болдырмауды қарастыратын, бекітілген талаптарды сақтау кезінде немесе сәйкес жағдайда бекітілген бағыт басынан қону орындалуы мүмкін нүктеге дейін, ал егер қону орындалмаса, онда бағытта немесе күту аймағында кедергілерде ұшу критерийлері қолданылатын нүктеге дейін, аспаптар бойынша қонуға кіру тәртіптемесі келесідей болып жіктеледі:

қонуға дәл кірмеу тәртібі – азимут бойынша бағдарлау қолданылатын, А глиссад бойынша бағдар қолданылмайтын, аспаптар үлгісі бойынша қонуға екіөлшемді (2D) кіруді орындау үшін арналған, аспаптар бойынша қону схемасы,

тік бағдармен қонуға кіру тәртібі – А типті аспаптар бойынша қонуға үшөлшемді (3D) кіруді орындау үшін арналған PBN сипаттамаларына негізделген навигациясыны пайдалану арқылы қонуға кіру схемасы,

қонуға дәл кіру тәртібі – қонудың белгіленген санатымен, азимут және глиссад бойынша дәл бағдар қолданылатын А немесе В үлгісіндегі аспаптар бойынша қонуға үшөлшемді (3D) кіруді орындау үшін арналған, навигациялық жүйелерді (ILS, MLS, GLS и SBAS CAT I) пайдалану негізінде аспаптар бойынша қонуға кіру схемасы;

19) аспаптар бойынша ұшу қағидалары – аспаптарды метеорологиялық жағдайда ұшуды орындауды реттейтін қағидалар қатары;

20) аспаптартар бойынша ұшу тәртіптемесі (схемасы) – электрондық немесе баспа түрінде жарияланатын ұшқыш пилотаждық аспаптартармен орындалатын ұшудағы алдын-ала айқындалған маневр қатарының сипаттамасы;

21) аспаптартар бойынша ұшып келудің стандартты бағыты – аспаптар бойынша ұшу қағидалары (бұдан әрі - АҰҚ) бойынша әдетте әуе қозғалысына қызмет көрсету (бұдан әрі - ӘҚҚ) бағытында кіру нүктесінен аспаптар бойынша қонуға енудің жарияланған схемасымен ұшу басталатын нүктеге дейінгі ұшып келудің белгіленген бағыты;

22) аспаптар бойынша ұшып шығудың стандартты бағыты – әуеайлағыты немесе әуеайлақтың белгілі бір ұшып көтерілу-қону жолағына әдетте тапсырылған ӘҚҚ бағытында негізгі нүктесімен байламалы АҰҚ бойынша ұшып шығудың белгіленген бағыты;

23) аспапты метеорологиялық шарттары – көрінудің ұзақтығы шамасында өрнектелген метеорологиялық шарттар, бұлттарға дейінгі қашықтық және бұлттың төменгі шекарасындағы биіктік, бұл шамалар визуалды метеорологиялық шарттар үшін бекітілген минимумнан төмен;

24) аэронавигациялық ақпарат – әуе кемелерінің ұшуын қамтамасыз ету, ӘҚҚ және әуе қозғалысын басқару (бұдан әрі - ӘҚБ) мақсаттары үшін деректерді жинау, талдау және өңдеу нәтижесінде алынған ақпарат;

25) аэронавигациялық карта – ұшу мақсаттарына арналған жер беті учаскесінің оның бедерінің және жасанды құрылғылардың шартты белгісі;

26) аэростат – оның көтерілу күші тығыздығы ауа тығыздығынан жеңіл, қабықтағы газ есебінен құрылады ауадан (қоршаған ортадан) жеңіл ұшу аппараты;

27) әуе кемелерінің жақындасуы – әуе кемелерінің арасындағы қашықтық, сол сияқты олардың салыстырмалы орналасуы және жылдамдығы мынадай, осы әуе кемелерінің қауіпсіздігі қауіп-қатерге қойылуы мүмкін жағдай келесідей болып жіктеледі, ӘҚҚ органының қызметкерлері немесе ұшқышының пікірі бойынша болатын жағдай, ол:

соқтығысу тәуекелі – әуе кемелерінің жақындасу салдарынан соқтығысу қауіпт қатері пайда болатын жағдай, санаты;

ұшу қауіпсіздігіне кепілдік берілмеген – әуе кемелерінің жақындасу салдарынан осы әуе кемелерінің қауіпсіздігіне қауіп төнуі мүмкін жағдай санаты;

соқтығысу тәуекелі болмаған – әуе кемелерінің жақындасу салдарынан соқтығу қауіпті болмаған жағдай санаты;

тәуекел айқындалмаған – әуе кемелерінің жақындауы жағдайының санаты, жеткілікті толық ақпараттың болмауы, орын алған соқтығысу тәуекелін айқындауға мүмкіндік бермейді немесе бар мәліметтер бір-біріне қайшы және сендіретін жеткілікті мәліметтер жоқ немесе бұл тәуекел деңгейін айқындауға мүмкіндік бермейді;

28) әуе кемесі – жер (су) бетінен шағылысатын ауамен өзара әрекеттен бөлек, ауамен өзара әрекет есебінен атмосферада ұсталатын аппарат;

29) әуе кемесінің мұзденуы – әуе кемесіні түрлі бөліктерінде мұздың қатуы;

30) әуе кемесінің ұшуды пайдалану бойынша нұсқаулығы – пайдаланатын мемлекет үшін қолданбалы жетекшілік және кәдімгі, ерекше және авариялық жағдайлардағы әрекет ету ретінен тұратын, бақылау карталарында, шектеулерде, ұшу-техникалық сипаттамалар туралы ақпараттардан және әуе кемесінің жүйелері туралы мәліметтерден, сондай-ақ басқада әуе кемесінің пайдалануымен байланысты материалдардан тұрады;

31) әуе кемесінің ізіне түсу – ұшуда жеке әуе кемелерінің төрт өлшемді орны туралы мәліметтер уақытының стандартталған интервалы арқылы жерде тіркеу және жаңартуды жүргізуді қарастыратын пайдаланушы белгілеген процесс;

32) әуе қозғалысына қызмет көрсету – әуе қозғалысына ұшу-ақпараттық қызмет көрсету, авариялық хабар беру, диспетчерлік қызмет көрсету (аумақтық диспетчерлік қызмет көрсету, қонуға жақындағанда диспетчерлік қызмет көрсету немесе әуеайлақта диспетчерлік қызмет көрсету);

33) ӘҚҚ ауданы – белгіленген мөлшердегі әуе кеңістігі, олардың шекарасында әуе трассалары бойынша әуе қозғалысына және олардан тыс маршруттарға қызмет көрсету аудандық диспетчерлік орталықтың диспетчері арқылы жүзеге асырылады;

34) ӘҚҚ маршруты – әуе қозғалысына қызмет көрсетуді қамтамасыз ету мақсатында қозғалыс ағынын бағыттауға арналған белгіленген маршрут;

35) әуе трассасы – дәліз түріндегі бақыланатын әуе кеңістігі (немесе оның бөлігі);

36) әуеайлақ ауданы (тораптық диспетчерлік аудан (Terminal control area (TMA) – әдетте бір немесе бірнеше ірі әуеайлағы маңындағы ӘҚҚ маршруттарының түйісу орнында құрылатын диспетчерлік аудан;

37) әуеайлақ (гидроәуеайлақ) – жер немесе су бетінің толықтай немесе ішінара әуе кемелерінің келуіне, жөнелтілуіне және осы жер бетімен қозғалуына арналған белгілі бір учаскесі (ғимараттарды, құрылыстарды және құрал-жабдықты қоса алғанда);

38) әуеайлақ схемасын әзірлеу процесі – аспаптар бойынша ұшу схемасын немесе қандайда бір өзгерістерге немесе құруға алып келетін, ұшуды схемасыз жобалау үшін сипатты болатын аспаптар бойынша процесс;

39) әуеайлақ туралы деректер – әуеайлағына қатысты деректер оның мөлшері, координаттары, өзге де оған қатысты ұшу-қону жолағы, рульдеу жолдар, қондырғылар, жабдықтар, ұшуларды орындау бойынша құралдар мен рәсімдер туралы егжей-тегжейлі мәліметтерді қамтиды;

40) әуеайлақтың қолданбалы пайдалану минимумы бойынша ұшуды орындау үшін әуе кемесі командирінің (екінші ұшқыштың) біліктілігі – ұшу-қону жолағы қашықтығының көрінісі (бұдан әрі - RVR) / көріну (бұдан әрі - VIS) минималды мүмкін мәні және шешім қабылдаудың абсолютті немесе салыстырмалы биіктігі (бұдан әрі -

DA/DH), ал қажет болған жағдайда осы типтегі ӘК ұшуы мен қонуын қауіпсіз жүргізуге рұқсат беретін бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі;

41) әуеайлақтың пайдалану минимумы – келесілер үшін әуеайлақты пайдалану шектеулері:

ұшу-қону жолағында көз көрерлік қашықтықтың және/немесе бұлттық параметрлердің қажеттілігіне қарай көз көрерлік шамасында білдіретін ұшып көтерілу;

ұшу-қону жолағында, MDA/H көз көрерлік қашықтықтың және/немесе бұлттық параметрлердің қажеттілігіне қарай көз көрерлік шамасында өрнектелетін аспаптар бойынша қонуға екі өлшемді (2D) кіруді орындау кезіндегі қонулар;

үлгісіне және/немесе ұшу санатына сәйкес ұшу-қону жолағында және DA/H көз көрерлік қашықтықтың және/немесе көз көрерлік шамасында өрнектелетін аспаптар бойынша қонуға үшөлшемді (3D) кіруді орындау кезіндегі қонулар;

42) бағдардан айырылу – ұшқыш (экипаж) белгіленген ұшуды жалғастыру үшін қажетті дәлдікпен өзінің тұрған жерін айқындай алмайтын жағдай;

43) байланыстың талап етілетін сипаттамаларының ерекшелігі RCP – сипаттамаларға негізделген, байланысты жүзеге асыру үшін қажетті, операциялар мен әуе кемесінің мүмкіндіктері, тиісті жер үсті жабдықтары мен ӘКК ұсынуға талаптар жиынтығы;

44) бақылаудың талап етілетін сипаттамаларының ерекшелігі RSP – сипаттамаларға негізделген, бақылауды жүзеге асыру үшін қажетті, операциялар мен әуе кемесінің мүмкіндіктері, тиісті жер үсті жабдықтары мен ӘҚҚ ұсынуға талаптар жиынтығы;

45) бақылау және түзетудің жер үсті жүйесі – жер үсті таратқыштан тікелей бақылау және түзету бойынша пайдаланушы ақпараттарды алушы бақылау және түзету көмегімен алады;

46) бар болатын қону қашықтық – қонғаннан кейінгі әуе кемесінің жүрісі үшін бар болатын және жарамды болып табылатын ұшу-қону жолағының ұзындығы;

47) барлық ауа райы ұшулары кезінде әуе кемесін және оның жабдықтарын пайдалануды шектеу бойынша, әуе кемесінің минимумы – осы типтегі әуе кемесінде ұшу мен қонуды қауіпсіз жүргізуге мүмкіндік беретін RVR және MDA/DA/H минималды мүмкіндік мәні бойынша белгіленеді;

48) барлық ауа райындағы ұшулар – визуалды бағдарды шектейтін ауа райы жағдайында қонуға кіру немесе қону, ұшу, ұшып шығу, кез келген жер үсті қозғалысы;

49) барометрлік биіктік – абсолюттік биіктік шамасында көрсетілген, осы қысымға стандартты атмосфера бойынша сәйкес келетін атмосфералық қысым;

50) биіктік бойынша жиынтық қате – берілген барометрлік биіктікпен (ұшу эшелоны) әуе кемесі болатын нақты барометрлік биіктік арасындағы тік жазықтықтағы геометриялық айырмашылық;

51) биіктікті өлшеу жүйесінің кемшілігі – биіктік өлшегіште барометрлік қысымды дұрыс бекіту шартында және ұйтқымаған қоршаған орта қысымына сәйкес келетін,

барометрлік биіктікте биіктік өлшегіш индикаторындағы абсолютті биіктік арасындағы айырмашылық;

52) борттағы өздігінен жазатын құрал – авиациялық оқиғаға немесе оқыс оқиғаға тергеп-тексеру жүргізу үшін қосымша мәліметтер көзі ретінде әуе кемесінің бортында орналастырылатын кез келген өздігінен жазатын аспап;

53) бұлттардың төменгі шегарасының биіктігі – құрлық немесе су бетінің және 6000 м (20000 фут) төмен орналасқан бұлттардың ең төменгі шекарасының арасындағы және аспанның жартысынан астамын қамтитын тік қашықтық;

54) векторлау (радиолокациялық бағыттау) – ӘҚҚ-дің қадағалау жүйесін пайдалану негізінде белгіленген бағыттарды көрсету арқылы әуе кемесіні навигациялық бағытталуын қамтамасыз ету;

55) визуалды маневрлеу аймағы (шеңбер бойынша ұшулар) – қонуға кіруді шеңбер бойынша орындайтын әуе кемелері үшін кедергілерден жоғары биіктікті ескеретін аймақ;

56) визуалды метеорологиялық жағдайлар – сәйкес бекітілген немесе одан асатын бұлттар шекарасының төменгі биіктігі мен бұлттарға дейінгі қашықтығы, көріну ұзақтығының шамасымен белгіленетін метеорологиялық жағдай;

57) демалыс уақыты – ұшу немесе кабина экипажының мүшелері барлық қызметтік міндеттерді орындаудан босатылған кездегі және (немесе) оған дейінгі қызметтік міндеттерін орындау кезеңінен кейінгі үздіксіз және белгіленген мерзім;

58) дирижабль – қуат қондырғысын қозғалысқа келтіретін басқарылатын аэростат;

59) екі рет істен шығатын автоматты қону жүйесі – автоматты қону жүйесі екі рет істен шығатын болып табылады, ал қонуға кірген жағдайда, тегістелу мен қону автоматтандырылған жүйенің қалған бөлігінің көмегімен орындалуы мүмкін;

60) екі рет істен шығатын құрамдастырылған қону жүйесі – екі немесе одан көп тәуелсіз қону жүйелерінен тұратын жүйе, және бір жүйе істен шыққан жағдайда, бағыттау немесе басқару, қалған жүйемен (жүйенің қалғаны) қамтамасыз етіледі, бұл қонуды орындауға мүмкіндік береді.

Ескертпе: екі рет істен шығатын құрамдастырылған қону жүйесі алдыңғы әйнектегі бақыланатын индикациямен автоматты қону жүйесінің бір рет істен шығатын жүйесінен тұруы мүмкін, ол ұшқышқа автоматты қону жүйесі істен шыққан соң қолмен басқару арқылы қонуды орындауға мүмкіндік береді;

61) екінші шеңберіне кету нүктесі – аспаптарпен қонуға кіру схемасындағы нүкте, кедергілер үстімен биіктіктің минималды қорын қамтамасыз ететін немесе етуге дейінгі ұшу алдын-ала жазылған схемасындағы екінші шеңберіне өтуден басталуы тиіс;

62) екінші шеңберіне кету схемасы – қонуға кіруді жалғастыру мүмкін емес болған жағдайда ұстауға болатын тәртіп;

63) ең жоғары салмақ – ең жоғары сертификатталған ұшу салмағы;

64) ерекше жағдай – авиациялық техника кенеттен істен шығу нәтіжесінде пайда болатын жағдай немесе әуе кемесінің кәдімгі басқарудан ерекшеленетін, экипаж әрекетінен талап етілетін шартқа әуе кемесі сай келуі;

65) жабдықтың минималды тізбесі (бұдан әрі - MEL) – әуе кемесі осы типі үшін үлгілік MEL-не сәйкес немесе неұрлым қатаң талаптарға сәйкес пайдаланушымен құрылатын жабдықтың нақты компоненті істен шыққан жағдайда әуе кемесінің пайдаланылуын қарастыратын тізбесі;

66) жабдықтың үлгілік минималды тізбесі (бұдан әрі - MMEL) – ұшудың басталуына кедергі келтірмейтін бір немесе бірнеше ақаулық, жабдықтың компонентін айқындайтын және мемлекетпен бекітілген әзірлеуші, әуе кемесі нақты типі үшін типтік құрылымға жауапты ұйымдармен құрылатын тізбе, MMEL ерекше пайдалану шарттары, шектеулер мен қағидалар келісілуі мүмкін;

67) жағармайдың соңғы резерві – белгіленген пунктің қосалқы әуеайлақ талап етілмейтін, белгіленген пункт әуеайлағына немесе келу кезінде есептелген қону салмағын пайдалану мен белгіленген пункттің қосалқы әуеайлағына келу кезіндегі жағар май қорын көрсетеді;

68) жазық жер – 25 км радиусында 200 м (650фут) бедерінің салыстырмалы артық болатын жерлері;

69) жалпы мақсаттағы авиация – жеке және (немесе) заңды тұлғалардың меншігіндегі және оқу, спорттық, мәдени-ағарту іс-шараларын жүргізу, техникалық шығармашылықты дамыту, әуе кемесін пайдаланушының жеке қажеттіліктерін қанағаттандыру мақсаттарда пайдаланылатын азаматтық авиация, сондай-ақ ақысы төленбей және жалдаусыз пайдаланылатын, мақсаттары:

жолаушыларды, багажды, жүкті және пошта жөнелтілімдерін тасымалдау;

авиациялық жұмыстарды орындау;

іздестіру-құтқару және авариялық-құтқару жұмыстарын жүргізу, дүлей зілзалалар болған жағдайда жәрдем көрсету;

70) жел қозғалысы – кіретін және шығатын ағындардан тұратын әуе кеңістігіндегі жел бағыты мен жылдамдығының өзгерістері:

жел қозғалысы әлсіз – 0-ден 2 м/с дейін (0 ден 4 торапқа дейін) 30 м (100 фут) биіктікті қоса алғанда;

бірқалыпты жел қозғалысы – 2-ден 4 м/с дейін (5-тен 8 торапқа дейін) 30 м (100 фут) биіктікті қоса алғанда;

күшті жел қозғалысы – 4-тен 6 м/с дейін (9-дан 12 торапқа дейін) 30 м (100 фут) биіктікті қоса алғанда;

өте күшті жел қозғалысы –6 м/с жоғары (12 торапқа) 30 м (100 фут) биіктікте;

71) жоғары назардың салыстырмалы биіктігі – жоғары назардың салыстырмалы биіктігі ұшу-қону жолағы шегінен салыстырмалы жоғары биіктікке сәйкес келеді және ұшақтың сипаттамалары мен оның автоматты түрде қонатын екі өлшемді жүйесінің

негізіне орнатылады, егер автоматты қону жүйесінің резервті бөлігінің бірі істен шығатын болса, немесе сәйкес жер үсті жабдықтары істен шықса, қонуға кірудің жоғары CAT III санаты тоқтатылып екінші шеңберіне кетеді;

72) кабиналық экипаж мүшесі – ұшу экипажының мүшесі болып табылмайтын, әуе кемесінің командирымен немесе пайдаланушымен тапсырылған әуе кемесінің бортындағы міндеттерді орындайтын, жолаушылар мен жүк тасымалына қызмет көрсету мақсатында қауіпсіздік мүддесімен авиациялық персоналға жататын тұлға;

73) кедергілердің бос аймағы OFZ – әуе кемелері ұшуларын қамтамасыз ету үшін қажетті, тек ең төмені салмағы және сынғақ конструкциясы бар нысандар ғана бекітілуі мүмкін және осы үстіңгі беттіктермен шектелген, жолақтың сол бөлігі және екінші шеңберіне кету аймағын шектеуге арналған беттік пен ішкі өтпелі беттік, қонуға кіру аймағын шектеу үшін ішкі беттіктің жоғары бөлігіндегі әуе кеңістігі;

73-1) кедергілерден ұшып өтудің ең аз абсолюттік биіктігі (MOCA) - кедергілерден биіктіктің қажетті қорын қамтамасыз ететін белгілі бір учаскедегі ұшудың ең аз абсолюттік биіктігі;

74) кету (қайта оралу) межесі PNR – әуе кемесі межелі әуеайлағына дейін бағыт бойынша ұшуды, сондай-ақ осы рейс үшін бағытта қосалқы әуеайлағына дейін ұшуды жалғастыра алатын ең соңғы географиялық нүкте;

75) коллиматорлық индикатор HUD – ұшу бағытында ұшқыштың көру аясындағы кабинадан тыс кеңістікте ұшу дерек көрсетілген индикация жүйесі;

76) конфигурациядан ауытқу тізбесі CDL – ұшу-техникалық сипаттамаларының өзгерістері мен сәйкес келетін пайдалану шектеулер туралы кез-келген ақпараттың қажет кезінде қамтитын және ұшудың басында болмауы мүмкін үлгілік әуе кемесінің барлық сыртқы бөліктерін айқындайтын мемлекетпен бекітілген әзірлеуші, үлгілік конструкцияға жауапты ұйыммен құрылған тізбе;

77) көзбен шолудың бірлескен жүйесі CVS – SVS синтезделген көзбен шолу жүйелері және EVS көзбен шолудың кеңейтілген мүмкіндіктерімен техникалық көзқарас жүйесінен алынатын суреттемелердің индикация жүйесі;

78) көзбен шолудың кеңейтілген мүмкіндіктерімен техникалық көру жүйесі EVS – кескін датчигін пайдалануға негізделген, нақты уақыт масштабындағы сыртқы жағдайдың электронды көрінісін индикациялау жүйесі;

79) көзбен шолып ұшу – әуе кемесінің кеңістіктегі жағдайын және оның тұрған жерін табиғи көкжиек және жердегі бағдар бойынша ұшқыш оны көзбен шолып айқындайтын кездерде орындалатын ұшу;

80) көзбен шолып ұшулардың қағидалары (бұдан әрі - КҰҚ) – визуалды метеорологиялық жағдайларда ұшуды орындауды реттейтін қағидалар қатары;

81) көзбен шолып ұшулардың қағидалары бойынша арнайы ұшу (бұдан әрі - КҰАҚ) – ӘҚҚ органымен рұқсат етілген, КҰҚ бойынша ең төмен ұшу жағдайына қарағанда

қолайлылығы төмен метеорологиялық жағдай кезінде диспетчерлік аймақта орындалатын ұшу;

82) көру мүмкіндігі – авиациялық мақсаттар үшін көру мүмкіншілігі келесі шамаларды көрсетеді:

ашық аяда бақылау кезінде, жерге жақын орналасқан қолайлы мөлшердегі қара нысанды, ажыратуға және тануға болатын ең үлкен қашықтық;

жарық емес аяда 1000 кд жуық жарық күшінің сәулесін ажыратуға және тануға болатын ең үлкен қашықтық;

83) күтпеген пайдалану жағдайлар – жағдайды жоспарлауға көнбейтін, мысалы, болжап болмайтын ауа райы жағдайы, жабдықтардың жөндеуге келмеуі немесе пайдаланушыдан тәуелсіз әуе қозғалысының тоқтаулары;

84) күрделі метеорологиялық жағдайлар – метеорологиялық көріну 2000 метр және одан аз және (немесе) олардың жалпы саны кезінде екі октанттан астам кезде БТШБ 200 метр (650 фут) және одан төмен болатын жағдайлар;

85) күту аймағы – қонуға кіруге және (немесе) әуеайлағына жақындау кезегін әуе кемелері күтуі үшін әуеайлақтың (әуеторабы) ауданында радионавигациялық нүктесі (бұдан әрі - РНН) үстінде белгіленген белгілі бір мөлшердегі әуе кеңістігі;

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

87) кішігірім ұшақ – ең жоғары сертификатталған ұшу салмағы 5700 кг немесе одан төмен ұшақ;

88) қауіпсіз биіктік – әуе кемесіні жермен (сумен) соқтығысуын немесе онымен жанасуын кепілдендіретін ең аз мүмкін ұшу биіктігі;

89) қауіпсіз мәжбүрлі қонуы – орындалуы кезінде әуе кемесінде және жер бетінде болатын тұлғалардың дене жарақатын алмауына жеткілікті негіз болуы мүмкін мәжбүрлі қонуы немесе авариялық суға қонуы;

90) қауіпті жүктер – техникалық нұсқаулықта келтірілген немесе оған сәйкес конфигурацияланған, қауіпті жүктер тізбесінде көрсетілген және қоршаған орта немесе мүлікке, қауіпсіздікке, денсаулыққа қауіп келтіретін бұйымдар немесе заттар;

91) қашықтықтан басқарылатын авиациялық жүйе – ұшқышсыз ұшу аппараты, басқару және бақылау желілеріне қажетті сонымен байланысты жабдықтар, сондай-ақ ұшуды орындау барысында кез келген сәтте талап етілетін, кез келген басқа жүйелер енетін, конфигурациялайтын элементтер кешені;

92) қозғалтқыш – әуе кемесін қозғалысқа келтіру мақсатында қолданылған немесе қолдануға арналған құрылғы, ол қызмет көрсету мен бақылауға қажетті компоненттер мен жабдықтардан тұрады, бірақ ауа бұрандасы/тасымалдаушы бұрандалар (егер олар қолданылатын болса) енбейді;

93) қону аймағы TDZ – қонып жатқан ұшақтың бірінші ұшу-қону жолағы жанауына арналған оның кіріудегі ұшу-қону жолағының бір бөлігі;

94) қонуға автоматты түрде кіру режимі бар ұшуды автоматты басқару жүйесі – қонуға кіру кезінде ұшақтың ұшу траекториясын автоматты басқаруды қамтамасыз ететін борттық жабдық;

95) қонуға визуалды кіру – аспаптар бойынша қонуға кіру схемасы ішінара немесе толығымен сақталмаған жағдайда және қонуға кіру визуалды жер үсті бағдарымен орындалған жағдайда АҰҚ бойынша ұшу кезінде қонуға кіру;

96) қонуға кіру және ұшып көтерілудің соңғы кезеңінің аймағы FATO – іліну немесе қону режиміне дейін қонуға кіру маневрінің аяқталу кезеңі орындалатын және ұшып көтерілу маневрі басталатын белгіленген аймақ және FATO 1-санатты ұшу-техникалық сипаттамалары бар тікұшақтарды пайдалануға тиіс болған жағдайларда, үзілген ұшудың орналасатын аймағын қамтиды;

97) қонуға кіруге тыйым салу нүктесі – аспаптар бойынша қонуға кіргеннен кейінгі нүкте, егер хабарланатын көз көрерлік немесе бақылау RVR әуеайлақтың пайдалану минимумынан төмен болса әуеайлақтың үстінде 300 м (1000 фут) төмен немесе қонуға кірудің соңғы учаскесінің шегінде жалғаспайды;

98) қонуға кірудің соңғы кезеңі – қонуға кірудің соңғы кезеңінің бекітілген бақылау нүктесінен (немесе нүктеде) басталатын немесе мұндай нүкте болмаған жағдайда жабдықпен қонуға кіру схемасының бөлігі:

соңғы стандартты бұрылу соңында, тікелей қону бұрылу немесе "ипподром" үлгісіндегі схемасында жақындау жолының желігіне бұрылу, егер мұндай бұрылыстар қарастырылған болса, немесе

қонуға кіру схемасындағы жолдың соңғы желігіне шығу нүктесінде және әуеайлақ ауданындағы нүктеде аяқталады, онда қону орындалуы мүмкін, немесе екінші шеңберіне кету басталады;

99) қонуға кірудің соңғы учаскесі (FAS) - аспаптар бойынша қонуға кіру схемасының шегінде ҰҚЖ жармасына шығу және қону үшін төмендету жүргізілетін учаскесі.

100) қонуға тұрақты кіру Sap – егер нүкте жоғарыда орналасқан болса, тегістеу маневрі басталатын жерден ұшу-қону жолағының шегі немесе нүктесі жоғары болатын, 50 фут нүктесіне дейінгі абсолютті/салыстырмалы биіктікке немесе алдын-ала айқындалған нүктеге дейін ұшу траекториясы үстіндегі жылдамдық және бақылау, орындалған сәйкес конфигруация жағдайының қонуға бақыланған кіруі;

101) қосалқы әуеайлақ – егер тағайындалған әуеайлағына ұшып бару немесе қону мүмкін емес немесе орынсыз болған жағдайда әуе кемесі бағыталуы мүмкін әуеайлақ, онда әуе кемесіне техникалық сипаттамаларына сәйкес келетін қызметтің қажетті түрлері мен құралдары бар және ол пайдаланудың күтілетін уақытында жұмысқа қабілетті болады.

Қосалқы әуеайлақтарға мынадай жатады:

ұшу кезіндегі қосалқы әуеайлақ – егер ұшудан кейін көп ұзамай әуе кемесіне қонуға қажеттілік туындағанда болатын қосалқы әуеайлақ және оны ұшатын әуеайлақ ретінде пайдалануға мүмкін болмайды;

бағыт бойынша қосалқы әуеайлақ – бағыт бойынша ұшу кезінде қосалқы әуеайлағына бару қажеттілік туындағанда, әуе кемесіне қонуға болатын қосалқы әуеайлақ;

тағайындалған пункттің қосалқы әуеайлақ – қонуы белгіленген әуеайлағына қону мүмкін емес немесе орынсыз болған жағдайда әуе кемесіне қонуға болатын әуеайлақ;

102) қосалқы әуеайлағына барудың көбейтілген уақытымен ұшуларды жүргізу кезіндегі сындарлы маңызды жүйе EDTO – EDTO ұшу қауіпсіздігіне жұмыстың нашарлауы немесе істен шығуы едәуір ықпал ететін ұшақ жүйесі немесе EDTO ұшуын орындау кезінде ұшақтың қауіпсіз ұшуы мен қонуын қамтамасыз ету үшін ерекше сындарлы мәні бар үздіксіз қызмет етуі;

103) қосалқы әуеайлағына барудың ең көп уақыты – қосалқы әуеайлақ бағытына қандайда бір нүктеден бағытта ұшу уақытымен өрнектелген, ең көп жол берілетін арақашықтық;

104) құрғақ ұшу-қону жолағы – ұшу-қону жолағы, егер оның беті ылғал немесе ластанған болмаса және онда пайдалануға арналған аймақ шегінде көрінетін ылғал болмаса құрғақ болып есептеледі;

105) маңызды кедергі – нақты схемасы әзірленген, сол ұшу түрін орындау кезінде әуе кемесінің ұшу қауіпсіздігі үшін әлеуетті қауіпті көрсететін және жергілікті іргелес және қоршаған орта элементтерінен едәуір жоғары болатын тұрақты және уақытша жасанды тұрғызылған нысан немесе кез-келген табиғи жергілікті элемент;

106) маркер – шекаралар (шекара) немесе кедергілерді белгілеу үшін жер деңгейінен жоғары бекітілетін нысан;

107) метеорологиялық ақпарат – метеорологиялық жинақ, талдау, болжам, нақты және күтілетін метеорологиялық шарттарға қатысты кез-келген хабарлама;

108) навигациялық ерекшелік – бекітілген әуе кеңістігі шегінде, сипаттамаларға негізделген, навигация шартындағы ұшуларды қамтамасыз ету үшін қажетті әуе кемесіне және ұшу экипажына талаптар жиынтығы;

109) оқшауланған әуеайлақ – осы ұшақ үлгісіне арналған тағайындалған пунктіне қосалқы әуеайлақ болмағанда қолданылатын тағайындалған пункт әуеайлақ;

110) орналасқан екпін алу дистанциясы – ұшуды жүзеге асырып жатқан әуе кемесі екпін алуы үшін көзделген және жарамды болып табылатын ұшу-қону жолағының ұзындығы;

111) ортаның турбулентті қозғалысы – олардың статистикалық үлгілік орташа сипаттамаларын айқындайтын, шамасы уақыт пен кеңістікте кездейсоқ өзгерістерді сипаттайтын ағынның жағдайы;

112) өтпелі қабаты – эшелонмен өту және өтудің абсолютті биіктігі арасындағы әуе кеңістігі;

113) өтпелі метеорологиялық көріну CMV – хабарланатын метеорологиялық көріністен (RVR мәнінің біріне баламалы) шығатын мән;

114) өту эшелоны – өткелдің абсолютті биіктігінен жоғары ұшу үшін қолданылуы мүмкін ұшудың ең төменгі эшелоны;

114-1) пайдалануға рұқсат беру сертификаты-ұшуға жарамдылықтың тиісті нормаларына сәйкес онда көрсетілген техникалық қызмет көрсету жөніндегі жұмыстардың қанағаттанарлық орындалуын растайтын мәліметтерді қамтитын құжат;

115) психикалық белсенді заттар – алкоголь, опиоидтер, каннабиноидтер, жайбарақаттандыратын заттар және гипнотикалық дәрілер, кокаиндер, басқада психостимуляторлар, галлюциногендер және ұшпалы ерітінділер; темекі және кофеиндерге тыйым салынады;

116) радиомен хабар беру VOLMET – үздіксіз және қайталанатын сөйлеу радио хабарламасы арқылы SIGMET ақпараттары мен TAF болжамдарын, сәйкес METAR, SPECI жиынтықтарын ұсыну;

117) рульдеу – ұшып көтерілу және қонудан басқа өз ауырлығының есебінен әуеайлақтың беті бойынша әуе кемесінің қозғалысы;

117-1) сектордағы ең төменгі абсолюттік биіктік (MSA) - орталығында негізгі нүкте, әуеайлақтың бақылау нүктесі немесе тікұшақ айлағының бақылау нүктесі орналасқан радиусы 46 км (25 м. миль) шеңбер секторындағы барлық объектілердің үстінен 300 м (1000 фут) ең төменгі биіктік қорын қамтамасыз ететін ең төменгі абсолюттік биіктік;

118) синтезделген көзбен шолу жүйесі SVS – ұшқыш кабинасынан ашылатын, болашақта сыртқы жағдайлардың синтезделген көрінісі деректерінің негізінде алынатын идикация жүйесі;

119) соқтығысуды ескертудің борттық жүйесі СЕБЖ немесе TCAS – қайталама шолу радиолокаторының қабылдау-жауап беру қондырғысы мен жабдықталған, әуе кемелері туындатуы мүмкін келіспеушілік жағдайлары туралы ақпараттарды жер үсті жабдықтарынсыз ұшқышқа ұсынатын қайталама шолу радиолокаторының қабылдау-жауап беру қондырғысының белгісін пайдалануға негізделген жүйе;

120) спутникті қону жүйесі GNSS (GLS) – функционалды толықтырулардың жер үсті жүйесі деректеріне негізделген аспаптар бойынша қонуға кіру GBAS;

121) стандартты бұрылу – әуе кемесі белгіленген жол сызығына шығуы және кері бағытта жүруі үшін қарама-қарсы бағытта келесі бұрылумен белгіленген жол сызығынан басқа жаққа қайырманы орындауды кезіндегі маневр;

122) сындарлы аймақ ILS – бағыттық және глиссадтық таратқыштардың антенмен қатар белгілі бір мөлшердегі аймақ, онда ILS пайдаланумен кез-келген ұшуды орындау кезінде әуе кемелерді коса алғанда көліктік қорлар болмауы тиіс;

123) сындарлы аймақ MLS – азимутты және бұрыш орынды таратқыштардың антенмен қатар белгілі бір мөлшердегі аймақ, онда MLS пайдаланумен кез-келген ұшуды орындау кезінде әуе кемелерді коса алғанда көліктік қорлар болмауы тиіс;

124) сындарлы қозғалтқыш (қозғалтқыштар) – қарастырылып отырған жағдайға қатысты, әуе кемесінің сипаттамасына неғұрлым қолайсыз ықпал ететін қозғалтқыш (қозғалтқыштар);

125) тағайындалған әуеайлақ – ұшу жоспарында немесе ұшу тапсырмасында (ұшу парағында) жоспарланған қону әуеайлақ ретінде көрсетілген әуеайлақ, тағайындалған әуеайлақ, аралық әуеайлақ және соңғы әуеайлақ болып бөлінеді;

126) талап етілетін навигациялық сипаттамалар RNP – белгілі бір әуе кеңістігінің шегінде ұшуды орындау үшін қажетті навигациялық сипаттамалар туралы өтініштер;

127) таулы әуеайлақ (гидроәуеайлақ) – ойлы-қырлы бедері бар жерде орналасқан (гидроәуеайлақ), салыстырмалы асуы 500 м (1650 фут) асатын әуеайлақ және әуеайлақтың (гидроәуеайлақтың) бақылау нүктесінен радиусында 25 километрде немесе теңіз деңгейінен 1000 м (3300 фут) биіктікте орналасқан әуеайлақ;

128) таулы жерлер – кедір-бұдырлы және артықшылығы 500 м (1650 фут) және 25 км радиуста болатын жерлер, сондай-ақ теңіз деңгейінен 2000 м (6560 фут) және одан жоғары болатын жерлер;

129) техникалық қызмет көрсету – әуе кемесінің ұшуға жарамдылығын қамтамасыз ету үшін жұмыстарды жүргізу, бақылау-қалпына келтіру жұмыстарын, тексерулер, алмастырулар, кемшіліктерін жою, жеке және бірлесіп орындалатын, сондай-ақ модификация немесе жөндеуді тәжірибелік жүзеге асыруды қоса алғанда;

130) техникалық қызмет көрсету бағдарламасы – техникалық қызмет көрсету және оның кезекпен орындалуы бойынша нақты жоспарлы жұмыстарды сипаттаудан тұратын құжат, сондай-ақ онымен байланысты рәсімдер, мысалы оған қатысты әуе кемелерін қауіпсіз пайдаланылуын қамтамасыз ету үшін қажетті сенімділік бағдарламалары;

131) төбелі жерлер – кедір-бұдырлы және артықшылығы 500 м (1650 фут) және 25 км радиуста болатын жерлер;

132) төмендетудің ең төменгі абсолютті/салыстырмалы биіктігі MDA/H – жабдық бойынша қонуға екі өлшемді кіру схемасында (2D) көрсетілген немесе абсолютті/ салыстырмалы биіктік шеңбері бойынша кіру схемасында көрсетілген, төмендегі бағдармен қажетті визуалды байланыссыз жүргізілмеуі тиіс;

133) турбуленттілік – күрделі траекториялар бойынша әуе бөлшектері бекітілмеген ретсіз алмасуды болдыратын әуе қозғалысы;

133-1) түн-күн құбылыстары, қараңғылықтың басталуы мен таңның атысы (кешкі азаматтық Ымырттың аяқталуы мен таңертеңгі азаматтық Ымырттың басталуы) арасындағы тәуліктің қараңғы уақыты кезеңі);

134) тігінен көру мүмкіндігі – жер үстіндегі объекті тік төмен деңгейге дейін көруге болатын жер бетінің ең жоғары арақашықтығы;

135) тігінен эшелондаудың қысқартылған минимумы RVSM – әуе кеңістігінде бекітілген аудандар шегінде 8850 м (FL 290) және 12500 м (FL 410) эшелондар арасындағы интервалда ұшуды орындайтын әуе кемелерімен пайдалану үшін 300 м (1000 фут) номиналды минимумды көрсетеді;

136) тікұшақ – ұшу кезінде негізінен шамамен тік қалыпта болатын, осьтердің айналасындағы айналмалы күш қондырғысымен, бір немесе бірнеше тірек бұрандамен ауа реакциясының есебінен қалықтайтын ауадан ауыр әуе кемесі;

137) тікұшақ айлағы – осы беттікте тікұшақтардың келуіне, жөнелтілуіне және қозғалысына толықтай немесе ішінара арналған құрылыстың үстіңгі бетінің белгілі бір учаскесі немесе әуеайлақ;

138) уақыт шегі – пайдаланушы мемлекетпен бекітілген қашықтық, ұшу уақытымен бағыттағы қосалқы әуеайлағына дейін көрсетілген кез келген асып кету пайдаланушы мемлекетпен EDTO ұшуын растауды талап етеді;

139) 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;

140) ұшу-қону жолағының шегі – әуе кемелері қонуы үшін қолданылатын ұшу-қону жолағы учаскесінің басы;

141) ұшақ – ұшу кезінде көтеру қуаты негізінен ұшудың осы жағдайында қозғалыссыз қалатын жер беті бойынша аэродинамикалық реакция есебінен құрылатын , қуат қондырғысымен қозғалысқа түсетін ауадан ауыр әуе кемесі;

142) ұшқышсыз ұшу аппаратымен басқару пункті – әуе кемесінің қашықтан пилоттау үшін пайдаланылатын жабдықтарды қоса алғанда, қашықтан пилотты ұшақ әуе жүйелерінің, элемент;

143) ұшқышсыз басқарылмайтын аэростат – еркін ұшуда болатын, күш беретін қондырғысыз, ауадан жеңіл ұшқышсыз әуе кемесі;

144) ұшқышсыз ұшу аппараты – бұл бортында ұшқызсыз (экипажсыз) ұшуды орындайтын және ұшуда оператор басқару пунктінен автоматты түрде немесе көрсетілген тәсілдерді үйлестіре отырып басқарылатын әуе кемесі;

145) ұшу ақпараттық ӘҚҚ – мақсаты ұшудың қауіпсіз және тиімді орындалуын қамамасыз ету үшін ақпараттар мен кеңес беруді ұсынатын қызмет көрсету болып табылады;

146) ұшу биіктігі – тігінен алғандағы белгілі бір деңгейден биіктігін мәнін әуе кемесіне дейінгі қашықтық;

147) ұшу деректерін талдау – ұшулардың қауіпсіздік деңгейін арттыру мақсатында тіркелген ұшу деректерін талдау процесі;

148) ұшу жоспары – ӘҚҚ органымен ұсынылған, әуе кемесіне белгіленген ұшу немесе ұшу бөлігі туралы белгілі бір мәліметтерден тұратын белгіленген нысандағы құжат;

149) ұшу имитациясының жаттығу құрылғысы – келесі үш құрылғы арқылы кез-келген жерде ұшу шартына ұқсататын құрылғылар:

ұшу шартына ұқсататын жаттығу құралы, әуе кемесінің белгілібір үлгідегі экипаж кабинасын дәл көрсетуді қамтамасыз етеді, әуе кемесі осы үлгідегі ұшу-техникалық сипаттамалары мен ұшу экипажының мүшелері үшін механикалық, электрлік, электрондық және басқада борттық жүйелерінің нақты функциясына ұқсатуға мүмкіндік береді;

ұшақты басқару техникасын өңдеу үшін жаттығулар, ол белгілі бір сыныптағы әуе кемесінің ұшу-техникалық сипаттамаларын, механикалық, электрлік, электрондық және басқада борттық жүйелерінің қарапайым функцияларынаң асапаптарының көрсеткішін ұқсатады және экипаж кабинасында нақты жағдайды көрсетуді қамтамасыз етеді;

аспаптар бойынша ұшуға негізгі дайындықтың жаттығуы, сәйкес аспаптармен жабдықталған және аспаптар бойынша әуе кемесі ұшуы кезінде экипаж кабнасындағы жағдайды ұқсатады;

150) ұшу кедергісінің абсолюттік биіктігі немесе ұшу кедергісінің салыстырмалы биіктігі – ұшу-қону жолағының тиісті шектен асыруының немесе кейбір жағдайларда ұшу кедергісінің тиісті өлшемдерін ұстануын қамтамасыз ету үшін пайдаланылатын әуеайлақтардан асырудың төменгі абсолюттік биіктігі немесе төменгі салыстырмалы биіктігі;

151) ұшу нұсқаулығы – әуе кемесі ұшуға жарамды болатын шекте шектеулерден тұратын ұшу жарамдылығының сертификатына (ұшуға жарамдылық туралы куәлік) қатысты және әуе кемесін қауіпсіз пайдалануды қамтамасыз ету үшін ұшу экипажы мүшелеріне қажетті ақпараттар мен нұсқаулықтар;

152) ұшу қауіпсіздігі бойынша құжаттар жүйесі – техникалық қызмет көрсетуді реттеу бойынша пайдаланушының жетекшілігі мен ұшуды жүргізу бойынша жетекшілікті қамтитын ұшу және жер үсті операциялары үшін қажетті жүйелендірілген ақпараттардан тұратын, пайдаланушымен бекітілген өзара байланысты құжаттардың топтамасы;

153) ұшу қауіпсіздігін басқару жүйесі – жетекшілік ету қағидаттары мен рәсімдерінің, жауапкершілік сатыларынан, қажетті ұйымдастырушылық құрылымы қамтитың, қауіпсіз ұшуды басқаруға жүйелі тәсіл;

154) ұшу уақыты:

ұшақтар үшін – ұшып көтерілу мақсатында ұшақ қозғалысының басталуы кезеңінен бастап ұшудың аяқталуы кезеңінде оның тоқтауына дейінгі жалпы уақыт;

тікұшақтар үшін – тікұшақтың көтерілетін бұрандаларының қалақшалары айналған уақыттан бастап, ұшу аяқталған кездегі тікұшақтың толық тоқтауына дейінгі кезең және көтерілетін бұрандаларының тоқтауы;

155) ұшу экипажының мүшесі – ұшу уақыты кезеңінде әуе кемесі басқарумен байланысты міндеттер қойылған авиациялық персоналдың қолданыстағы куәлігі бар, авиациялық персоналға жататын тұлға;

156) ұшу эшелоны – 1013,25 гПа бекітілген қысым шамасына жататын атмосфералық тұрақты қысым беті және қысымның бекітілген интервалдары шамасының осындай беттен сақталып қалғандары;

157) ұшуға тапсырма – ұшудың (ұшулардың) бағыты мен мақсатын айқындайтын экипаж, әуе кемесі туралы қажетті мәліметті қамтитын белгіленген нысандағы құжат;

158) ұшудағы көру мүмкіндігі – ұшу бағытында әуе кемесі ұшқышының кабинасынан көрініс;

159) ұшуды жүргізу нұсқаулығы (бұдан әрі - ҰЖН) – өз міндетін орындау кезінде пайдалану персоналы қолдануы үшін қажетті болып табылатын қағидалар, нұсқаулықтар және ұсынымдар;

160) ұшуды қамтамасыз ететін қызметкер/ұшу диспетчері – ИКАО Конвенциясына 1-Қосымшасының талаптарына сәйкес, біліктілігі бар ұшуды жүргізуді бақылау мен қадағалауды жүзеге асыратын және қолдау көрсететін, нұсқау жүргізетін және (немесе) әуе кемесінің командиріне қауіпсіз ұшуды орындауды қамтамасыз етуге көмектесетін пайдаланушымен тағайындалған тұлға;

161) ұшуды орындау үшін жарамды – қауіпсіз пайдалануды қамтамасыз етуге қабілетті және бекітілген құрылымға сәйкес келетін әуе кемесінің, қозғалтқыштың, әуе бұрандасы немесе бөлшегінің жағдайы;

162) ұшудың жұмыс жоспары – ұшақтың ұшу-техникалық сипаттамаларын, пайдалану шектеулерді және берілген бағытта және сәйкес әуеайлақта күтілетін шарттарды ескере отырып қауіпсіз ұшуды орындау үшін пайдаланушымен құрылған жоспар;

163) ұшудың крейсерлік кезеңінде ауысатын ұшқыш – әуе кемесінің командирінің немесе екінші ұшқыштың жоспарланған демалысы уақытында ұшқыш функциясын орындауы үшін тағайындалған ұшу экипажының мүшесі;

164) ұшып келудің есептеу уақыты:

АҰҚ бойынша ұшу кезінде – аспаптар бойынша қонуға кіру маневрін орындау болжанатын навигациялық құралдармен немесе осы әуеайлақпен байланысты навигациялық құралдардың болмауы кезінде белгіленетін межелі нүктеге әуе кемесі ұшып келуінің есептеу уақыты – әуеайлақтың үстіндегі нүктеге әуе кемесінің келу уақыты;

КҰҚ бойынша ұшуды орындау кезінде – әуе кемесінің әуеайлақтың үстіндегі нүктеге келуінің есептеу уақыты;

КҰҚ бойынша ұшуды орындау кезінде аспаптар бойынша қонуға кіру схемасыны сақтау керек жоқ;

165) ұшып көтерілгеннен кейінгі сипаттаманың нүкте DPATO – жұмыс істемейтін бір қозғалтқышпен қауіпсіз ұшуды жалғастыруға тік ұшақтың қабілеті қамтамасыз етілмейтін және мәжбүрлі қону талап етілетін, биіктікті бастапқы алу және ұшып көтерілу кезеңінің шегіндегі нүкте;

166) ұшып көтерілуін дистанциясы – ажырау нүктесінде ұшу-қону жолағы шектің деңгейіне қатысты мәре нүктесінен 10 м биіктік нүктесіне дейін әуе кемесімен өтетін көлденең қашықтығы;

167) ұшу-қону жолағы (бұдан әрі - ҰҚЖ) – әуе кемелерінің қонуы және ұшуы үшін дайындалған құрлықтағы әуеайлақтың ұшу жолағының белгіленген тікбұрышты учаскесі;

168) үзілген ұшудын көтерілуіне орналасқан ұзындығы – егер қарастырылған болса, тоқтаудың (қауіпсіз) соңғы жолағының қашықтығы мен жүрісінің орналасқан ұзындығының жиынтығы;

169) үлкейтілген қашықтықта ұшу – крейсерлік жылдамдықпен ұшу уақыты кезеңінде екі газ құбырлы қозғалтқышы бар ұшақпен орындалатын кез-келген ұшу (желсіз жағдайда және МСА жағдайында) бағыттың кез-келген нүктесінде қандайда бір қозғалтқыштың жұмыс істемеуі кезінде қосалқы әуеайлақтың талаптарына сәйкес бағытқа дейін мемлекетпен бекітілген пайдаланушының шекті уақытынан асады;

170) шаршаумен байланысты басқару тәуекелінің жүйесі FRMS – белсенділіктің тиісті деңгейі жағдайында өз функцияларын сәйкес персоналмен орындауды қамтамасыз ететін және пайдалану тәжірибеге, білімге, ғылыми қағидаттарға негізделген ұшу қауіпсіздігі үшін шаршау тәуекелімен байланысы үздіксіз мониторинг жүйесінің деректеріне және оны басқаруға сүйенетін жүйе;

171) шектелген көру-жағдайындағы ұшып көтерілу LVTO – ҰҚЖ-ның (RVR) көріну ұзақтығы кемінде 400 м құрайды;

172) шектеулі көріну жағдайындағы рәсімдер – RVR шартында 550 м төмен ұшулар және CAT II / CAT III санаттары бойынша қонуға кіру кезінде қонуға қауіпсіз кіруді қамтамасыз ету мақсатында әуеайлақта қолданылатын рәсімдер;

173) шеңбер бойынша қонуға кіру – қону алдында әуеайлақтың үстінде шеңбер бойынша визуалды ұшудың орындалауын қарастыратын, аспаптар бойынша қонуға кіру схемасына қосымша;

174) шолу жасайтын радиолокатор – азимут және ұзақтығы бойынша әуе кемесінің орнын айқындау үшін қолданылатын радиолокациялық жабдықтар;

175) ірі габаритті ұшақ – сертификатталған ең жоғары ұшу салмағы 5700 кг жоғары;

176) электрондық ұшу планшетті EFB – ұшатын экипажға арналған электронды ақпараттық жүйе, ол жабдықтардан және қолданбалы бағдарламалардан тұрады және оған ұшумен байланысты міндеттерді немесе ұшуды орындау кезінде қолданылатын

деректерді сақтау, жаңарту, көрсету және өңдеу үшін EFB функциясын пайдалануға мүмкіндік береді;

177) эшелондау – әуе кеңістігінде бекітілген интервалда әуе кемелерінің тігінің, көлденең (бойлай және бүйірлік) бытырап орналасауы;

178) CAT I бойынша ұшудың стандартты биіктігінен төмен биіктіктегі ұшу – ИКАО Конвенциясына 14-қосымшаның I-томында сипатталғандай жарықтысигналды жабдықтың стандартты жүйелеріне баламаны көрсететін, жарықты сигналды жабдық немесе/және қону шырақтары жүйесінің толық емес құрамындағы ұшулар;

179) CAT II санаты бойынша стандартты емес ұшулар - ҰҚЖ жарықты сигналды жүйелерімен және/немесе жақындау шырақтарының толық емес жүйелерімен жабдықталған, ҰҚЖ орындалған, RVR көбейтілген минимумымен ұшулар;

180) CDFA қонуға кірудің соңғы кезеңінде үздіксіз төмендеумен қонуға кіру – ұшақ үлгісі үшін маневр басталатын нүктеден немесе ҰҚЖ шегінен жоғары шамамен 15м (50 фут) жуық нүктеге қонуға кірудің соңғы кезеңінде бекітілген абсолютті/ салыстырмалы бикітіктен жоғары немесе абсолютті/салыстырмалы бикітіктен тегістеусіз үздіксіз төмендеу ретінде жабдықтармен қонуға дәл емес кіру рәсімдердің қонуға кірудің соңғы кезеңіндегі сегментте ұшқыш үшін айқындалған техника;

181) EDTO ұшу кезіндегі жағар майдың сындарлы қоры – бағытта неғұрлым сындарлы нүктеде жүйенің жұмыс уақыты бойынша неғұрлым шектелген істен шығуын ескере отырып, бағытта қоры әуеайлағына дейін ұшу үшін қажетті жағар май мөлшері;

182) NOTAM хабарламасы – ұшуды орындаумен байланысты персонал үшін маңызды мәні бар ақпаратты уақытылы ескерту, кез-келген әуе навигациялық жабдықтардың өзгерістері немесе жағдайы, қызмет көрсету және қағидалар немесе қауіптер туралы ақпараттар, қолданысқа енгізу туралы ақпараттардан тұратын және электр байланыстары құралдарымен жіберілетін хабарлама;

183) PBC сипаттамаларына негізделген байланыс – әуе қозғалысына қызмет көрсетуге ұсынуға қолданылатын сипаттамалар мен талаптарға негізделген байланыс;

184) PBN сипаттамаларына негізделген навигация – сипаттамаларға негізделген навигация, тағайындалған әуе кеңістігінде немесе әуе қозғалысы қызметінде қызмет көрсетілетін, бағытта жабдықтар бойынша қонуға кіруді орындайтын, әуе кемесі пайдалану сипаттамаларына қойылатын талаптарға негізделген аймақтық навигацияны ұсынады;

185) PBS сипаттамаларға негізделген қадағалау – ӘҚҚ ұсынуға қолданатын талаптарға және сиапттамаларға негізделген қадағалаулар;

186) RNAV аймақтық навигациясы – автономды құралдар мүмкіндіктерімен немесе олардың комбинациясымен айқындалған шекте жерүсті немесе спутникті навигациялық құралдардың әрекет ету аймағының шегінде кез-келген күтілетін траектория бойынша ұшуды орындауға әуе кемесіне мүмкіндік беретін навигация әдісі;

187) VNAV тік навигация – әуе кемесі ұшудың тік профилін биікті өлшеу жабдықтарын, ұшу траекториясының сыртқы бағыттарын немесе олардың үйлесімділігін пайдалана отырып ұстайтын навигациялық әдіс.

188) әуеайлақ қозғалысы аймағы – әуеайлақ қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін белгіленген әуеайлақ айналасындағы белгілі бір мөлшердегі әуе кеңістігі;

189) диспетчерлік аймақ – жер бетінен белгіленген жоғарғы шегіне дейін жоғары созылатын бақыланатын әуе кеңістігі.

Осы Қағидаларда мынадай қысқартулар қолданылады:

АМЖ – аспапты метеорологиялық жағдайлар;

АҰҚ (IFR) – аспаптар бойынша ұшу қағидалары;

ӘК – әуе кемесі (әуе кемелері);

ӘКК – әуе кемесінің командирі;

ӘКП – әуе кеңістігін пайдалану;

ӘҚБ – әуе қозғалысын басқару;

ӘҚҚ– әуе қозғалысына қызмет көрсету;

БҚҚ – бар болатын қону қашықтық;

БТШ – бұлттардың төменгі шекарасы;

БТШБ – бұлттардың төменгі шекара биіктігі;

ВМЖ – визуалды метеорологиялық жағдайлар;

гПа – гектопаскаль;

град/сек – секундтағы градустар;

ЖМ – жиіліктік модуляция;

ЖМА – жалпы мақсаттағы авиация;

ЖММ – жанар-жағармай материалдары;

ИКАО – азаматтық авиацияның халықаралық ұйымы;

кг – килограмм;

ККҚ – көмекші күш қондырғысы;

км – километр;

км/сағ – сағатына километр;

КҰАҚ – көзбен шолып ұшу қағидалары бойынша арнайы ұшу;

КҰҚ (VFR) – көзбен шолып ұшу қағидалары;

ҚШРЛ – қайталама шолу радиолокаторы;

м – метр;

мбар – миллибар;

МГц – мегагерц;

м/сек – секундына метр;

ӨЖЖ (VHF) – өте жоғары жиілік;

РЛБ – радиолокациялық бақылау;

РНН – радионавигациялық нүкте;

РТҚ – радиотехникалық құралдар;

СЕБЖ немесе TCAS – соқтығысуларды ескертудің борттық жүйесі;

см – сантиметр;

сн.бғ.мм. – сынап бағанасы миллиметрі;

ТЕБ – төмендетудің ең төменгі биіктігі;

т. миля – теңіздік миля;

уз – торап;

ҰЖН – ұшуларды жүргізу бойынша нұсқаулық;

ҰҚЖ – ұшу-қону жолағы;

ҰПН – әуе кемесінің ұшу пайдалану нұсқаулығы (шетелдік өндіріс әуе кемесі үшін ұшу нұсқаулығы);

ҰҚБЖ – ұшу қауіпсіздігін басқару жүйесі;

ҰСҚ – ұшақтағы сөйлесу құрылғысы;

ҰСҰА – ұшқызсыз ұшу аппараты;

ҰТС – ұшу-техникалық сипаттамалары;

ҮҰБҚ – үзілген ұшудың бар болатын қашықтық;

фут – фут (футтар);

фут/мин – минуттағы футтар;

ХСА – халықаралық стандарт атмосфера;

ШҚБ – шешім қабылдау биіктігі;

ADRS – ұшу мәліметтерін жазу жүйесі;

AEO – барлық ақаусыз қозғалтқыштардың жылдамдығы;

AFCS – ұшуды автоматты басқару жүйесі;

AIP –аэронавигациялық ақпарат жиынтығы;

AIR – көз көрерлік жағдайды борттық тіркеушісі;

AIRS – көз көрерлік жағдайды тіркеудің борттық жүйесі;

AIS – анықтамалық аэронавигациялық ақпарат;

AMSL – теңіздің орташа деңгейінен жоғары;

APV – тігінен бағдарлаумен қонуға кіру схемасы

ARA – борттық радиолокатор бойынша қонуға кіру;

ASE – биіктікті өлшеу жүйесінің қателігі;

ATIS – әуеайлақтың ауданында ақпаратты автоматты түрде беру қызметі;

CARS – экипаж кабинасында дыбыстық жағдайды тіркеу жүйесі;

CAT I –I санат;

CAT II –II санат;

CAT III –III санат;

CAT IIIA –IIIA санат;

CAT IIIB –IIIB санат;

CAT IIIC –IIIC санат;

CDFA – қонуға кірудің соңғы кезеңінде үздіксіз төмендеумен қонуға кіру;

CDL – конфигурациядан ауытқудың рұқсат етілген тізімі;

CFIT – ақаусыз ӘК жермен соқтығысу тәуекелін төмендету;

CFL – ұшудың рұқсат берілген эшелоны;

CMV – қайта есептелген метеорологиялық көз көрерлік;

COMAT – өзінің жеке мақсаты үшін пайдаланушы әуе кемесінде тасымалдайтын пайдаланушының материалдары;

CVR – борттық сөзбен өздігінен жазғыш;

CVS – көзбен шолудың бірлескен жүйесі;

DA – шешім қабылдаудың абсолютті биіктігі;

DH – шешім қабылдаудың салыстырмалы биіктігі;

DLR – мәліметтерді беру тізбегінің тіркеушілері;

DLRS – мәліметтерді беру тізбегінің жүйесі;

DME – қашықтықты өлшеу жабдығы;

DPATO – ұшудан кейінгі сипатты нүкте;

EDTO – қосалқы әуеайлағына кетудің артқан уақытымен ұшуды жүргізудің жүйесі;

EVS – көзбен шолудың кеңейтілген мүмкіндіктерінің техникалық көзқарас жүйесі;

EFB – электронды ұшу планшеті;

ELT – апатты жетекші тетік;

FAS – қонуға кірудің соңғы учаскесі;

FATO – қонуға және ұшуға кірудің соңғы кезеңінің аймағы;

FDAU – ұшу мәліметтерін бөлу блогы;

FDR – ұшу мәліметтерін өздігінен жазу;

FGS – автоматты басқару жүйесі;

FL – ұшу эшелоны;

FMS – ұшуды басқару жүйесі;

FRMS – шаршаумен байланысты тәуекелді басқару жүйесі;

GBAS – бақылау және түзетудің жер үсті жүйесі;

GLS –спутникті қону жүйесі;

GNSS – жаһандық навигациялық спутникті жүйе;

GPWS – жердің жақындығын ескертетін жүйе;

HUD – ӘК алдыңғы шынысындағы аспап көрсеткішінің коллиматорлы индикаторы;

HUDLS – ӘК алдыңғы шынысындағы индикациямен қону және қонуға кіру үшін бағдар жүйесі;

IAP – аспаптар бойынша қону және қонуға кіру тәртіптемесі;

ILS – бағытты-глиссадты жүйе;

LDP – қонуға шешім қабылдау нүктесі;

LOC – бағытты радиомаяк;

LTS CAT I – стандарт CAT I;

LVP – көз көрерлігі шектелген жағдайдағы рәсімдер;
LVTO – шектелген көз көрерлігі жағдайында ұшу;
MAPt – екінші шеңберіне кету нүктесі;
MASPS – авиациялық жүйе;
MDA/H – төмендеудің минималды абсолютті/салыстырмалы биіктігі;
MEL – жабдықтың минималды тізімі;
MMEL – жабдықтың типтік минималды тізімі;
METAR – ауа райының тұрақты мәліметі;
MLS – сындарлы аймақ;
MNPS – минималды навигациялық сипаттамаларға талаптар;
MSA – сектордағы минималды абсолютті биіктік;
NDB – жеке жетекші радиостанция;
NOTAM – анықтамалық аэронавигациялық ақпарат;
NPA – дәл емес қону және қонуға кіру;
NVIS – түнгі көрініс жүйесі;
OCA – кедергіден ұшудың абсолютті биіктігі;
OCH – кедергіден ұшудың салыстырмалы биіктігі;
OEI – бір жұмыс істемейтін қозғалтқышпен жылдамдық;
OTS CAT II – стандарт CAT II;
PA – дәл қону және қонуға кіру;
PAPI –кесімді қоңуға кіру траекторияның көрсеткіш;
PAR – қонуға және қону локаторына кіру;
PBN – сипаттамаларға негізделген навигация;
PBC – сипаттамаларға негізделген байланыс;
PBS – сипаттамаларға негізделген қадағалау;
PED – портативті радиоэлектронды құрылғы;
PNR – кету шебі (қайту);
QFE – атмосфералық қысым, гектопаскаль (әрі қарай - гПа) немесе миллиметрмен ртутты столбы (әрі қарай - сн.бғ.мм.) ҰҚЖ шегінің деңейінде;
QNH – ХСА үшін теңіздің орташа деңгейіне келтірілген атмосфералық қысым, гПа;
RA – соқтығысу қауіпін шешу бойынша нұсқауды беру режимі;
RCP – байланыстың талап етілген сипаттамаларының спецификациясы;
RFFS – апатты-құтқару және өртке қарсы қызмет;
RNAV – аймақтық навигация;
RNP – талап етілетін навигациялық сипаттама;
RSP – қадағалаудың талап етілген сипаттамаларының спецификациясы;
RVR – ҰҚЖ қашықтығының көрінісі, ҰҚЖ остік тізбегінде тұрған ӘК ұшқышы ҰҚЖ маркалық белгісін көретін қашықтық немесе ҰҚЖ шектейтін немесе оның остік тізбегін белгілейтін шырақтар;

RVSM – тігінен эшелондаудың қысқартылған минимумы;
Sap – қонуға тұрақты кіру;
SRA – шолу жасайтын радиолокатор бойынша қонуға кіру;
SID – аспаптары бойынша ұшып шығу стандартты маршрут;
SIGMET –SIGMET ақпараты;
SPECI – ауа райының арнайы жиынтығы;
STAR – аспаптары бойынша ұшып келудің стандартты маршрут;
SVS –синтезделген көзбен шолу жүйесі;
TDP – ұшу кезінде шешім қабылдау нүктесі;
TDZ – жерге қону аймағы;
TIBA – қозғалыс туралы ақпарат;
TVE – биіктік бойынша жиынтық қате;
VIS – көріну;
VNAV – тік навигация;
VOLMET – радиомен хабар беру;
VOR – барлық бағыттағы ӨЖЖ-радиомаягі;
C –Цельсий градустары;
% – пайыз;

190) ымырт – күн құбылыстары, таңның атысы мен күннің шығуы арасындағы тәуліктің жарық (күндізгі) уақыты – таңертеңгі азаматтық ымырт, күннің батуы мен қараңғылықтың басталуы – кешкі азаматтық ымырт.

Ескерту. 2-тармаққа өзгерістер енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі); 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі); 28.01.2021 № 35 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрықтарымен.

1-параграф. ӘК-лерін пайдалану бойынша нұсқамалық материал мен директивалар

3. Уәкілетті орган ИКАО-ның стандарттарына және ұсынымды практикасына сәйкес нұсқамалық материалды бекітеді, соңдай-ақ ұшу жарамдылығы бойынша директивалар шығарады. Уәкілетті ұйым Халықаралық азаматтық авиация ұйымының (ИКАО) стандарттары мен ұсынылатын практикасына сәйкес нұсқамалық материалдарды, сондай-ақ ұшуға жарамдылық жөніндегі директиваларды әзірлейді.

Ескерту. 3-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

4. Уәкілетті орган директиваларында келесілерді бекітеді:
1) оларды шығару себептерін;
2) қолдану мен әрекет ету мерзімін;
3) оларды орындау үшін міндеттілік немесе ұсынымдық сипат;

4) азаматтық әуе кемелерін пайдаланушы (бұдан әрі - пайдаланушы) қолданатын әрекеттер.

5. Уәкілетті органның міндетті директиваларының орындалмағаны айқындалған жағдайда әуе кемесі (бұдан әрі - ӘК) ұшуды жүргізу мақсатында пайдалануға жіберілмейді.

2-параграф. Заңдарды, қағидаларды және рәсімдерды сақтау

6. Пайдаланушы экипаждың барлық мүшелерін сәйкес аэронавигациялық құралдары мен әуеайлақпен қолданылатын, ұшатын аудандарда қолданбалы болатын өз міндеттерін орындаумен байланысты заңдармен, қағидалармен және рәсімдерімен танысуын қамтамасыз етеді.

Ұшу жүргізілетін бекітілген мемлекетпен талаптар орындалап, сақталады.

7. Пайдаланушы келесілерге жауап береді:

1) барлық авиациялық персонал, экипаж мүшелерімен бірге ұшу орындалатын мемлекеттегі заңдарды, қағидаларды және рәсімдерды сақтау туралы ескертулерде;

2) шетте жүрген пайдаланушының авиациалық персоналы келген мемлекеттің заңдары мен қағидаларына қайшы келмейтін, Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация іс-әрекеттері туралы Қазақстан Республикасының заңын сақтауға жауап береді.

8. ИКАО-ның Конвенциясына 6-Қосымшасының (I-бөлігі) 3.1.3-тармағына сәйкес Пайдаланушы немесе тағайындалған өкіл ұшуға жетекшілік етуге жауап береді.

9. ИКАО-ның Конвенциясына 6-Қосымшасының (I-бөлігі) 3.1.4-тармағына сәйкес егер бекітілген пайдаланушымен ұшуды жүргізуді бақылау мен қадағалау әдісінде ұшуды/ұшу диспетчерін қамтамасыз ету бойынша қызметкер персоналын пайдалану қарастырылған болса әуе кемесінің командирі (бұдан әрі - ӘКК) және ұшуды/ұшу диспетчерін қамтамасыз ету бойынша қызметкерге ұшулардың басқарушылық етуге жауап береді.

10. Егер ұшуды/ұшу диспетчерін қамтамасыз ету бойынша қызметкер нәтижесінде ӘК қауіпсіздігі үшін қауіп тудыратын апатты жағдайды бірінші білсе, онда бұл тұлғаның әрекеті сәйкес уәкілдік орагандарды жағдайдың сипатымен тез арада хабардар ету және қажет болған жағдайда көмек көрсету сұранысын жіберуді қарастырады.

11. Егер ӘК немесе тұлғалар қауіпсіздігі үшін қауіп тудыратын апатты жағдай ұшу қағидаларын немесе нүсқамаларын бұзуға алып келетін әрекеттерді жасауды талап етеді, ӘКК тез арада бұл туралы сәйкес ӘҚҚ органына хабар береді. Оқиға болған Мемлекеттің талабы бойынша ӘКК осы мемлекеттің сәйкес органына кез-келген заң бұзушылық туралы баяндама жасайды, бұл жағдайда ӘКК уәкілдік органға баяндама көшірмесін ұсынады. Мұндай баяндамалар бес күнтізбелік күн ішінде ұсынылады.

12. Пайдаланушылар ӘКК-лер ӘК-нің бортындағы ӘК ұшып өткен ауданның іздеу-құтқару қызметіне қатысты барлық қажетті ақпараттарды алуға шаралар қабылдайды.

3-параграф. Жұмыс істеу тілі және техникалық құжатты жүргізу

13. Пайдаланушы эипаждың барлық мүшелерінің жалпы бір жұмыс тілінде өзара қарым қатынас жасауын және техникалық құжаттар жүргізуін қамтамасыз етеді.

14. Пайдаланушы авиациялық персоналдың техникалық құжаты және өзінің қызметтік міндеттері мен оның уәкілдіктерін орындаумен байланысты басқада құжаттар жазылған тілді түсінуге қабілетті болуын қамтамасыз етеді.

15. Пайдаланушы халықаралық ұшуларды орындау кезінде радио алмасуды жүргізу мүмкіндігін және ӘКК мен экипаж мүшелерінің қарым-қатынасын ӘК-нің ұшу пайдалану нұсқаулығы (бұдан әрі - ҰПН) көрсетілгендерге сәйкес немесе авиациялық персоналмен ҰЖН-ның рәсімдерін, жер үсті қызметтерімен, ӘҚҚ қызметімен және шетелдік мемлекеттің уәкілдік органның өкілімен радителефон байланысын қолданылатын тілде жүргізуді және оны ИКАО Конвенциясына 1-Қосымшасында көрсетілгендей түсінуді қамтамасыз етуі қажет.

4-параграф. Ұшу қауіпсіздігін басқару

16. Ұшқыш, жалпы мақсаттағы авиацияға (бұдан әрі - ЖМА) жататын және ең жоғары сертификатталған ұшып көтерілу массасы 5700 килограмм және одан кем болатын ұшақтарді және ең жоғары сертификатталған ұшып көтерілу массасы 3180 килограмм және одан кем болатын тіқұшктарды пайдаланылатын қоспағанда, Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2016 жылғы 11 мамырдағы № 136 қаулысымен бекітілген Азаматтық авиация саласындағы ұшу қауіпсіздігі туралы бағдарламасына, сондай-ақ Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің 2011 жылғы 28 наурыздағы № 173 бұйрығымен (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 6855 нөмірімен тіркелген) бекітілген Әуежайлардағы азаматтық ӘК-лерін ұшқыштардың ұшу қауіпсіздігін әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде, ӘК-леріне техникалық қызмет көрсеткен кезде басқару туралы үлгілік нұсқаулығына сәйкес келесілерді ұшу қауіпсіздігін басқарудың жүйесін (бұдан әрі - ҰҚБЖ) іске асыру үшін қойылатын минималдық талаптарды қамтитын ҰҚБЖ енгізеді:

1) ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсаты мен саясаты:

жетекшіліктің міндеттері мен жауапкершілігі;

ұшудың қауіпсіздігіне жауапкершілік;

ұшу қауіпсіздігіне жауап беретін жетекші қызметкерлерді тағайындау;

апатты жағдайларда шараларды жоспарлауды үйлестіру;

ҰҚБЖ бойынша құжаттар;

2) ұшу қауіпсіздігі үшін тәуекелдерді басқару:

ҰҚБЖ-де болатын ұшу қауіпсіздігімен байланысты тәуекелдерді басқару элементі жүйелі ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету процесінің үлгісіне негізделген;

ұшу қауіпсіздігі үшін тәуекел факторларын басқарудың мақсаты қауіпті факторларды айқындау, тиісті тәуекелдер факторларын бағалау және оларды жою немесе ұйым қызметтерді көрсету кезінде ықпал ету дәрежесін азайту бойынша тиісті шаралар әзірлеу болып табылады;

3) ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету:

ауытқуларды айқындалған жағдайда уақтылы шаралар қабылдау үшін ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету тиімділігі көрсеткіштерінің тұрақты мониторингі;

4) ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету процесіне қатысу.

17. ҰҚБЖ шеңберінде пайдаланушының барлық ұйымдарында ұшу қауіпсіздігі мәселелерімен айналысатын жауапты тұлға айқындалады, оның ішінде ұшу қауіпсіздігіне жауап беретін бірінші жетекшілер.

18. Пайдаланушы ҰҚБЖ шеңберінде ұшу қауіпсіздігінің қолданбалы деңгейін енгізеді және ол ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету облысында пайдаланушы қол жеткізетін уәкілдік органның мақсатын көрсетеді.

19. Ең жоғары сертификатталған ұшып көтерілудің 27000 кг. астам салмағы бар ұшақтарды ӘК пайдаланушы қабылдайды және ҰҚБЖ құрамдас бөлігі ретінде ұшу деректерін талдау бағдарламасын орындайды.

20. Ұшу деректерін талдау бағдарламасы Халықаралық Азаматтық авиация ұйымы туралы конвенцияға (бұдан әрі-ИКАО Конвенциясы) 19-қосымшаның 3-қосымшасына сәйкес осындай деректердің көзін (көздерін) қорғаудың тиісті кепілдіктерін қамтиды.

Ескерту. 20-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.

21. ҰҚБЖ шеңберінде пайдаланушы персоналды пайдалану және жетекшілік етуге арналған ұшу қауіпсіздігі бойынша құжаттар жүйесін құрайды.

5-параграф. Психикалық белсенді заттарды пайдалану

22. Экипаж мүшелері ұшуды орындауға жіберілмейді, егер:

1) егер ол ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етуге әсір етуі мүмкін психикалық белсенді заттарды (алкоголь, есірткі немесе дәрі-дәрмектің заттар) әсерінде болса;

2) егер ӘК разгерметизациясы – қысымның жедел өзгерісі жағдайында болуы, аквалангпен жүзу, 10 метрден астам тереңдікке сүңгуі 12 сағаттан аспаса;

3) донор ретінде қан тапсырғаннан кейін 24 сағаттан астам уақыт өтпесе;

4) егер ол өз міндеттерін орындау қабілетіне күмән келтірсе;

5) егер ол ұшуды ойдағыдай аяқтауға қатер төндіретін деңгейде шаршаңқылықты немесе ұшуға дайын еместігін сезінсе.

23. Экипаж мүшелері:

1) міндеттерді орындауды бастаудың жоспарлы уақытына дейін кемінде 12 сағат бұрын немесе ұшу алдындағы демалыс уақытында алкоголь ішпеуі тиіс;

2) қанында алкоголь жарамдылық мазмұны арттыру болған кезде өзінің ұшу міндеттерін орындауға жіберілмейді;

3) ұшу кезінде немесе резервтегі кезекшілік уақытында алкоголь ішпеуі тиіс.

6-параграф. Әуе кемесінің бортында мінез-құлық қағидалары

24. Қазақстан Республикасының Инвестициялар және даму министрінің 2017 жылғы 30 маусымдағы № 416 бұйрығымен (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 15443 нөмірімен тіркелген) бекітілген Әуе кемесінің бортында мінез-құлық қағидаларды бұзу әуе кемесінде жолаушылар ретінде тұлғаларға рұқсат етілмейді.

25. Әуе кемесіндегі жолаушылар ретіндегі адамдардың:

1) ұшу қауіпсіздігіне қатер төндіретін жағдайлар туғызуына;

2) экипаж мүшелеріне қауіп төндіруіне;

3) ұялы байланыс пен радиоэлектрондық құралдарды әуе кемесінің бортында "ұшуда" деген автономды режимде пайдалануды қоспағанда, ұшудың бүкіл кезеңдерінде ұялы, транкингтік байланыс қызметтерін пайдалануына, әуе кемесін жүргізу, биікке көтерілу, қонуға бет алу кезеңдерінде радиоэлектрондық құралдар мен тұрмыстық мақсаттағы жоғары жиілікті құрылғыларды пайдалануына тыйым салынады .

26. Әуе кемесінің бортындағы тұлғаларымен әуе кемесінің бортында мінез-құлық қағидаларын бұзғаны болған жағдайда, ӘКК Заңның 57-бабына сәйкес ӘК-нің қауіпсіз ұшу аяқталуыны қамтамасыз ету бойынша қатер деңгейіне байланысты қажетті шаралар қабылдайды.

7-параграф. Электронды навигациялық деректерді басқару

27. Пайдаланатын жабдықтардың белгіленген функцияларымен осы өнімдердің сәйкестігін және тұтастығының қолайлы стандарттарына жеткізілетін өнімдердің және қолданылатын процестің сәйкес келуін қамтамасыз ететін рәсімдерді енгізбесе, бортта және жерде пайдалану үшін өңделген электрондық навигациялық деректер өнімдерін пайдаланушы қолданбайды.

ӘК бортында және жерде электрондық навигациялық деректері бар, қолданылу мерзімі өткен бағдарламалық өнімдер пайдаланылмайды.

Уәкілетті ұйым электрондық навигациялық деректер өнімдерін және процесін пайдаланушымен тұрақты бақылауды қамтамасыз етеді.

Ескерту. 27-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

28. Пайдаланушы талап етілетін барлық ӘК-лері үшін ағымдағы және тұрақты электрондық навигациялық деректерді уақтылы тарату және енгізілуін қамтамасыз ететін процеудараларды жүзеге асырады.

8-параграф. Қауіпсіздігін қамтамасыз ету

29. ИКАО-ның Конвенциясына 2-Қосымшасының 3.1.1-тармағына сәйкес ӘК мен оның бортындағы адамдардың қауіпсіздігіне қауіп келтірмей пайдаланушы ұшуды орындауды қамтамасыз етеді.

30. ИКАО-ның Конвенциясына 6-Қосымшасының (I-бөлігі) 13.4.1-тармағына сәйкес пайдаланушы, экипаж мүшелерімен кепілді ең дұрыс іс-қимылдарды болғызбауға бағытталған актілерінің диверсияларды немесе заңсыз араласудың басқа да нысандарын немесе мейлінше азайту және олардың салдарын және уәкілетті орган бекіткен қауіпсіздік бойынша дайындық бағдарламасыны орындайды.

9-параграф. Ұшудағы ерекше жағдайларды үлгілеу

31. Пайдаланушы жолаушыларды тасымалдау кезінде апатты жағдай немесе жүйелердің, жабдықтар мен аспаптардың істен шығу имитациясының жасалмауын қамтамасыз етеді.

32. Апаттық жағдайдың және істен шығудың (ақаулықтың) имитациясы ұшу жоспарына сәйкес тек оқу-жаттығу жұмыстарын орындау кезінде ғана рұқсат етіледі.

10-параграф. Апаттық-құтқару жабдығы туралы ақпарат

33. Пайдаланушы ұшу экипажының кабинасында іздестіру және құтқаруға қатысты барлық ақпаратқа қол жеткізуді қамтамасыз етеді.

34. Пайдаланушы іздестіру-құтқару үйлестіру орталықтарына тез арада беру үшін ӘК-лерінің бортында бар борттық апатты - құтқару жабдығы туралы ақпараттар тізбесінің болуын қамтамасыз етеді.

35. Ақпарат үрмелі құтқарушы сал, кеудешелері мен пиротехника санынан, үлгісі және түсінен тұрады, медициналық жабдық, су мен азық-түлік қорының болуы, сондай-ақ портативті апаттық радиоаппаратура үлгісі мен жиілігі туралы егжей-тегжейлі мәліметтерді қамтиды.

11-параграф. Суға мәжбүрлі қону

36. Пайдаланушы, егер ұшып көтерілу және қону кезінде маневр жасау траекториясы сулы кеңістік үстінен өтетін болса немесе бағыт бойынша ұшу жағалау сызығынан жоспарлау режимінде ұшудың шектік қашықтығынан асатын аралықтағы

су үстінен өтетін болса немесе ұшу жағалау сызығынан 93 км астам (50 т. миля) қашықтықтағы су үстінен өтетін болса борттағы әрбір адамға арналған құтқару кеудешелері болмаған кезде ӘК пайдаланбайды.

37. Пайдаланушы, мәжбүрлі қону жасау үшін жарамды беттен ұшақтың болмауын негіздейтін бағыт бойынша су бетінен өтетін болса, борттағы жолаушылар санына сәйкес құтқарушы салмен қосымша жабдықтаусыз ӘК пайдаланбайды:

1) ең көп саны 30-дан астам жолаушы орны бар ұшақтар үшін – 740 км (400 т. миля) астам қашықтыққа немесе 120 минут крейсерлік жылдамдықта;

2) барлық қалған ұшақтар үшін – крейсерлік жылдамдықта ұшудың сәйкес келетін 30 минут немесе 185 км (100 т. миля) астам қашықтықта.

Екі жағдайда да қашықтаудың ықтимал мәнінің азы есепке алынады.

38. Құтқару салының саны жолаушылар орындарының санына және пайдаланылатын салдың нормативтік сыйымдылығына қарай айқындалады, ең көп сыйымдылықтағы бір қосалқы құтқару салы қосылады.

12-параграф. Әскери құралымдарды, қару-жарақтар мен әскери техниканы тасымалдау

39. ИКАО Конвенциясының 35-бабына сәйкес ұшу жүзеге асырылатын әуе кеңістігінде мемлекетпен және уәкілетті органымен келісілгеннен кейін ғана шетелдік мемлекеттер аумағынан әскери құралымдарды, қару-жарақтар мен әскери техниканы, сондай-ақ қосарлы мақсаттағы өнімді тасымалдауға пайдаланушыға рұқсат етіледі.

Шет мемлекеттердің әскери құралымдарын, қару-жарағын және әскери техникасын, сондай-ақ қосарлы мақсатта пайдаланылатын өнімдерді тасымалдау үшін азаматтық әуе кемесін пайдаланушының халықаралық ұшуына азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органның келісуінсіз жол берілмейді. Азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган өз кезегінде осы ұшуды сыртқы саясат қызметін жүзеге асыратын органмен оның құзыреті шегінде келісуді жүзеге асырады.

40. Пайдаланушықару-жарақ пен әскери техниканы тасымалдауда төмендегілерді қамтамасыз етеді:

1) ӘК бортында арнайы тасымалдау қабында немесе ұшу уақытында жолаушылар үшін қол жетпейтін орында өзге де орамада орналасу;

2) ұшу басталғанға дейін барлық мемлекеттер айрықша жағдайларға сәйкес ұшу жүзеге асырылатын әуе кеңістігінде оқтаулы қару жарақты әуеде тасымалдауға рұқсат берілген жағдайлардан басқа, атыс қаруын тасымалдау кезінде оның оқтаусыз болуын қамтамасыз етеді.

41. Пайдаланушы ӘКК ұшу басталғанға дейін көрсетілген тасымалдың және әуе тасымалдануына жататын әскери құралымдардың және (немесе) әскери техниканың ӘК бортында орналасуына рұқсаты туралы хабарлар болуын қамтамасыз етеді.

13-параграф. Қару мен оқ-дәрілердің спорттық және басқа да санаттарын тасымалдау

42. Пайдаланушы әуемен тасымалдауға қабылданған кезкелген қару туралы ақпаратты жинауды қамтамасыз етудің барлық мүмкін шараларын қабылдайды.

Қару-жарақты тасымалдауды қабылдаған пайдаланушының орналасуын қамтамасыз етеді:

1) оқталмаған қару-жарақтың арнайы жабылатын және бекітілетін металл жәшікте, жолаушыларсалонынан оқшауланған жүк қоятын бөлікте орналасуын;

2) жүк қоятын бөлігі жоқ ӘК-де – қарудың орамада, штаттық қаптарда немесе ұшу уақытында жолаушылар үшін қол жетпейтін орындағы контейнерлерде орналасуын.

43. Қаруға арналған оқ-дәрілер және қару-жарақтар Заңның 13-бабының 44) тармақшасына сәйкес бекітілген Қазақстан Республикасы азаматтық авиациясының авиациялық қауіпсіздігі бойынша бағдарламасының талаптарына сәйкес тасымалданады (бұдан әрі - ҚР АА АҚ бойынша бағдарлама).

Жолаушылар ӘК-де газдан жасалған оқ-дәрілерін тасымалдауға рұқсат етілмейді.

14-параграф. Қауіпті жүктерді әуемен тасымалдау

44. Пайдаланушы, егер авиациялық персонал арнайы даярлықтан өтпесе, ал жүктер тиісті түрде жіктелмесе, құжатталмаса, сертификатталмаса, сипатталмаса, оралмаса, таңбаланбаса, мөрленбесе Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2017 жылғы 21 маусымдағы № 371 бұйрығымен бекітілген (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 15370 нөмірімен тіркелген) Азаматтық әуе кемелерінде қауіпті жүктерді әуеде тасымалдау қағидаларының (бұдан әрі - АӘК-де әуеде қауіпті жүктерді тасымалдау қағидалары) талаптарына жауап беретін жағдайға келтірілмесе, қауіпті жүктерді әуемен тасымалдауға қабылдамайды.

45. Азаматтық ӘК-лерімен тасымалдауға арналған қауіпті жүктер Қауіпті жүктерді әуемен қауіпсіз тасымалдау жөніндегі техникалық нұсқаулықтарында (Doc 9284 ИКАО) көрсетілген.

Қауіпті жүктерді тасымалдауға рұқсат беру пайдаланушы осы Қағидалардың 19-тарауының 5-параграфының талаптарына сәйкес жүзеге асырылады.

15-параграф. Қозғалу мүмкіндігі шектеулі адамдарды тасымалдау

46. Пайдаланушы қозғалу мүмкіндігі шектеулі адамдарды тасымалдау рәсімдерін белгілейді.

47. Пайдаланушы қозғалу мүмкіндігі шектеулі адамдардың келесідей орындарда орналаспауын қамтамасыз етеді:

1) экипаж мүшелеріне қызметтік міндеттерін орындауға кедергі келтіретін;

2) апаттық-құтқару жабдығына жақындауға кедергі келтіретін;

3) ұшақты апаттық тастап шығуға кедергі келтіретін орындарда орналаспауын қамтамасыз етеді.

48. ӘКК бортында қозғалуы шектеулі адамдар бар туралы ескертіледі.

16-параграф. Жұқпалы және қауіпті ауруларды, депортацияланатын адамдарды немесе күзетпен алып жүретін адамдарды тасымалдау

49. Пайдаланушы ӘК мен оның жолаушыларының қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында, жұқпалы және қауіпті ауруларды, депортацияланатын адамдарды немесе күзетпен алып жүретін адамдарды тасымалдау рәсімдерін белгілейді.

50. ӘКК-не ӘК бортында осы Қағидалардың 49-тармағында көрсетілген адамдардың бар екендігі туралы ескертіледі.

17-параграф. Жолаушыларды орналастыру, жолаушыларға арналған ақпарат

51. Пайдаланушы ӘК апаттық тез және қауіпсіз тастапшығу жүргізілетін жолаушыларды орналастырудың рәсімдерін әзірлейді.

52. Пайдаланушы қамтамасыз етеді:

1) ішінара немесе толықтай аудио немесе бейне жазба нысанында ұсынылуы мүмкін қауіпсіздік қағидаларына қатысты ауызша ақпарат;

2) әрбір жолаушыны апаттық-құтқару жабдығын пайдалану, апаттық шығыстарды ашу жөніндегі нұсқаулықтар мен жолаушылардың ұшақты апаттық тастап шығу тәртібі бар қысқаша иллюстрацияланған нысандағы қауіпсіздік бойынша арнайы карталармен қамтамасыз ету.

53. Ұшып көтерілу алдында жолаушыларға келесідей ақпараттар жеткізіледі.

1) темекі шегу қатысты тыйым салу туралы;

2) креслоларды бастапқы жағдайға келтіру, жиналмалы үстелді бекіту және иллюминаторлар перделерді ашу;

3) апаттық шығыстардың орналасуы туралы;

4) ӘК тастап шығу құралдарының (арқандар, үрмелі сатылар және т.б.) орналасуы мен оларды пайдалану туралы;

5) қол жүгін орналастыру қағидалар;

6) дербес электрондық жабдықты пайдалану жөніндегі шектеулер;

7) жолаушылар үшін апатты жағдайларда іс-шаралар тәртібі туралы ақпаратымен карталардың орналасуы мен мазмұны;

8) қауіпсіздік белдігін қолдану туралы хабарланады.

54. Жолаушыларға көрсетіледі:

1) қауіпсіздік белдіктерін, егер бортта болса иық белдіктерін пайдалану тәртібі, оларды дұрыс салу мен алуды;

2) оттегі жабдығының орналасуы мен қолдану қағидалар;

3) қажет болған жағдайда құтқару кеудешелерінің орналасуы мен пайдалану тәртібі;

4) апаттық шығу жолдарының орналасуы;

5) түтін болған кезде апаттық шығу жолдарын және оларға жақындау орындарын көрсету мен жарықтандыру құралдары туралы;

6) жолаушылар үшін апаттық жағдайларда іс-шаралар тәртібі туралы ақпаратымен карталардың орналасуы.

55. Жолаушыларға, қажеттілігіне қарай ұшып көтерілгеннен кейін:

1) темекі шегу қатысты тыйым салу туралы;

2) қауіпсіздік белдігін пайдалану тәртібі ескертіледі.

56. Жолаушыларға қонар алдында қажеттілігіне қарай:

1) темекі шегу қатысты тыйым салу туралы;

2) қауіпсіздік белдігін пайдалану тәртібі;

3) креслоларды бастапқы жағдайға келтіру, жиналмалы үстелді бекіту және иллюминаторлар перделерді ашу;

4) қол жүгін орналастыру және бекіту;

5) дербес электрондық жабдықты пайдалануды шектеу туралы есінесалынады.

57. Қонғаннан кейін жолаушыларға ескертіледі:

1) темекі шегу қатысты тыйым салу туралы;

2) ӘК толық тоқтағанға дейін қауіпсіздік белдігін пайдалану қажеттігі туралы;

3) ӘК шығу тәртібі.

58. Ұшуда ерекше жағдай туындаған жағдайда жолаушыларға нақты жағдаяттарға қарай оның ықтимал себептері туралы хабарланып, тиісінше қажетті әрекеттер туралы нұсқаулар беріледі.

18-параграф. Жолаушының жол жүгі бен жүкті орналастыру және бекіту

59. Пайдаланушы жолаушылар салонында қолайлы және қауіпсіз орналастыруға болатын көлемде қол жүгін тасымалдау мүмкіндігін қамтамасыз ететін рәсімдерді белгілейді.

60. Пайдаланушы адамдардың жарақат алуына немесе ӘК зақымдауға себеп болуы, не қозғалу кезінде жолдар мен апаттық шығыстарды жауып қалуы мүмкін ӘК борттағы барлық жолаушының жолжүгі мен жүктің, оның қозғалуына конструкциялық кедергі болатын және оның сақталуын қамтамасыз ететін орындарда орналасатынына кепілдік беретін багаж бен жүктің орналасуының және бекітілурәсімдерін әзірлейді.

2-тарау. Нұсқаулар, борттық журналдары және есептілік құжаттар 1-параграф. Ұшуды жүргізу туралы нұсқау

61. Пайдаланушы ҰЖН әзірлейді және ұшуды жүргізумен айналысатын авиациялық персоналды ҰЖН-ның тиісті бөліктермен қамтамасыз етеді. ҰЖН талаптары өзіне қатысты бөлігінде барлық персоналының орындауы үшін міндетті болып табылады.

62. ҰЖН-ның мазмұны Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 2015 жылғы 24 ақпандағы № 153 бұйрығымен бекітілген (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 11459 нөмірімен тіркелген) Азаматтық әуе кемелерін пайдаланушыларға қойылатын сертификаттық талаптарда (бұдан әрі - АӘК пайдаланушыларға қойылатын сертификаттық талаптар), сондай-ақ, Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2015 жылғы 30 қазандағы № 1023 бұйрығы бекітілген (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 12804 нөмірімен тіркелген) Жалпы мақсаттағы авиацияны пайдаланушыларға ұшуға рұқсат беру қағидаларында (бұдан әрі - ЖМА авиацияны пайдаланушыларға ұшуға рұқсат беру қағидалары) көрсетілген.

63. ҰЖН ақпаратты жаңарту мақсатында қажетінше өзгереді немесе қайта қарастырылады. Әр өзгерістер жасалған жағдайда немесе қайта қарастырғанда, осы басшылықтыпайдалануы тиіс барлық персоналына хабарланады.

2-параграф. Жабдықтың минималды тізімі

64. ИКАО-ның Конвенциясына 6-Қосымшасының (I-бөлігі) 6.1.3-тармағына сәйкес қандай да бір аспаптың, жабдықтың немесе жүйенің істен шығуы кезінде, MEL негізінде коммерциялық әуе тасымалының орындалуы қайсы ӘКК-не ұшуды бастау немесе оны жалғастыруды айқындауға мүмкіндік береді.

Қазақстан Республикасы тіркейтін мемлекет болмаған жағдайда уәкілетті ұйым MEL мемлекетте тіркеуде қолданылатын ӘК-лерінің ұшуға жарамдылық талаптарына сәйкестігін әсер етпеуі үшін шаралар қабылдайды.

Ескерту. 64-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

65. Тәуелсіз Мемлекеттер Достастығы (бұдан әрі - ТМД) өндірістері ӘК-лері үшін ішкі әуе бағыттарында ұшуды орындау кезінде істен шыққан жабдықтар, аспаптар немесе жүйелермен бірге ұшуды орындау үшін негіз ҰПН-ның талаптары болып табылады.

66. Жөндеу жұмыстарын жүргізудің және жабдықты алмастырудың бақыланатын және негізделетін бағдарламалары шеңберінде жұмыс істемейтін аспаптармен, жабдықпен немесе жүйелермен ӘК-ін пайдалану мүмкіндігін айқындауға арналған MEL пайдаланушымен MEL негізінде әр ӘК жасалады.

Халықаралық бағыттарында ұшу орындау кезінде, бұрын ТМД мемлекеттерінде пайдаланылған немесе ТМД-да жасалған ӘК үшін, MEL ҰПН талаптарының негізінде құрастырылады.

67. Пайдаланушы пайдаланылған типті ӘК қатысты MMEL-ге өзгерістер шыққаннан кейін MEL-де тиісті өзгерістер енгізеді және оларды уәкілетті ұйымда бекітеді.

Ескерту. 67-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

68. MEL жасау үшін қолданылатын MMEL, – MEL әзірлеу үшін қолданылатын MMEL-ді ӘК типтегі сертификатын ұстаушымен басып шығарылады және оны ӘК-ін әзірлеуші мемлекеттің уәкілдік органы бекітеді.

69. MEL пайдаланушы ҰЖН-ға енгізіледі және ол келесілерді қамтиды:

1) MEL техникалық персоналдың және ұшу экипажының қолдану қағидалар қамтитын алғысөз;

2) қолданылатын терминдердің айқындамалары мен түсіндірулері;

3) аспаптардың, жабдықтар мен жүйелердің, ескертулер және хабарлау дабылдарының істен шығуын жою үшін қажетті уақыт аралығын (B, C және D) белгілейді;

4) аспаптардың, жабдықтар мен жүйелердің, ескертулер және хабарлау дабылдарының істен шыққан белгілері болып табылатын тізбесі;

5) олар істен шыққан кезде әрбір ӘК үшін жабдықтар мен аспаптар тізімі келесілер болып табылады:

ӘК-де орнатылған аспаптардың саны және ұшуды орындау үшін талап етілетін аспаптардың саны;

істен шыққан аспаптың, жабдықтың немесе жүйенің жұмыс қабілетін қалпына келтірудің рұқсат етілген кезеңі;

ӘК экипажының кабинасында және (немесе) жолаушылар кабинасында аспапты, жабдықты және жүйені таңбалау қажеттігі;

егер бұлар талап етілсе, ӘК ұшуын техникалық дайындаудың талап етілетін қосымша талаптары;

егер талап етілсе, ӘК ұшу кезінде пайдаланудың талап етілетін қосымша тәртіптемесі;

осы пунктті қолдану шарттары, ұшудың болжамды шарттарын қоса алғанда оны істен шыққан құрылғымен оны бастауға рұқсат берілмейді.

70. MEL бекіту кезінде:

1) ӘК-нің осы үлгісін пайдалану тәжірибесі;

2) ұшқыштың ӘК-нің осы үлгісі мен ұқсас үлгілерді пайдалану тәжірибесі;

3) ұшқыштың ӘК ұшу экипажы мүшелерінің біліктілігі мен даярлығы ескеріледі.

Жабдықтардың MEL-де көрсетілген бірнеше компоненттері істен шыққан кезде ӘК-нің экипажы пайдаланушымен ҰЖН-да белгілеген рәсімдеріне сәйкес ұшу басталар алдында жұмыс істемейтін компоненттер арасында ұшу қауіпсіздігі деңгейіне рұқсат етілген шектен төмен деңгейіне төмендеуіне немесе ұшу экипажына жүктеменің тым ұлғаюына әкелетін өзара байланыстың жоқтығына көз жеткізуге міндетті.

71. Қауіпсіздіктің қолайлы деңгейін қамтамасыз ету мүмкіндігін айқындау кезінде ұшқыш жұмыс істемейтін жүйелермен немесе жабдықпен пайдалануды жалғастыру

барысында ӘК аспаптарының, жабдықтарының немесе жүйелерінің қосымша істен шығу ықтималдығын ескеруі тиіс.

72. Қандай да бір жабдықтың немесе жүйенің істен шығуы кезінде ӘК ұшуға жіберілген жағдайда ӘК-нің техникалық борт журналына (бұдан әрі - борт журналы) ӘК-ін ұшуға дайындауды жүргізетін техникалық персонал істен шыққан аспаптар, жабдықтар немесе жүйелер туралы мәліметтерді және олар орындаған ұшуға дайындау рәсімдерін енгізеді, сондай-ақ егер ол талап етілсе, жұмыс істемей қалған аспаптарды таңбалау жүргізіледі.

73. Қандай да бір жабдық немесе жүйе істен шыққан кезде ұшуды орындау туралы түпкілікті шешімді ӘКК қабылдайды.

74. ӘК-нің есігі жабылғаннан кейін қандай да бір жабдықтың немесе жүйенің істен шыққаны айқындалған жағдайда ұшуды орындау мақсатында ӘКК ҰПН-да ұйғарылған рәсімдерін орындауды ұйымдастырып, MEL мен ҰПН талаптары негізінде ұшуды орындауды тоқтату немесе жалғастыру туралы шешім қабылдайды және қажет болған жағдайда техникалық персоналға жүгінеді.

75. MEL-ге негізделген ҰЖН-дағы анықтамалық ақпарат ӘККне ұшуды орындау мақсатында ӘК-нің есіктері жабылғаннан бастап екпін алу басталғанға дейін ұшуды тоқтату, жалғастыру туралы тез шешім қабылдауға мүмкіндік беруі тиіс.

76. Пайдаланушы істен шыққан қандай да бір аспаптарды, жабдықтарды немесе жүйелерді жөндеу мүмкіндігінше қысқа мерзімде орындалуы үшін шаралар қабылдайды. Жөнделгеннен кейін алғашқы төрт ұшуда қандай да бір аспаптың, жабдықтың немесе жүйенің істен шығуы айқындалған кезде MEL пунктін қолдануды қайталау базалық әуеайлағына немесе ӘК-леріне техникалық қызмет көрсету және оларды жөндеу бойынша ұйымы бар әуеайлағына ӘК-ін қайтару үшін ғана рұқсат етіледі.

77. MEL-ді қолдана отырып, ұшуды жүзеге асыратын пайдаланушы ӘК-нің ұшу экипажы мүшелерін даярлау бағдарламасына тиісті талаптарды әзірлейді және енгізеді.

3-параграф. Пайдалану нұсқаулықтары

78. Пайдаланушы ұшуды жүргізумен айналыстаны барлық персонал өзінің нақты міндеттері және жауапкершілігіне, сондай-ақ осындай міндеттердің ұшуды жүргізумен салыстырмалы байланысына қатысты дұрыс нұсқау алу шараларын қабылдайды.

79. Пайдаланушы пайдалану бойынша нұсқау шығарады және ұшу шартын және оның орындалуының болжамдалған тәсілін ескере отырып, қол жеткізілуі мүмкін биіктікті алудың градиент мәнін айқындауға ӘКК мүмкіндік беретін барлық жұмыс істейтін қозғалтқыштарымен биіктікті алу кезінде ӘК ұшу-техникалық сипаттамалары (бұдан әрі - ҰТС) туралы ақпаратты ұсынады. Мұндай ақпарат ҰЖН енгізіледі.

80. Бақылау карталары ұшудың барлық кезеңдеріне дейін, сол уақытта және кейін ұшуға жарамды куәлікпен байланысты ҰПН немесе басқада құжаттарда сондай-ақ

ҰЖН басқа бөліктерінде болатын пайдалану қағидаларын сақтауды қамтамасыз ету үшін, ұшу экипаждарымен пайдаланылады. Бақылау карталарын жасау және пайдалануда адамдық фактордың аспектілері ескеріледі.

81. Пайдаланушы қалыпты, қалыптан тыс және төтенше жағдайларда пайдаланылатын әрбір типтегі пайдаланылатын ӘК ұшу экипажы және қызмет көрсететін персонал қамтамасыз етеді. Бұл ҰПН ӘК жүйелер мен пайдаланылуы тиіс бақылау карталары туралы егжей-тегжейлі ақпарат болады.

ҰПН-ды әзірлеу кезінде адамдық фактордың аспектілері ескеріледі.

4-параграф. Борттық құжаттар

82. Авиациялық жұмыстарды немесе ЖМА ұшуларды орындау кезінде ӘК-нің бортында келесі құжаттар болады:

1) ӘК мемлекеттік тіркеу туралы куәлік;

2) авиациялық жұмыстарды орындауға арналған куәлігінің (ұшуды орындау құқығына арналған куәлігінің) ресми куәландырылған көшірмесі және ЖМА мақсатында аса жеңіл және жеңіл ӘК-лерінде ұшуды орындау жағдайларын есепке алмағанда, ӘК-нің осы типіне жататын пайдалану ерекшелігінің көшірмесі;

3) ӘК-нің ұшуға жарамдылық сертификаты (ұшуға жарамдылық туралы куәлік);

4) борттық журнал (аса жеңіл ӘК үшін болуы міндетті емес), ҰПН (аса жеңіл және жеңіл ӘК үшін ҰПН қажет бөлімдер болуы рұқсат етіледі);

5) санитарлық журнал, (әуе тасымалдау орындайтын ӘК үшін);

6) егер ӘК радиоаппаратурамен жабдықталған болса, борттық радиостанцияға арналған рұқсат (аса жеңіл ӘК үшін болуы міндетті емес);

7) жердегі шуыл бойынша сертификаты (қажет болған жағдайда), халықаралық ұшулар кезде, егер құжат басқа тілде жасалса қосымша – ағылшын тілге аудару;

8) ӘК-нің экипажы мүшелерінің куәліктері (сертификаттары) мен медициналық сертификаттар;

9) ӘК бортындағы адамдардың тізіміне ӘКК қол қояды және ол келесілерден тұрады:

ӘК-мен тасымалданатын тұлғалардың (болған жағдайда) тегі, аты, әкесінің атын;

ұшу күні, уақыты мен ұшу және межелі пункттері;

10) егер бортта ӘК-нің иесі болмаса немесе ұшуға арналған тапсырмаға енгізілген ӘК-мен ұшуды орындау кезінде, онда ӘКК-ніңӘК басқаруға уәкілдігі бар ӘК-нің иесінің атынан немесе ӘК ұшуды орындау кезінде ұшу тапсырмасына енгізілген еркін нысанда жазылған сенімхаты болады.

83. Әрбір ұшуды орындау кезінде әрбір ӘК-нің бортында коммерциялық әуе тасымалдары орындау мақсатында, сондай-ақ ЖМА ұшуды орындау үшін сертификатталған ең жоғары ұшу массасы 5700 кг асатын ұшақтарда және (немесе) бір немесе бірнеше турбореактивті қозғалтқышпен жарақтандырылған ұшақтарда, және

сертификатталған ең жоғары ұшу массасы 3180 кг асатын тіқұшақтарда келесідей кеме құжаттары болады:

1) ӘК-нің мемлекеттік тіркелгені туралы куәлік;

2) пайдаланушының уәкілетті ұйыммен ресми куәландырылған сертификат көшірмесі(ұшуды орындау құқығына арналған куәлігі (ЖБА пайдаланушысы) және осы ӘК-не жататын пайдалану сипаттамасының көшірмесі, егер пайдаланушы мемлекетімен жасалған сертификат (куәлік) және онымен байланысты ұшқыштың сипаттамасы (куәлік) ағылшын тілінде болмаса, ағылшын тіліндегі аудармасы қоса беріледі;

3) ӘК ұшуға жарамдылық сертификаты, егер пайдаланушы мемлекетімен сертификат ағылшын тілінде жасалмаса, ағылшын тіліндегі аудармасы (түпнұсқа) қоса беріледі;

4) жердегі шу бойынша сертификаты (қажет болған кезде), халықаралық ұшулар кезіндеқұжат басқа тілде жасалған болса, қосымша – ағылшын тіліндегі аудармасы қоса беріледі;

5) егер ӘК радиоаппаратурамен жабдықталған болса, борттық радиостанцияға арналған рұқсат (түпнұсқа);

6) Қазақстан Республикасының міндетті сақтандыру түрлері туралы заңдарының талаптарында қарастырылған сақтандырудың міндетті түрлерінің сақтандыру полистерінің көшірмелері;

7) санитарлық журнал, халықаралық ұшу кезінде қосымша – дезинсекция немесе одан босатылғаны туралы сертификат;

8) борттық журнал (шетелде өндірілген ӘК үшін ӘК бортында борттық журнал ағылшын тілінде болуы мүмкін).

9) ұшуды жүргізуге қатысты, қолданыстағы ҰЖН бөлшектерінің көшірмелері;

10) ұшуға жарамдылығы туралы куәлікке сәйкес, егер бұл мәліметтер ҰЖН-да болмаса ұшақты пайдалану үшін қажетті ҰТС туралы немесе кез-келген басқа ақпараттардан тұратын ҰПН ҰПН (аса жеңіл ӘКүшін міндетті емес) немесе басқа баламалы құжат шетел өндірісінің ӘК бортында ұшу нұсқаулығы ағылшын тілінде болуы мүмкін.

11) пайдаланушы немесе баламалы құжат талаптарының көлеміндегі ақпаратты қамтитын ұшуға арналған тапсырма;

12) флайт-жоспар;

13) ұшудың жұмыс жоспары (навигациялық есеп);

14) негізгі бағыттан ауытқыған жағдайда пайдаланылуы ықтимал кез келген бағыты және белгіленген ұшу бағытынан тұратын нақтыланған және қолайлы карталары;

15) ӘК ұстау кезінде пайдаланылатын визуалды сигналдары туралы рәсімдері және ақпараттар;

16) ұшу орындалатын аймақтар үшін іздеу-құтқару қызметін бойынша экипаж үшін ақпарат;

17) MEL (ол қарастырылған болса);

18) анықтамалық навигациялық ақпарат (NOTAM немесе AIS);

19) метеорологиялық ақпарат;

20) салмағы мен орталықтану бойынша құжаттар (пайдаланушының ҰЖН құрамына кіреді);

21) бас декларация, жолаушылартізімі (манифест) (қажетболғанкезде);

22) арнайы қызметтер персоналы (экипаж құрамына кірмейтін), мүгедек адамдар, әдетте бортқа жіберілмейтін адамдар, депортацияланатын адамдар және айдауылдағы адамдар сияқты жолаушылардың арнайы санаттары туралы хабарламалар;

23) арнайы жүктер туралы хабарлама, қауіпті жүктерді қоса алғанда, оның ішінде қауіпті жүктерді тасымалдау құжаты және NOTOC;

24) хабарлаунысандары "Авиациялық оқиға", "Тосын оқиға", "Қауіпті жақындау";

25) мемлекет талап ететін осы ұшуға қатысы бар кез-келген өзге де құжаттама.

Ескерту. 83-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі); 22.09.2022 № 525 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрықтарымен.

5-параграф. Журналдар. Құжаттарды сақтау

84. Әрбір ӘК-де борт журналы болады, қайсына пайдалану кезінде айқындалған әуе кемесіні жарамсыздықтар, әуе кемесі туралы мәліметтер, әуе кемесі туралы деректер енгізіледі.

85. Техникалық журналына жазбалар сиямен немесе өшірілмейтін қарындашпен тез арада жүргізіледі.

86. Борттық журналдың үлгілі мазмұны осы Қағидаларға 1-қосымшасында келтірілген.

87. Толтырылған борттық журнал соңғы жиырма төрт ай ішінде ұшудың орындалуын тіркеудің үздіксіздігін қамтамасыз ету үшін сақталады.

88. ӘК үшін санитарлық журнал жүргізіледі, онда ӘК жүргізілген санитарлық шаралар туралы ақпараттар көрсетіледі. ӘК иесі немесе пайдаланушы шешімімен санитарлы журнал ретінде борттық журнал қолданылады.

89. Пайдаланушы пайдаланылатын әрбір ӘК типінің ҰПН-ны авиациялық персоналын қамтамасыз етеді.

90. Пайдаланушы қамтамасыз етеді:

1) талап етілетін кезең ағымында, егер ӘК пайдаланушы ретінде қызметін тоқтатқан жағдайда да кез-келген құжатттың түпнұсқасының немесе оның көшірмесінің сақталуын;

2) егер экипаждың мүшесі басқа пайдаланушыға ауысқан болса, экипаж мүшесінің есептік мәліметтеріне рұқсат.

91. Сақталатын құжаттардың тізімі мен сақталу мерзімі осы Қағидаларға 2-қосымшасында көрсетілген. Көрсетілген сақталу мерзімі аяқталғаннан соң құжаттар пайдаланушы архивінде сақталады.

6-параграф. Жерде қалатын ақпарат

92. Пайдаланушы ұшуды орындау кезінде ұшуға байланысты және ұшу сипатын көрсететін ақпараттың жерде сақталуын қамтамасыз етеді.

93. Ұшу туралы ақпарат осы Қағидалардың 92-тармағында көрсетілген сақтау орнында көшірген сәтке дейін сақталады және келесілерден тұрады:

1) ұшу тапсырмасының көшірмесі;

2) ұшудың жұмыс жоспарының көшірмесі (навигациялық есеп);

3) ұшумен байланысты ақпараттары бар борттық журнал бөлігінің көшірмесі;

4) NOTAM көшірмесі (егер берілген болса);

5) салмағы мен орталықтануы бойынша құжаттар;

6) арнайы жүктер туралы хабарлама;

7) пайдаланушымен қауіпті жүк тасымалдау кезінде:

қауіпті жүктерді тасымалдау құжаты;

қабылдаудың бақылау парағы (толтыру формалары болған жағдайда);

NOTOC.

7-параграф. Ұшу ақпаратын борттық тіркегіштерді пайдалану, оларды сақтау

94. Авиациялық оқиғадан кейін ұшу ақпаратын жинау құралдары орнатылған ӘК-нің пайдаланушы борттық жинақтағыштардың немесе жинақтағыш толықтай бұзылған жағдайда оларды оқиғаны тексеру жөніндегі комиссияға бергенге дейін ұшу ақпаратын борттық тіркегішінің және борттық магнитофонның осы авиациялық оқиғамен байланысты жазбаларының түпнұсқаларының сақталуын қамтамасыз етеді.

95. Міндетті тексеруге жататын оқыс оқиғадан кейін бортында ұшу ақпаратын жинау құралдары белгіленген ӘК пайдаланушы ұшу ақпаратын борттық тіркегіштің және борттық магнитофонның осы оқыс оқиғамен байланысты жазбаларының түпнұсқасы мен көшірмелерін, егер тексеру жөніндегі комиссия тарапынан өзге нұсқаулар берілмесе ӘК жазу тасығыштарын алған сәттен бастап 12 ай бойы сақтайды.

96. Егер ӘК бортында ұшу ақпаратын тіркегіш орнатылса, осы ӘК пайдаланушысы:

1) ӘК пайдалану барысында борттық тіркегіш жазбаларын өңдеу немесе техникалық қызмет көрсету жүргізу кезінде осыған ұқсас жұмыстар жүргізетін келесі сәтке дейін ӘК бортынан алынған ұшу пайдаланудың соңғы кезеңі ішіндегі жазбалардың (ақпарат тасығыштарының) түпнұсқаларын сақтайды;

2) егер ұшу ақпаратын тіркегіштің жай-күйін бақылау мен оларға қызмет көрсету жүргізу үшін қорғалған жинақтағыштағы жазба өшірілуі тиіс болса, онда жазба ақпаратының жалпы көлемінің уақыты бойынша 5 %-дан аспайтын көлемдегі тек ескі материалдарды өшіруге рұқсат етіледі;

3) тіркелген деректерді өңдеуді қамтамасыз ету үшін қажетті құжаттарды сақтайды (кодталған ақпаратты физикалық шама параметрлеріне ауыстыру).

96-1. Борттық өздігінен жазатын құралдар тіркелген деректерді сақтау, қалпына келтіру және ашып жазу мақсатында жазбалардың барынша іс жүзінде жүзеге асырылатын қорғалуын қамтамасыз ететіндей етіп құрастырылады, орналастырылады және орнатылады. Борттық өздігінен жазатын құралдар соққыға төзімділік пен өртке қарсы қорғанысқа қойылатын ұйғарылған техникалық талаптарға жауап береді.

Ескерту. Қағидалар 96-1-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.

97. Бортында ұшу ақпаратын жинау құралы орнатылған ӘК пайдаланушысы бұл аспаптармен жасалған кез-келген жазбаның шифрын ашуға және жаңғыртуға арналған құрал меншігінде болады немесе оны шарт бойынша пайдалануға мүмкіндігі болады.

98. Ұшу ақпаратын борттық тіркеушінің жазбалары және қажет болған жағдайда борттық өздігінен жазғыш жазбалары пайдаланушымен қолданылады:

1) авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тексеру кезінде;

2) ӘК және оның жүйесінің жай-күйі мен ҰПН және ҰЖН-да белгіленген пайдалану шектеулерінен шығу мүмкіндігін айқындау мақсатында, сондай-ақ экипаж әрекетін бақылау мақсатында ұшудан кейін пайдалануды шұғыл бақылау;

3) пайдаланушының немесе уәкілетті ұйымның ӘК-не техникалық қызмет көрсетуді орындау немесе ұшу жарамдығын қолдау мүддесіндегі міндеттерді шешуі.

Ескерту. 98-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

98-1. Халықаралық Азаматтық авиация ұйымы туралы конвенцияға 13-қосымшаға сәйкес авиациялық оқиғаны немесе инцидентті тексеруге жатпайтын мақсаттарда CVR, CARS, AIR класты А және AIRS класты өздігінен жазғыштардың жазбаларын немесе мағынасын ашуды пайдалануға рұқсат етілмейді, жазба немесе мағынасын ашу жағдайларын қоспағанда:

1) ұшу қауіпсіздігіне қатысты және ұшу қауіпсіздігін басқару жүйесінің мәнмәтінінде сәйкестендірілген оқиғаға жатады; жазбалардың иесіздендірілген түсіндірмесінің тиісті бөліктерімен шектеледі; және Халықаралық Азаматтық авиация ұйымы туралы конвенцияға 19-қосымшада көзделген қорғауға жатады;

2) авиациялық оқиғаны немесе инцидентті тексеруге байланысты оқиғаға қатысы жоқ Қылмыстық талқылауда пайдалану үшін сұратылады және Халықаралық

Азаматтық авиация ұйымы туралы конвенцияға 19-қосымшада көзделген қорғауға жатады; немесе

3) Халықаралық Азаматтық авиация ұйымы туралы конвенцияға 6-қосымшаның 8-қосымшасының 7-бөлімінде көзделген ұшу деректерін тіркеудің борттық жүйелерін тексеру үшін пайдаланылады.

Ескерту. Қағидалар 98-1-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.

98-2. Халықаралық Азаматтық авиация ұйымы туралы конвенцияға 13-қосымшаға сәйкес авиациялық оқиғаны немесе инцидентті тексеруге жатпайтын мақсаттарда, Халықаралық Азаматтық авиация ұйымы туралы конвенцияға 19-қосымшада көзделетін жазбалар немесе түсіндірмелер қорғалуға жататын жағдайларды қоспағанда, FDR, ADRS, сондай-ақ В класты және С класты AIR және AIRS сияқты өздігінен жазатын құралдардың жазбаларын немесе түсіндірмелерін пайдалануға рұқсат етілмейді.

1) пайдаланушы ұшуға жарамдылық немесе техникалық қызмет көрсету мақсатында пайдаланады;

2) пайдаланушы осы қосымшаға сәйкес талап етілетін ұшу деректерін талдау бағдарламасын орындау кезінде пайдаланады;

3) авиациялық оқиғаны немесе инцидентті тексеруге байланысты оқиғаға жатпайтын талқылауларда пайдалану үшін сұратылады;

4) иесіздендірілген; немесе

5) оларға қол жеткізуді қорғау қағидалары сақтала отырып ұсынылады.

Ескерту. Қағидалар 98-2-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.

99. Осы Қағидалардың 98-тармағының 2) тармақшасымен қарастырылған ұшудан кейінгі шұғыл бақылау әуеайлақта ӘК әрбір қонуынан кейін орындалады, келесідей жағдайлардан басқа:

1) ұшу ақпараттарын борттық тіркеушісінің ақауы болғанда;

2) жүйелі жолаушылар тасымалы кезінде аралық әуежайларда.

ӘК-нің базалық әуеайлағына оралуы кезінде соңғы ұшуды бақылау сәтінен басталатын кезең ішінде жинақталған барлық ұшу ақпараттары өңделеді.

100. Көрсетілген рәсімдер ұшудан кейінгі бақылау нәтижелері бойынша белгіленген талаптардан ауытқу айқындалған кездегі әрекеттер тәртібінде қарастырады.

101. ӘК пайдаланушысы осы Қағидалардың 98-тармағының 2) тармақшасымен қарастырылған ұшудан кейінгі шұғыл бақылау нәтижелерін оларды алған сәттен (нақты ұшу ақпаратын өңдеген күннен) бастап үш ай бойы сақтайды.

101-1. Борттық өздігінен жазатын құралдар ұшу уақыты ішінде сөндірілмейді.

Борттық өздігінен жазатын құралдардың жазбаларын сақтау үшін соңғылары оқиғадан немесе инциденттен кейін ұшу уақыты аяқталғаннан кейін сөндіріледі. Борттық өздігінен жазатын құралдар ИКАО 13-қосымшасының ережелерінде көзделгендей, жазбаларды беру рәсімі орындалғанға дейін қайтадан қосылмайды.

Ескерту. Қағидалар 101-1-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.

8-параграф. Ұшу деректерін жинау құралдарын пайдалану кезіндегі бақылау

102. Күн бойы бірінші ұшудың басталу дейін FDAU ұшу мәліметтерін бөлу мен борттық өздігінен жазу жұмысын қатал бақылаудың борттық құрылғысының қолмен және/немесе автоматты режимде тексеру жүргізу жүзеге асады, егер олар бортта орналасқан болса.

103. Ұшу деректерін жазу үшін FDR немесе ADRS жүйесі, CVR өздігінен жазу немесе CARS жүйелері, AIR тіркеушілері немесе AIRS жүйелері мәліметтерді тіркеу жүйелерін тексеру арасындағы интервал бір жылды құрайды, егер бұл жүйелер сенімділік пен өзін-өзі басқарудың жоғары деңгейін көрсететін болса, уәкілетті ұйыммен бекітілген жағдайда ол екі жылға созылуы мүмкін.

Ескерту. 103-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

104. DLR тіркеушілері немесе DLRS жүйелері үшін мәліметтерді тіркеу жүйелерін тексеру арасындағы интервал екі жылды құрайды; егер бұл жүйелер сенімділік пен өзін-өзі басқарудың жоғары деңгейін көрсететін болса, уәкілетті ұйыммен бекітілген жағдайда ол төрт жылға созылуы мүмкін.

Ескерту. 104-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

104-1. Деректердің тіркелуін тексеру мынадай тәртіппен жүргізіледі:

1) борттық өздігінен жазатын құралдар жазған деректерді талдау өздігінен жазатын құралдың белгіленген жазу кезеңі ішінде дұрыс жұмыс істеуін тексеру мақсатында жүзеге асырылады;

2) FDR немесе ADRS жазбаларын талдау процесінде қателіктердің битке жиілігі (өздігінен жазатын құрал, деректерді бөлу блогы, борттық деректер көзі, сондай-ақ өздігінен жазатын құралдан деректерді алу үшін пайдаланылатын техникалық құралдар енгізген қателерді қоса алғанда) қолайлы шектерден аспайтынын айқындау мақсатында , сондай-ақ қателіктердің сипатын және оларды бөлуді айқындау үшін деректерді жазу сапасына бағалау жүргізіледі;

3) барлық ұшу үшін FDR немесе ADRS жазбалары техникалық бірліктерде барлық тіркелген параметрлердің сәйкестігін бағалау мәніне талданады. FDR немесе ADRS жиынтығында жұмыс істейтін Сенсорлардан келетін параметрлерге ерекше назар аударылады. Егер олардың пайдалану жарамдылығын әуе кемесінің басқа жүйелерінің көмегімен анықтауға болатын болса, әуе кемесінің электр шиналары жүйесінен алынатын параметрлерді тексеру талап етілмейді;

4) оқуға арналған құрылғының тіркелген шамаларды техникалық бірліктерге дәл түрлендіру және дискретті сигналдардың мәртебесін айқындау мақсатында қажетті бағдарламалық қамтамасыз етуі болады;

5) CVR немесе CARS сигналдарының жазбаларын тексеру CVR немесе CARS жасаған жазбаларды жаңғырту арқылы жүргізіледі. Әуе кемесінің бортында CVR немесе CARS орнатылғаннан кейін әуе кемесінің бортындағы әрбір көздің, сондай-ақ барлық талап етілетін сигналдардың Айқындылыққа қойылатын стандартты талаптарға жауап беретініне көз жеткізу мақсатында басқа да тиісті сыртқы көздердің тексеру сигналдарын жазу жүргізіледі;

6) практикалық мүмкіндігіне қарай, ұшу кезінде CVR немесе CARS жасаған жазбалардың іріктемесін тексеру процесінде сигналдардың жеткілікті дәрежеде анық болуына көз жеткізу мақсатында тексеру жүргізіледі;

7) air немесе AIRS тіркелген көрнекі жағдай туралы деректерді тексеру AIR немесе AIRS жазбаларын жаңғырту арқылы жүргізіледі. Әуе кемесінің бортында орнатылған AIR немесе AIRS барлық талап етілетін көрнекі деректердің жазба сапасының стандарттарына жауап беретініне көз жеткізу мақсатында әрбір борттық көз бен тиісті сыртқы көздердің сынақтарының көзбен шолу деректерін тіркейді.

Ескерту. Қағидалар 104-1-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.

105. Ұшу туралы деректерді тіркеу жүйесі ақаулы болып есептеледі, егер құрылғысын, ұзақ уақыт бойында деректерді жазу сапасыз болса, жазылған белгілер түсініксіз немесе бір немесе бірнеше міндетті параметрлер дұрыс емес жазылса.

105-1. Пайдалану процесінде әрбір екі жыл сайын немесе өндірушінің ұсынымдарына сәйкес өздігінен жазатын құралдардың пайдалану жарамдылығын сақтауды қамтамасыз ету мақсатында борттық өздігінен жазатын құралдар жүйелерінің жазбаларына тексерулер мен бағалау жүргізіледі.

Ескерту. Қағидалар 105-1-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.

106. FDR жүйесінің калибрленуі:

1) тек FDR жұмысы үшін арналған және басқа құралдармен тексерілмейтін, әр бес жыл сайын шығарылатын немесе тетікті дайындаушының нұсқауына сәйкес, міндетті

параметрлердің техникалық қайта қалыптасу бағдарламаларындағы кез келген дәлсіздіктерді айқындау үшін, сондай-ақ, параметрлер калибрлеу кезіндегі бекітілген рұқсаттың шегінде тіркелетінідігіне көз жеткізу мақсатында тетіктен алынған параметрлерге қатысты жүйенің қайта калиберленуі.

2) FDR жұмысы үшін арналған абсолютті биіктік және әуе жылдамдығының параметрлері тетіктен түскен жағдайларда, тетікті дайындаушының нұсқауына сәйкес қайта калибрлеу жүргізіледі, бірақ жүргізілуі екі жылдан жиі емес.

3-тарау. Қауіпсіздік 1-параграф. Ұшу экипажы кабинасының, жолаушылар кабинасының және буфет-асүйлердің қауіпсіздігі

107. Барлық ұшақтарда ұшу экипажы кабинасының есігін жабу мүмкіндігі қамтамасыз етіледі және жолаушылар кабинасында күдікті әрекеттер немесе қауіпсіздік талаптарын бұзушылық айқындалған жағдайда жолсеріктер ұшу экипажын білдірмей хабардар етуге болатын құралдар қарастырылған.

108. Жолаушыларды тасымалдайтын ең жоғары сертификатталған ұшу салмағы 45500 кг асатын немесе жолаушылар сиымдылығы 60 адамнан артық ұшақтарда ұшу экипажы кабинасының есігі орнатылады, конструкциямен бекітілген, атыс қаруы мен гранаталардың жарықшағының тесіп шығуына, сонымен қатар, бөгде тұлғалардың зорлықпен баса-көктеп кіруіне қарсы тұра алатындай етіп жобаланған. Бұл есікті әр ұшқыштың жұмыс орнынан жабу және ашу мүмкіндігі қамтамасыз етілген.

109. Ұшу экипажы кабинасының есігі барлық ұшақтарда осы Қағидалардың 107-тармағымен сәйкес орнатылған:

1) жолаушыларды түсіргеннен кейін ӘК барлық сыртқы есіктері жабылған сәттен бастап, оларды түсіру үшін мұндай есіктердің кез келгенін ашқанға дейін, тек құқы бар тұлғалардың кіру және шығу мүмкіндігін қамтамасыз ету қажет болған кезден басқа жағдайларда бұл есік жабық және бекітулі болады.

2) бұл есікті әр ұшқыштың жұмыс орнынан жабу және ашу мүмкіндігі қамтамасыз етілген (екі ұшқыштан тұратын экипажда);

3) кіруге ниет білдірген тұлғаны және күдікті іс-әрекеттер немесе әлеуетті қауіпті байқау мақсатында ұшу экипажы кабинасының сыртқы жағынан есіктің барлық аумағын әрбір ұшқыштың жұмыс орнынан бақылау құралы қарастырылады.

Жолаушыларды тасымалдау мақсаттары үшін пайдаланатын тікұшақтарда ұшу экипажы кабинасының есігіне рұқсатсыз кіруді болдырмау мақсатында ішкі ілмекті құрылғылармен жабдықталады.

110. Пайдаланушы басқару, ұшып көтерілу және қону алдында барлық авариялық шығыстарға еркін баруды және жолаушылар кабинасын (салонын) тастап шығу құралдарына мүмкіндікті қамтамасыз ететін рәсімдерді әзірлейді.

111. ӘКК ұшып көтерілу және қону алдында, қауіпсіздік мақсаты үшін жолаушылар кабинасының (салонының) барлық жабдықтары және багаждың тиісті түрде бекітілгеніне көз жеткізеді.

2-параграф. Ұшақты тексеру қағидалардың бақылаушы тізбесі

112. Пайдаланушы ӘК-нің бортында ӘК заңсыз араласу актісіне ұшырауы мүмкін деген негізделген күдік болған жағдайда, ӘК тексеру кезінде болжанған диверсия жағдайында жарылғыш қондырғыны жарылғыш заттарды іздеу кезінде жетекшілікке алатын қағидалардың бақылау тізімі болуын қамтамасыз етеді.

113. Бақылау тізімі жарылғыш қондырғыны немесе күдікті затты тапқан жағдайда қабылдануы тиіс іс-әрекеттер туралы нұсқаулық материалмен, сондай-ақ нақты ұшақта қауіпті орында бомбаның орыналасқаны туралы ақпаратар айқындалғанда қолданатын нұсқаулық материалдармен толықтырылады.

3-параграф. Дайындық бағдарламалары

114. Дайындық бағдарламасы келесідей элементтерді қамтиды:

1) кез келген жағдайдың қиындығын айқындау;

2) экипаж мүшелерінің арасындағы байланыс және үйлесім;

3) өзін-өзі қорғаудың тиісті шаралары;

4) экипаж мүшелеріне арналған, өлімге әкеп соқтырмайтың қорғану құрылғыларын пайдалану, оларды қолданылу пайдаланушы мемлекетімен санкцияланады.

5) экипаж мүшелерінің жолаушылар реакциясын, олардың мінез-құлқын есепке алу мүмкіндіктерін кеңейту үшін лаңкестердің мінез-құлқымен таныстыру;

6) қауіп-қатерлердің түрлі жағдайларын есепке ала отырып нақты жағдайдағы іс-әрекеттерді пысықтау бойынша оқытулар;

7) ӘК қорғау мақсатында ұшу экипажының кабинасындағы әрекеттер реті;

8) бомбаларды іс-жүзінде бұл мүмкін емес жерлерде орналастырудың ең қауіпсіздеу орындарына қатысты ӘК тінту қағидалары мен нұсқаулар.

114-1. Пайдаланушы тиісті қызметкерлерді диверсия актілерінің немесе заңсыз араласудың басқа да нысандарының алдын алуға ықпал етуі үшін ұшақпен тасымалдауға арналған жолаушыларға, багажға, жүктерге, почтаға, жабдықтарға, қорларға және борт тағамдарына қатысты алдын алу шараларымен және әдістерімен таныстыру мақсатында даярлау бағдарламасын белгілейді және орындайды.

Ескерту. Қағидалар 114-1-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.

115. Заңсыз араласу актісі болғаннан кейін, ӘКК тез арада сол акті туралы тағайындалған жергілікті уәкілетті органға жеткізеді.

4-параграф. Ұшу экипажы кабинасына рұқсат

116. Пайдаланушы осы ұшуға тағайындалған экипаж мүшелерін есепке алмағанда, ешбір тұлға ұшу экипажының кабинасына рұқсаты болмауын және онымен тасымалданбауын қамтамасыз етеді, егер ол:

1) экипаж мүшесі;

2) сертификаттау, қадағалау немесе инспекциялауға жауапты уәкілетті ұйымның өкілі, соңдай-ақ егер бұл оның міндеттерін орындауға қажет болса, авиациялық оқиғаларды тергеу бойынша уәкілетті, авиациялық инспекторы болып табылмаса;

3) енгізілген адамның ұшуға арналған тапсырмаға ҰЖН-дағы нұсқауларына сәйкес болған жағдайда, тиісті тапсырмалар берді.

Ескерту. 116-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

117. ӘКК ұшу қауіпсіздігі мақсатында келесіні қамтамасыз етеді:

1) ұшуды орындау кезінде кедерігілер және (немесе) құқық бұзушылықты болдырмайтын, ұшу экипажының құрамына кірмейтін тұлғаларды кабинаға жібермеуді ;

2) мінез-құлықтың сәйкес рәсімдерімен ұшу экипажы кабинасындағы тасымалданатын тұлғаларды таныстыру.

118. ӘК бортындағы тұлғаларына, оның ішінде иелеріне экипаждың әрекетіне араласуына, ұшуды орындаудың жоспары мен тәртібін өзгертуді талап етуіне немесе ӘҚҚ немесе ӘҚБ органдарының нұсқауларын орындамауға рұқсат етілмейді.

119. Ұшу экипажының құрамына кірмейтін тұлғалардың экипаж кабинасына енуі туралы түпкілікті шешімді ӘКК қабылдайды.

120. Ұшу экипажының кабинасында ұшу тапсырмасын орындаумен байланысы жоқ тұлғалардың болуына, ӘК басқарылуын, оның жүйесі мен жабдықтарының дұрыс пайдаланылуын шектейтін заттардың болуына жол берілмейді.

Ескерту. 120-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

121. Ұшудың барлық кезіңінде ұшу экипажының кабинасының есігі ілмекті құрылғымен жабық түрде болады. Кабина экипажының мүшелері ұшу экипажының кабинасына ӘКК рұқсатымен немесе оның шақыруымен кіреді.

4-тарау. ӘК-нің экипажы 1-параграф. Экипаждың құрамы

122. Азаматтық ӘК-нің ұшу экипажының минималды құрамы пайдалану шарты мен мақсаттары, типі мен тағайындалуына қарай, оның әзірлеушілерімен айқындалады және ӘК-нің әрбір үлгісін ұшу пайдалану бойынша құжаттарда жеке көрсетеді.

123. Эксперименттік ӘК-ге сынақ жүргізу кезеңінде ұшу экипажының минималды құрамы әзірлеушілермен айқындалады.

124. Егер, ұшу экипажының құрамы минималды бекітілген ҰПН-да немесе оған барабар құжатта аз болса азаматтық ӘК-мен ұшу орындалмайды.

125. ӘК экипажында ұшуды басқару бір ұшқышпен қамтамасыз етіледі және бортта экипаждың басқа мүшелерінің болуы талап етілмейді, ӘКК-нен тұрады.

126. Ұшу экипажы саны мен құрамы бойынша ҰЖН көрсетілген талаптардан төмен емес, талаптарға жауап береді.

127. Ұшу экипажының саны ҰПН немесе ұшу экипажын алмастыру жүргізілетін екі пункттің арасындағы ұшудың ұзақтығы мен орындалған ұшу түрі, қолданылатын ӘК типі талап еткен жағдайда, ұшу жарамдылығы туралы куәлікке қатысты басқада құжаттарда көрсетілген қажетті минималды санымен салыстырғанда артады.

128. Ұшу экипажының құрамына ӘК әзірлеушісімен айқындалған және ұшу пайдалану бойынша құжаттарда көрсетілген, радио хабарын тарату құрылғысын қолдануға жататын пайдалануға құқық беретін және уәкілетті ұйым берген бортрадист қолдануға куәлігі бар бір тұлға кіреді.

Ескерту. 128-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

129. ӘК конструкциясымен бортинженер (бортмеханик) үшін жеке жұмыс орны қарастырылады, ұшу экипажының құрамына осы орында болу арнайы тапсырылған бір бортинженер кіреді, оның міндеттері ұшу экипажының басқа мүшесімен қанағаттаналарлықтай орындалатын және оның тікелей міндеттерін орындауына зиян келтірмейтін, сәйкес дайындықтан өткен жағдайлардан басқа жағдайда.

130. ИКАО-ның Конвенциясына 6-Қосымшасының (I-бөлігі) 9.1.4-тармағымен сәйкес ұшу экипажының құрамына штурман куәлігі бар бір тұлға кіреді, уәкілетті ұйымның қорытындысы бойынша қауіпсіз ұшуды орындау үшін навигация өзінің тікелей міндеттерін орындау кезінде ұшқышпен жеткілікті деңгейде жүзеге асырылмайтын жағдайлардан басқа жағдайда.

Ескерту. 130-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

131. Пайдаланушы ӘК типіне қарай, адамдарды апатты эвакуациялауды талап ететін жағдайда немесе апаттық жағдайларда орындауы тиіс ұшу экипажының барлық мүшелерінің қажетті функцияларын айқындайды. Пайдаланушымен ұйымдастырылған дайындық бағдарламасында осы функцияларды жыл сайын оқыту қарастырылады, сонымен қатар ӘК бортынан адамдарды апаттық эвакуациялау бойынша жаттықтыру және бортта болуы тиіс апаттық құтқару жабдықтарын пайдалану қағидалары мен әдістері қарастырылады.

132. Қазақстан Республикасының ӘК ұшу экипажының құрамына Қазақстан Республикасының азаматтары, сондай-ақ шетелдік мемлекетпен берілген авиациялық персонал куәліктері (сертификаттарын) уәкілетті ұйыммен тану рәсімін өткен шетелдік азаматтар кіреді.

Ескерту. 132-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

133. ӘКК ретінде әр ұшуға пайдаланушы бір ұшқышты бекітеді.

134. Пайдаланушымен тағайындалған ӘКК ұшуды орындауы үшін:

1) ҰЖН көрсетілген тәжірибенің минималды деңгейіне ие болады;

2) бағыт немесе ұшу ауданын, сондай-ақ әуежайды біледі, оның ішінде қосалқы әуежайды, ұшуды орындау кезінде қолданылатын рәсімдер мен құралдарды біледі;

3) көп мүшелі эипаж ұшулары жағдайында, ӘКК ретінде екінші ұшқышты дайындау бойынша пайдаланушы курсын аяқтаған, оның міндеттерін орындауға құқылы және қауіпсіз ұшуға жауап беретін жағдайда.

135. ӘКК денсаулығы бойынша немесе басқада себептерге байланысты ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ете алмаған жағдайда, тексеруші, ұшқыш мамандығы бар және ӘК типінде рұқсаты бар немесе екінші ұшқыш (тексеруші болмаған жағдайда) ӘКК функциясын орындауды өзіне алады.

136. ӘК бортында жолаушы ретінде болатын тұлғаларына, оның ішінде тапсырыс беруші өкілдерге экипаж әрекетіне араласуға және одан бекітілген тапсырманы және (немесе) ұшуды орындау тәртібін өзгертуі талап етуге рұқсат берілмейді.

137. Өндірістік немесе әдістемелік ұшуды орындайтын экипаж құрамына бір тексеруші, нұсқаушы және ұшу құамынан бір тағылымдамашыны алуға рұқсат беріледі .

138. Уәкілетті ұйымның ӘК осы типінде ұшуға рұқсаты бар авиациялық инспекторлар, басқа тексреушінің болуынан тәуелсіз, тексеруші ретінде ұшу тапсырмасына рәсімделіп, ӘК экипажының құрамына енгізіледі.

Ұшуға рұқсаты жоқ уәкілетті ұйымның авиациялық инспекторлар:

1) ӘК жабдықтары мен жүйелері, авиациялық персонал жұмысын тексеруді жүзеге асыру кезінде, ұшу экипажының кабинасында табылуы тиіс болған жағдайда – экипаж құрамына ұшу тапсырмасына рәсімделіп, ұшу экипажының құрамына ендіріледі;

2) қызметтік жолаушы ретінде ұшу тапсырмасына рәсімделеді.

Ескерту. 138-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

2-параграф. Ұшуды орындау кезінде қызметтік міндеттерді орындайтын экипаж мүшелері

139. ӘК экипажының мүшелері денсаулық жағдайына байланысты Заңның 54-бабының 3-тармағының талаптарына сәйкес келеді.

140. Экипаждың әрбір мүшесінің қауіпсіз ұшуды қамтамасыз ететін деңгейдегі біліктілікті қамтамасыз ететін білімі, шеберлігі және дағдылары болады.

141. Ұшуды орындаумен байланысты қызметтік міндеттерді орындау кезінде ӘК экипажының мүшелері өзімен бірге мынадай қолданыстағы құжаттарға ие болуы тиіс:

1) ұшу тапсырмасына сәйкес келетін біліктілік белгілері бар экипаж мүшесінің куәлігі (сертификаты);

2) денсаулығы бойынша жарамдылығына қойылатын талаптарды растайтын және кәсіби қызметке рұқсатты қамтамасыз ететін медициналық сертификат (бұдан әрі - медициналық сертификат);

3) әуежайдың (әуеайлақтың) бақыланатын аймағына кіру үшін ӘК экипаж мүшесінің куәлігі;

4) халықаралық ұшу кезінде – қолданыстағы төлқұжаттар мен визалар (визалар керек болса).

142. Ұшуды қамтамасыз ету мақсатында экипаж құрамына кіретін авиациялық персоналдың немесе тағылымгердің қолданыстағы келесідей құжаттары болады:

1) ұшуды қамтамасыз ету мақсатында экипаж құрамына кіретін авиациялық персоналдың куәлігі (сертификат);

2) курсант, тағылымгердің куәлігі (студентік билеттері).

Осы тармағының 1) және 2) тармақшаларында көрсетілген құжаттарды ӘК экипаж мүшелері уәкілетті ұйым және азаматтық авиация ұйымының қызметтік тұлғаларының талабы бойынша көрсетеді.

Ескерту. 142-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

143. ӘК ұшу экипажының медициналық сертификаты бар мүшелерінің ұшу кезінде оңай қол жететін жерде тұратын, түзетуші линзаны (көзәйнек) киіп жүру шартымен берілген қосалқы комплектісі болады.

144. ӘК ұшу экипажының мүшелерімен қызметтік міндеттерді орындау кезінде пайдаланушымен бекітілген формалық (арнайы) киімді кию қарастырлған.

145. ӘКК экипаж жұмысын басқарады, ӘК тәртіп пен реттілікке жауап береді, сондай-ақ ӘК бортындағы адамдардың қауіпсіздігін, ӘК болатын мүліктің сақталуын қамтамасыз етеді.

146. ӘКК өз міндеттерін орындау кезінде Заңның 57-бабының 5-тармағымен сәйкес құқықтарын пайдаланады.

147. ӘКК өз міндеттерін орындау кезінде келесілерді қамтамасыз етеді:

1) жолаушыларды орнатылған авариялық шығыстармен, сондай-ақ авариялық-құтқарушы құралдарды пайдалану қағидалары мен оның орнласуымен таныстыру;

2) барлық пайдалану тәртіптемесін орындау, оның ішінде ҰЖН талаптарына сәйкес міндетті технологиялық операциялардың (чек-парағы)орындалуын қорытынды тексеру карталарын орындау;

3) ұшу алдындағы және ұшудан кейінгі ӘК-нің тексеру орындау ҰЖН талаптарына сәйкес және ӘК ұшу туралы шешім қабылдау (немесе ұшудың күшін жою), оның ішінде істен шығулары немесе бұзылулары мен, MEL сәйкес рұқсат берілетін, осы Қағидалардың 65-77 тармақтарына сәйкес және (немесе) CDL, егер ондай бар болса ӘК осы үлгісі үшін.

148. Ұшу кезінде төтенше жағдайда болып отырған адамдар туралы ақпарат алған ӘКК бұл туралы сәйкес ӘҚҚ органдарына хабар береді және егер бұл осы ӘК, жолаушылар және экипаж үшін қауіп төндірмесе көмек көрсетеді.

149. ӘКК, егер ұшу кезінде шұғыл медициналық көмек көрсетілуі тиіс аурудың, сондай-ақ инфекциялық ауруға күдіктенген немесе тамақтан уланған тұлғаның бар екендігін айқындаса, бұл туралы бірінші қону әуежай қызметтеріне хабарлайды.

ӘКК ұшып көтерілу, ұшу және қону туралы соңғы шешімді қабылдайды, сондай-ақ әуежайға келу және ұшуды тоқтату немесе адамдардың денсаулығы мен өмірін құтқару мақсатында ұшу қауіпсіздігі үшін мәжбүрлі қону туралы шешімдерді қабылдайды.

150. Төтенше жағдайда ӘК сақталуын қамтамасыз ету мақсатында ӘКК кемені, багажды, жүкті, поштаны тасымалдау шаралары және басқада жағдайлармен байланысты шараларды қабылдайды.

151. ӘК экипажы кабинасының мүшелері, егер олар экипаж құрамында қарастырылған болса және (немесе) ұшу экипажының мүшелері борттағы барлық тұлғалар авариялық жағдайда жолаушылардың әрекеті схемасымен, пайдалану ретімен және оның орналасуымен таныс болуын қамтамасыз етеді:

1) байланған белдік;

2) авариялық шығыстар;

3) құтқару желеткесі, егер олар бортта қарастырылған болса;

4) оттекті жабдықтар;

5) жеке авариялық-құтқару жабдықтары.

152. ӘК экипажы ӘК бортындағы барлық тұлғалардың ұжымдық қолдану үшін арналған негізгі борттық авариялық-құтқару жабдықтарын пайдалану реті мен орналасу орны туралы хабарды алуын қамтамасыз етеді. Ұшу кезінде авариялық жағдай туындаған жағдайда ӘК экипажы борттағы барлық тұлғаларды шұғыл әрекеттер бойынша нұсқаулықпен қамтамасыз етеді.

153. ӘКК ұшу және қону кезінде, сондай-ақ ұшудың кез-келген уақытында турбуленттілік себебі бойынша немесе авариялық жағдайда ӘК бортындағы барлық

тұлғалар белдіктерін тағыну туралы өкім береді. ӘК кабиналы экипажы көрсетілген өкімнің орындалуын қамтамасыз етеді.

154. ӘК экипажы экипаж кабинасындағы және жолаушылар салонындағы барлық багаж және қол жүктерін қауіпсіз орныластыруды қамтамасыз етеді. Ұшқыш ҰЖН багаж және қол жүгін қауіпсіз орналастыруды қамтамасыз ету бойынша рәсімдерді бекітеді.

155. ӘК ұшу экипажының экипаж кабинасында функцияларды орындаушы барлық мүшелері:

1) ұшу және қонуды орындау кезінде өзінің жұмыс орындарында болады;

2) бағыт бойынша ұшу кезінде өз орнында болады, тек табиғи қажеттіліктерді қанағаттандыру немесе ӘК пайдаланумен байланысты міндеттерді орындау қажеттілігін ескермегенде;

3) жұмыс орнында бола отырып, белдіктерді байлайды.

156. ӘК бір мүшесінің жұмыс орнын қалдыруына рұқсат етілмейді. Егер ӘК тек екі ұшқыштан тұратын экипажымен ұшу орындалған жағдайда, ұшқыштың бірі жұмыс орнын қалдырса, ұшу экипажы кабинасында кабиналық экипаж мүшесі болады, егер бұл экипаж құрамымен қарастырылған болса.

157. Егер ӘК ұшу экипажының әрбір креслосында белдікті байлау жүйесі қарастырылған болса, ұшқыштар ұшу және қону кезінде белдікті байлау жүйесін қолданады және кенеттен болатын тоқтауларда немесе жұмысқа қабілеттілікті жоғалтқан жағдайда ол автоматты түрде ұшқыш корпусының қозғалысын шектейді.

ӘК ұшу экипажының барлық қалған мүшелері ұшу және қону кезеңдерінде егер иықтық белдік өз міндетін орындауды қиындатпаса белдіктерді байлау жүйесін қолданады.

158. Бір ұшқышпен ұшу орындалған кезде тұрақты түрде ӘК кеңістікті жағдайын бақылауды жүзеге асырады және ұшудың берілген параметрлерін ұстайды.

159. Ұшып көтерілу, ұшу және қонуды басқару кезінде ӘК ұшу экипажының мүшелері ӘК басқарумен байланысы жоқ әрекеттер мен келіссөздерді жүзеге асыруына рұқсат етілмейді. Барлық ұшу барысында ұшу экипажы сақтықты және радио сақтықты сақтайды, ӘК болатын аймақтағы әуе жағдайына талдау жасайды.

160. ӘК экипажы ӘҚҚ тез арада қауіпті метеорлогиялық құбылыстардың және материалды нысандардың және ұшу үшін қатер төндіретін жағдайлар туралы хабарлайды. ӘҚҚ органның сұранысы бойынша ӘК экипажы ұшу шарты туралы хабарлайды.

161. ӘК ұшу экипажының барлық мүшелері өз міндеттерін атқару үшін, 3000 м (10000 фут) төмен биіктікті алу және төмендету кезеңдерінде микрофондар авиагарнитур немесе ларингофондар және ҰСҚ пайдаланумен радиобайланыстар жүргізеді.

162. ӘК экипаж мүшелерімен кезекпен тамақтануын және оның уақытын ӘКК айқындайды. Екі ұшқыштың бір уақытта тамақтануына рұқсат берілмейді.

163. ӘК ұшу экипажының барлық мүшелері өз міндеттерін атқару кезінде оттегі қоры қарастырылған және қажет болатын жағдайда қолдана алады.

164. ӘК ұшу экипажының барлық мүшелері герметизирленген кабинасымен ұшуды орындау кезінде атмосфералық қысым 376 гПа (7600 м (25000 фут ұшу биіктігінде) өзінің жұмыс орнында оттегілі бет перде қолданады ол тез арада оттегінің берілуін қамтамасыз етеді.

165. ӘКК:

1) экипаж мүшелерінің ұшып көтерілу, биіктікті алу, қонуға кіру, ӘК қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін қажетті функционалды міндеттерін орындаудан ерекшеленетін қандайда бір әрекеттерді жасауына мүмкіндік берілмейді;

2) ұшу кезінде ұшу ақпаратын тіркеуден жазбасын өшіру немесе борттық магнитофонды сөндіруді, жұмысқа қабілетін бұзуға рұқсат бермеу, сондай-ақ ұшқаннан кейін авиациялық жағдай немесе оқиға жағдайында міндетті зерттеуді қажет ететін жазылған ақпаратты жаман ниетпен өшіруге рұқсат етілмейді.

166. ӘКК өзінің құзыретінің шегінде ұшуды орындау кезінде келесілерді қамтамасыз етеді:

1) осы Қағидалардың талаптарды орындалуы;

2) ҰПН немесе оған баламалы құжаттар талаптарын және ұшу экипажымен ұшудың барлық кезеңдерінде, сондай-ақ авариялық жағдайда қолданылатын бақылау карталарының жүйелерін сақтау;

3) ӘК және оның мүлкіне едәуір зиян келтіретін немесе кез-келген тұлғаның өліміне немесе дене жарақатына алып келетін, ӘК болатын кез-келген оқиға туралы-оған мүмкін болатын құралдарды пайдалану арқылы жақын уәкілдік органға хабар беру ;

4) экипаждың барлық мүшелерінің, борттағы жолаушылардың, жүктердің есік жабылғаннан кейінгі қауіпсіздігі;

5) ӘК ұшу мақсатында қозғалуға дайын болғаннан бастап оның толық тоқтауына дейін, ұшу аяқталғаннан соң немесе негізгі құрылғы қондырғысы ретінде қолданылған (қолданылғандар) қозғалтқыш (қозғалтқыштар) өшкеннен кейінгі ӘК басқару және оның қауіпсіздігі;

6) ӘК, оның жолаушылары мен тасымалданатын мүлкінің ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін қажет болатын бұйрықты беру;

7) ӘК қауіпсіздігіне әлеуетті қатер әкелетін, жолаушылар, жүктер немесе оның бөліктерін тасымалдаудан бас тарту (ӘК бортынан алып тастау);

8) егер ӘК қауіпсіздігіне тасымалдар немесе ұшудағы жолаушылар қатер төндіретін болса, күзетші айдауындағы тұлғалар немесе жер аударылған тұлғалардың ӘК бортына құқығы болмаса оларды тасымалдаудан бас тартылады;

9) ӘК күмән тудыратын немесе белгілі ақаулары туралы ұшу аяқталған соң пайдаланушыға хабар береді;

10) борттық журналды жүргізу немесе негізгі декларацияны құру.

166-1. ӘКК ұшуды қамтамасыз етеді:

1) Егер ұшу экипажының кез келген мүшесі дене жарақаты, ауру, шаршау, қандай да бір психобелсенді заттың әсер етуі сияқты кез келген себеп бойынша өз міндеттерін орындауға қабілетсіз болып табылса, басталмаса;

2) ұшу экипажы мүшелерінің өз функцияларын орындау мүмкіндіктері шаршау, ауру немесе оттегінің жетіспеушілігі сияқты себептер бойынша физиологиялық қабілеттерінің нашарлауы салдарынан айтарлықтай төмендеген жағдайда жақын жердегі қолайлы әуеайлақтан әрі қарай жалғастырылмаған.

Ескерту. Қағидалар 166-1-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.

167. Екінші ұшқыш:

1) егер ӘКК денсаулығына немесе басқада себептерге байланысты өз міндеттерін орындай алмаса, ұшуды қауіпсіз аяқтауды қамтамасыз ету үшін дайындалады;

2) ҰПН немесе оған балама құжатқа сәйкес, ШҚБ қол жеткізу кезеңіне дейін ӘКК-мен екінші шеңберіне кету немесе қонуды орындау туралы шешім ұшу экипажына хабарланбаса және қабылданбаса, екінші шеңберіне кету туралы маневрді орындайды.

168. Арнайы жұмысты орындайтын бортоператорлар сондай-ақ экипаж құрамына кіретін авиациялық персонал мамандары ӘКК бағынады және қызметтік нұсқаулыққа және ұшуды орындау технологиясына сәйкес өз міндеттерін айқындайды, оның ішінде авиациялық жұмыстың белігілі бір түрлеріне сәйкес орындайды.

169. Авиациялық персонал мамандарын дайындау уәкілетті ұйыммен сертификацияланған азаматтық авиацияның авиациялық оқу орталықтарында жүргізіледі. Аса жеңіл ӘК ұшқыштарын дайындау уәкілетті ұйымның тиісті рұқсатын алған инструктор жүргізе алады. ӘК экипаж құрамы тағылымдаманы өту үшін тағылымгерлерді қосады, сонымен қатар ұшу экипажының құрамына бір тағылымгерден артық қосылмайды.

Ескерту. 169-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

170. Тағылымгер экипаж мүшесінің функционалды міндеттерін орындайды және ол экипаж мүшесінің бақылаумен тағылымдамадан өтеді.

Тағылымгер ӘКК және тікелей тағылымдамадан өтетін экипаж мүшесіне бағынады.

171. Функционалды міндеттердің уақытылы және толық орындалуы және тағылымгермен қабылданған шешімдер тікелей тағылымдамадан өтетін экипаж мүшесімен қамтамасыз етіледі.

172. ӘКК келісімі бойынша ұшу экипажына кіргізілген тағылымгер, белгілі бір тұлға деңгейінде өзі тағылымдамадан өтетін қызметтегі экипаж мүшесінің құқығын қолданады.

173. Ұшу экипажаның мүшелері ӘК қызмет көрсететін жер үсті персоналынан, оның ішінде инжерелік-авиациялық қызмет мамандарынан жер үсті қызмет көрсетудің бекітілген қағидаларын ұқыпты сақтауды талап етеді – ақауларды жою, сонымен қатар ӘК аспаптық және навигациялық жабдақтырдың ақауын жою.

174. Егер ӘК апатқа ұшыраса немесе ұшыраған болса, ӘКК және экипаждың басқа да мүшелері ӘК бортындағы адамдардың денсаулығы мен өмірін сақтауды, сондай-ақ ӘК және ондағы мүліктің сақталуын қамтамасыз етеді.

175. ӘК басқарылуын жүзеге асыратын ұшқыш, ұшуда тез арада шешім қабылдауды талап ететін ерекше жағдай туындағанда, сол сәтте дұрыс деп табылатын барлық әрекеттерді қабылдайды, ӘКК рұқсатымен ұшу қауіпсіздігі үшін пайдалану рәсімдері мен әдістемелерінен ауытқитын жағдайға шейінгі әрекеттерді қабылдайды.

176. Ұшқыш негізгі ұшу құрамына немесе кабиналық экипажға кірмейтін экипаж мүшелері өзіне берілген міндеттерді орындауға кәсіби тиімді қажетті дайындығы бар екендігіне жауап береді.

177. Ұшу уақытында жолаушылар салонында болатын негізгі ұшу құрамына немесе кабиналық экипажға кірмейтін экипаж мүшелері:

1) оларды кабиналық экипаж мүшесі ретінде қабылдамауы және жолаушыларды адастырмауы тиіс;

2) кабиналық экипаж мүшелері орнына отырмауы тиіс;

3) кабиналық экипаж мүшелеріне олардың міндеттерін орындауына кедергі келтірумеуі тиіс.

3-параграф. ӘКК уәкілеттілігі

178. ӘКК өз міндеттерін орындау кезінде ӘК басқаратын соңғы уәкілеттіліктерге ие болады.

179. Мәжбүрлі қону жағдайында ӘКК іздеу және құтқару қызметі өкілдеріне өз өкілеттілігін бергенге дейін, ӘК бортындағы тұлғалардың әрекетін басқарады.

5-тарау. Әуе кемелер 1-параграф. ӘК жіктемесі

180. Әрбір ӘК-ге оған берілген мемлекеттік және тіркеу тану белгілері жазылады (борттық номір).

181. Мемлекеттік тіркеу тану және қосымша белгілерінің жазылуы мен белгілену тәртібі Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің міндетін атқарушының 2010 жылғы 26 қазанадағы N 477 бұйрығымен (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 6649 нөмірімен тіркелген) бекітілген Азаматтық және эксперименталды әуе кемелеріне мемлекеттік, тіркеу танулық және қосымша белгілер енгізу ережесімен бекітіледі.

182. ӘК пайдалануға қоланыстағы ұшу жарамдылығы сертификаты болған кезде жіберіледі.

183. Егер ӘК құрастырылған, дайындалған, жабдықталған және техникалық қызмет пен жөндеуден өткен болса, сондай-ақ Заң талабына сәйкес және Қазақстан Республикасының экологиялық заңдарына сәйкес ұшу сапасына ие болса ұшуға жарамды болып есептеледі.

184. Ұшу жарамдылығы сертификаты (ұшуға жарамдылық туралы куәлігі) жоқ ӘК-лерін пайдалануға рұқсат етілмейді.

185. Барынша жоғары (сертификатталған) ұшып көтерілу салмағына, жабдықтармен жарақталуына қарай азаматтық ӘК-лері осы Қағидаларға 3-қосымшасына сәйкес жіктеледі.

Ұшу қашықтығы бойынша азаматтық ӘК-лері мыналарға бөлінеді:

1) магистральдық қашық – 6000 км және одан астам;

2) магистральдық орта – 2500-нан 6000 км дейін;

3) магистральдық жақын – 1000-нан 2500 км дейін;

4) ұшу қашықтығы 1000 км дейін ӘК-лері.

186. Іздегі турбулентілік санаты бойынша және ұшып көтерілудің ең көп сертификатталған салмағына сәйкес азаматтық ӘК-лері мыналарға бөлінеді:

1) ауыр (H) – салмағы 136 тонна немесе одан астам ӘК-лерінің барлық үлгілері;

2) орта (M) – салмағы 136 тоннадан аз, бірақ 7 тоннадан астам ӘК-лерінің үлгілері;

3) жеңіл (L) – салмағы 7 тоннадан аз ӘК-лерінің үлгілері.

187. Турбуленттілік санат ӘК-леріне қатысы бойынша ауыр ӘК-леріне тән, мұндай ӘК-лері мен ӘҚҚ органдары арасында ұшып шығу немесе ұшып келу алдында бастапқы радиотелефон байланысын орнату кезінде ӘК-нің шақырымына "ауыр" деген сөз қосылады.

2-параграф. Борттық аспаптар және жабдықтар

188. Түнгі ұшуларды жүргізетін ӘК осындай ұшулар үшін арнайы жабдықтармен жабдықталады.

189. ӘК ұшу параметрін тіркеу үшін аппаратурамен жабдықталады, оның болуы құрылымымен қарастырылмаған ӘК есепке алмағанда.

190. Ұшу жарамдылығының сертификаты алғашқы рет 2008 жылғы 1 шілдеден кейін берілген және біреуі автоматты болып табылатын кемінде екі автоматты ELT-пен

ұшақтарды қоспағанда, бортында 19-дан астам жолаушыны тасымалдауға рұқсат етілген барлық ұшақтар кез-келген үлгідегі КОСПАС – САРСАТ (ELT) жүйесінің кем дегенде бір автоматты авариялық жетекті таратқышымен жабдықталады немесе, егер олар апатқа ұшыраса, пайдаланушы олардың орналасқан жерін анықтай алатын ақпаратты тәулік сайын автономды режимде беруге функционалдық мүмкіндігі бар кем дегенде бір ELT жабдықталады.

Ұшу жарамдылығының сертификаты алғашқы рет 2008 жылғы 1 шілдеден кейін берілген ұшақтарды қоспағанда, бортында 19 немесе одан аз жолаушыларды тасымалдауға рұқсат етілген барлық ұшақтар орналасқан жерін анықтау, бақылау және авариялық жағдай туралы хабарлау үшін кез келген типтегі кемінде бір ELT-пен жарақтандырылады.

Коммерциялық әуе тасымалдарды орындайтын ең жоғары сертификатталған ұшу салмағы 3180 кг асатын барлық тікұшақтар кез-келген үлгідегі КОСПАС – САРСАТ (ELT) жүйесінің кем дегенде бір автоматты авариялық жетекті таратқышымен, ал су кеңістігі үстінде ұшуды орындау кезінде кемінде бір автоматты ELT және құтқару салына немесе құтқару кеудешесіне бір ELT(S) жабдықталады.

Ең жоғары сертификатталған ұшу массасы 2250 килограмнан кем болатын ұшақтар орналасқан жерін анықтау, бақылау және авариялық жағдай туралы хабарлау үшін кез келген түрдегі кем дегенде бір портативті GPS маяктарымен (SPOT Satellite GPS Messenger) жарақтандырылады.

Ең жоғары сертификатталған ұшу массасы 5700 килограмнан кем барлық ұшақтар және коммерциялық әуе тасымалдарын орындамайтын барлық тікұшақтар орналасқан жерін анықтау, бақылау және кез келген түрдегі авариялық жағдай туралы хабарлау үшін кемінде бір портативті GPS маяктарымен (SPOT Satellite GPS Messenger) жарақтандырылады.

Ескерту. 190-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

191. Борттық аспаптар мен жабдықтар туралы ақпараттар төменде келтірілген:

1) осы Қағидалардың 10-тарауының 18-параграфында – жолаушыларды әуемен коммерциялық тасымалдауды орындайтын ұшақтар үшін;

2) осы Қағидалардың 11-тарауының 14-параграфында – тік ұшақтар үшін;

3) осы Қағидалардың 13-тарауының 8-параграфында – ЖМА ұшақтары үшін, ең жоғары сертификатталған ұшу салмағы 5700 кг асатын және (немесе) бір немесе бірнеше турбореактивті қозғалтқыштармен жабдықталған ұшақтар.

3-параграф. Ұшу сипаттамаларын шектеу

192. Пайдаланушы (ӘК иесі) ең жоғары сертификатталған ұшу салмағы 5700 кг жоғары, ең көп бекітілген 9 (тоғыз) жолаушы орны бар, сондай-ақ газтурбалы барлық

қозғалтқыштарымен, ИКАО Конвенциясына 6-Қосымшасының стандарттары мен осы ұшақтың ҰПН талаптарымен қарастырылған, пайдалану шектеулерін ескере отырып ҰТС-ның пайдалану шектеулеріне сәйкес қамтамасыз етеді

193. Бір қозғалтқышы бар ұшақтар қозғалтқыш істен шыққан кезде мәжбүрлі қонуға мүмкіндік беретін ауа райында және жарықта, бағытта және ауытқуда пайдаланылады.

194. Пайдаланушы (ӘК иесі) ұшақ салмағы: ұшудың басында, ұшу жоспары өзгергенде, ұшудың өзгерген жоспарын орындау басында, қонуды орындау кезінде салмақтан аспауын қамтамасыз етеді және ҰПН талаптары орындалатын ұшуға қатысты ұшу барысында салмақтың күтілетін азаюын ескере отырып, әрекет етуші талаптарға сәйкес жағар майдың құйылу шартында қамтамасыз етіледі.

195. Ұшақ осы ұшақтың ҰПН-да бар бекітілген пайдалану шектеулердің шегінде және ұшуға жарамдылық туралы куәліктің талаптарына сәйкес пайдаланылады.

196. Ұшу кезінде қоршаған ауаның температурасы және қарастырылып отырған әуеайлақ үшін ҰПН көрсетілген салмағы ұшу салмағынан жоғары болған кезде ұшақ ұшуды бастамауы тиіс.

197. Бірде бір ұшақ ұшуда қалыпты мөлшердегі отын мен майды шығындау кезінде, ұшу салмағымен белгіленген әуеайлағына дейін және қосалқы әуеайлағына дейін – келуі бойынша осы әуеайлақтың абсолютті биіктігі үшін және күтілетін қону кезеңіндегі қоршаған ауа температурасы үшін ҰПН көрсетілген қону салмағынан артуы мүмкін жағдайда ұшуды бастамауы тиіс.

198. ҰТС бойынша тікұшақтар төмендегідей болып бөлінеді:

1) ҰТС 1-сыныптағы тікұшақтар, олар сындарлы қозғалтқыш істен шыққан жағдайда сәйкес қону алаңына дейін ұшуды қауіпсіз жалғастыруға мүмкіндік береді, егер тек істен шығу TDP жеткенге дейін немесе LDP ұшуынан кейін болмаса, тікұшақ қону алаңы немесе үзілген ұшу аймағының шегінде қонуды орындауға қабілетті болса;

2) ҰТС 2-сыныптағы тікұшақтар олар сындарлы қозғалтқыш істен шыққан жағдайда сәйкес қону алаңына дейін ұшуды қауіпсіз жалғастыруға мүмкіндік береді, тек мұндай істен шығу ұшу маневрінің басында немесе қону маневрінің соңында, мәжбүрлі қонуды орындау талап етілгенде орындалмайды;

3) ҰТС 3-сыныптағы тікұшақтар қозғалтқыш істен шыққан жағдайда, ұшудың кез-келген нүктесінде мәжбүрлі қонуды орындайды.

4-параграф. Белгіленген бикітік туралы сигнал жүйесі

199. Пайдаланушыға ең жоғары сертификатталған ұшу салмағы 5700 кг ұшақта ұшуды турбовинтті ұшақта орындауға рұқсат береді немесе ең көп бекітілген жолаушылар саны 9 (тоғыздан) астам, немесе турбореактивті ұшақта, егер ол берілген биіктік туралы сигнал жүйесінде жабдықталған болса, және ол төмендегілерді қамтамасыз етеді:

1) ұшу экипажын ұшудың алдын-ала берілген биіктігіне жету туралы ескерту – биіктікті алған кезде, сондай-ақ ұшақты төмендету кезінде;

2) ұшу экипажын дыбыстық сигнал жөнінде хабардар ету – алдын-ала берілген ұшу биіктігінде төмен немесе жоғары ауытқу жағдайында.

200. Бұл талаптар нақты ең жоғары сертификатталған ұшу салмағы 5700 кг төмен және ең көп бекітілген жолаушылар саны 9 (тоғыздан) астам ұшақтың экземплярында таралмайды, егер ұшу жарамдылығының сертификаты (куәлігі)(баламалы құжат немесе сертификат үлгісі) осы ұшақтарға алғаш рет 1972 жылғы 1 сәуірдегі берілсе және олар Қазақстан Республикасының азаматтық ӘК Мемлекеттік реестріне енгізілген болса.

5-параграф. Радиобиіктік өлшегіш

201. Пайдаланушы егер олар берілген биіктікте сигналдаудың радиобиіктік өлшегіш жүйесімен жабдықталмаған болса, ӘК су үстінде ұшуды орындамайды:

1) жер көрінісінен тыс;

2) 1500м төмен көріністе;

3) түнде;

4) жағалаудан алыс, крейсерлік жылдамдығы ұшудың 3 минуттан асатын.

202. Берілген биіктікте сигналдаудың радиобиіктік өлшегіш жүйесі алдын-ала берілген ұшу биіктігінен төмен аутқығанда және алдын-ала берілген ұшу биіктігіне жеткенде жұмыс істейтін ұшу экипажын дыбыстық және визуалды сигнализаторлармен қамтамасыз етеді.

6-параграф. Мұз қату жағдайында ұшу үшін жабдықтар

203. Пайдаланушы ӘК нақты немесе болжам жасалған мұз қату шартында арнайы жабдық және мұз қату жағдайында ұшу үшін сертификация болған кезде ғана орындалады.

204. Болжамдалған немесе жерде нақты мұз қату жағдайында орындау жоспарланған ұшу, егер ұшақ мұз қатуды айқындаған затқа тексерілгенде және мұз қатуды жою (болдырмау) бойынша жұмыстар жүргізілгенде басталады.

Мұздың өсіктері немесе басқада табиғи жолмен түзілген өсіктер ұшақ ұшуды орындау алдында жарамдылық жағдайында болуы үшін алынып тасталынады.

7-параграф. Экипаждың ішкі байланыс жүйесі

205. Пайдаланушы барлық ұшу экипаждың мүшелері үшін ұшу кезінде қолды қолданбай пайдаланатын құлаққап пен микрофондарды қосатын ұшу экипажы мүшелерінің ішкі байланыс жүйесімен жабдықталған (интерфон немесе ҮСҚ) жағдайда ғана ұшу экипажының біреуден астам мүшелерінің сертификатталған саны бар ӘК-мен ұшуды орындайды.

206. Егер ӘК экипаждың ішкі байланыс жүйесімен жабдықталған болса, пайдаланушы ең жоғары сертификатталған ұшу салмағы 15000 кг немесе ең көп бекітілген жолаушылар орнының саны 19 (он тоғыздан) жоғары ӘК ұшуды орындайды.

207. Экипаждың ішкі байланыс жүйесі:

1) жолаушыларға хабарлаудың дауыс зорайтқыш жүйесінен тәуелсіз жұмыс жасайды (телефон тұтқасы, құлаққап, микрофон, селекторлық ажыратқыштар мен жолаушыларға хабарлау үшін де пайдаланылуы мүмкін дабыл құрылғылары арқылы байланысты қоспағанда);

2) ұшқыштар кабинасының екі жақты байланысын қамтамасыз етеді:

әрбір жолаушылар салонымен;

жолаушылар палубасынан тыс орналасқан әрбір буфер-асүймен;

жолаушылар палубасынан тыс орналасқан және жолаушылар салонынан қолайлы енуі жоқ экипаж мүшелерінің әрбір демалыс бөлік бөлмесімен (модулымен) екі жақты байланысты қамтамасыз етеді;

3) ұшу экипажы мүшелерінің кабина экипажына ескерту үшін және керісінше кабина экипажы мүшелерінің ұшу экипажына ескерту үшін пайдаланылатын дыбыстық немесе көрнекі белгілерді көздейтін ескерту (авариялық) дабыл жүйесі болады;

4) алушының хабарламаның әдеттегі немесе шұғыл (авариялық) болып табылатынын тануды қамтамасыз ететін құралы болады;

5) жерде жер үсті персоналы мен ең аз ұшу экипажының екі мүшесі арасындағы екі жақты байланысты қамтамасыз етеді.

8-параграф. Жолаушыларға хабарлаудың дауыс зорайтқыш жүйесі

208. Пайдаланушы 19 (он тоғыздан) астам жолаушылар орны ең көп бекітілген саны бар ұшақпен жолаушыларды тасымалдауды орындамайды, егер де олар жолаушыларды дауыс зорайтқыштың хабарлау жүйесімен жабдықталмаған жағдайда.

209. Жолаушыларға хабарлау жүйесі:

1) экипаждың ішкі байланыс жүйесінен тәуелсіз жұмыс жасайтын телефон тұтқасы, құлаққаптар, микрофондар, селекторлық ажыратқыштар мен дабыл құрылғылары сияқты жалпы құрылғыларды қоспағанда;

2) хабарлау жүйесінің басқару органдарымен жабдықталған оның жұмыс орнынан ұшу экипажының әрбір мүшесінің 10 секундтан аспайтын уақыт ішінде мақсаты бойынша пайдалануға дайындықты қамтамасыз етеді;

3) барлық жолаушылар орындарында: демалыс орындары мен кабина экипажының жұмыс орындарында және әжетханаларда хабарламалардың естілуі мен айқындығын қамтамасыз етеді;

4) ӘК электр энергиясын өндірудің негізгі жүйесі істен шыққан соң, кемінде 10 минут бойы жүйенің сенімді жұмысын қамтамасыз етеді.

9-параграф. "Белдіктерді байлаңыз" және "Темекі шекпеңіз" деген жарық таблолар. Ішкі есіктер мен шымылдықтар

210. Пайдаланушыға (ӘК иесіне) тек ол барлық жолаушылар мен кабина экипажының мүшелеріне қауіпсіздік белдігін байлау қажет болатын және бортта темекі шегуге рұқсат берілмейтін индикация құралдарымен (жарық таблосымен) жабдықталған жағдайда ғана ұшу экипажының жұмыс орнынан барлық жолаушылар орнын шолу қамтамасыз етілмейтін ӘК-лерімен ұшуды орындауға рұқсат етіледі.

211. Ұшқыш тек онда он тоғыздан астам жолаушылар орнының ең көп бекітілген саны бар ұшақта – "Тек экипаж үшін" деген сілтememен және ұшу экипажы мүшесінің рұқсатынсыз ол арқылы жолаушылардың кіруіне кедергі жасайтын тиектермен жарақтандырылған, жолаушылар салоны мен ұшу экипажы кабинасының арасындағы есіктер орнатылған жағдайда ғана ӘК-мен ұшуды орындайды.

212. Ұшу экипажы кабинасының есігі бар барлық ұшақтарда оны тиекпен бекіту мүмкіндігі қамтамасыз етіледі және жолаушылар кабинасында жолаушылардың ұшу қауіпсіздігіне қауіп төндіретін қауіпсіздіктің бұзылуы пайда болған жағдайда ұшу экипажының кабинасы мен борт жолсеріктері арасында арнайы сигнал беретін және хабарлай алатын құралдар қарастырылады.

10-параграф. Борттық авариялық-құтқару жабдығы туралы ақпаратты есепке алу

213. ӘК-нің иесі (жалға алушы) немесе ұшқышқа ӘК-нің бортындағы іздестіру және құтқарудың үйлестіру орталығына дереу беруге арналған авариялық-құтқару жабдығы туралы ақпаратпен қамтамасыз етеді.

214. Көрсетілген ақпарат нақты жағдайға қатысты: құтқару салдары мен дабыл ракеталарының санын, түсі мен үлгісін, медициналық заттардың авариялық қорларын егжей-тегжейлі сипаттауды, су қорын, сондай-ақ авариялық көшпелі радиожабдық үлгісі мен ол жұмыс жасайтын жиілікті қамтиды.

11-параграф. Борттық өздігінен жазғышқа қатысты талаптар

215. Ең көп сертификатталған ұшып көтерілу массасы 5700 кг астам барлық ұшақтар мен ең көп сертификатталған ұшып көтерілу массасы 3180 кг астам тікұшақтар ИКАО Конвенциясына 6-Қосымшасының талаптарына сәйкес FDR және CVR жабдықталады.

216. Ең көп сертификатталған ұшып көтерілу массасы 5700 кг аспайтын барлық ұшақтар үшін ұшу ақпаратының борттық тіркеушісі, әрі борттық сөздерді өздігенен жазғыш функциясын орындайтын ұшу ақпаратын жинаудың құрама жүйесін орнатуға рұқсат етіледі.

217. Коммерциялық тасымалды орындайтын, ең жоғары сертификатталған ұшу салмағы 5700 кг немесе одан төмен газтурбиналық қозғалтқышты барлық ұшақтар 2016

жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін келісіп жатқан мемлекетке ұсынылған типті сертификатты алуға өтінім төмендегілермен жабдықталады:

1) II типті FDR, немесе

2) С класты AIR немесе AIRS, ұшқышқа (тар) ға бейнеленген ұшу және жылдамдық параметрлерін тіркеуге қабілетті, немесе

3) ADRS, А 8-3 кестесінде көрсетілген, негізгі параметрлерді тіркеуге қабілетті, ИКАО Конвенциясына 6-Қосымшасына толықтырулар.

218. Ең жоғары сертификатталған ұшу массасы 27000 кг-нан асатын, ұшуға жарамдылық сертификаттары алғаш рет 1989 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін берілген барлық ұшақтар FDR-мен жабдықталады, ол ИКАО конвенциясының 6-қосымшасына 8-қосымшаның А8-1-кестесінде көрсетілген кемінде алғашқы 32 параметрді тіркейді.

Ескерту. 218-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.

218-1. Осы Қағидалардың 219-1-тармағында көрсетілгендерді қоспағанда, ең жоғары сертификатталған ұшу массасы 5700 кг-нан асатын, 1989 жылғы 1 қаңтарға дейін алғаш берілген газ турбиналы қозғалтқыштары бар барлық ұшақтар, ИКАО конвенциясының 6-қосымшасына 8-қосымшаның А8-1-кестесінде көрсетілген кемінде алғашқы бес параметрді тіркейтін FDR-мен жарақталады.

Ескерту. Қағидалар 218-1-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.

219. Ең жоғары сертификатталған ұшу массасы 5700 кг-нан асатын және 1989 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін алғаш рет берілген ұшуға ұшу жарамдылығының жеке сертификаттары қоса алғанда 27000 кг-ға дейінгі барлық ұшақтар FDR-мен жарақталады, ол ИКАО конвенциясының 6-қосымшасына 8-қосымшаның А8-1-кестесінде көрсетілген ең болмағанда алғашқы 16 параметрді тіркейді.

Ескерту. 219-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.

219-1. 1987 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін алғаш рет берілген, бірақ 1989 жылғы 1 қаңтарға дейін ең жоғары сертификатталған ұшу массасы 27 000 кг-нан асатын, прототипі 1969 жылғы 30 қыркүйектен кейін тиісті ұлттық өкілетті орган сертификаттаған үлгілерге жататын газ турбиналы қозғалтқыштары бар барлық ұшақтар FDR-мен жабдықталады, ол ИКАО конвенциясының 6-қосымшасына 8-қосымшаның А8-1 кестесінде көрсетілген ең болмағанда алғашқы 16 параметрді тіркейді.

Ескерту. Қағидалар 219-1-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.

219-2. 2005 жылғы 1 қаңтардан кейін оларға қатысты ұшуға жарамдылығының жеке сертификаттары алғаш рет берілген ең жоғары сертификатталған ұшу массасы 5700 кг-нан асатын барлық ұшақтар ИКАО конвенциясының 6-қосымшасына 8-қосымшаның А8-1-кестесінде көрсетілген ең болмағанда алғашқы 78 параметрді тіркейтін FDR жабдықталады.

Ескерту. Қағидалар 219-2-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.

219-3. Сертификатталған ең жоғары ұшу массасы 5700 кг-нан асатын, үлгі сертификатын алуға өтінім 2023 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін ұсынылған барлық ұшақтар ИКАО конвенциясының 6-қосымшасына 8-қосымшаның А8-1 кестесінде көрсетілген кемінде 82 параметрді тіркеуге қабілетті FDR-мен жабдықталады.

Ескерту. Қағидалар 219-3-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.

220. Борттық өздігінен жазғыш құрастырылады, орналастырылады және тіркелген мәліметтерді ашу, қайта қалпына келтіру, сақтау мақсатында жазбалардың ең көп тәжірибелік жүзеге асуын қорғауды қамтамасыз ету үшін бекітіледі. Борттық өздігінен жазғыштар өртке қарсы тұру, соққыға қарсы тұрудың алдын-ала жазылған техникалық талаптарына жауап береді.

221. Егер ұшақта өздігінен жазуға электрді беру тоқтатылса немесе электр қуатын беруді шаттық өшіру нәтижесінде немесе кез-келген басқа себептермен оның берілуі тоқтатылу нәтижесінде болатын жағдайда CVR жұмысын 10 ± 1 минут ағымында қамтамасыз ететін және автоматты түрде қосылатын қуат берудің резервті көзімен жарақталады.

Қуат берудің резервті көзі CVR және оған жататын экипаж кабинасында орнатылған микрофондарды электр қуатымен қамтамасыз етеді. CVR мүмкіндігінше қуат берудің резервті көзіне жақын орналасады.

222. Фольгаға механикалық жазумен, жиіліктік модуляция (ЖЧ) әдісімен тіркеумен, фотопленкаға немесе магниттік таспаға жазумен FDR және ADRS пайдаланылмайды.

Ескерту. 222-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.

223. 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.

224. 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.

225. Барлық FDR өз жұмысының кем дегенде соңғы 25 минутында тіркелген ақпаратты сақтауға қабілетті, IIA типті FDR қоспағанда, оның жұмысының кем дегенде соңғы 30 минутында тіркелген ақпаратты сақтауға қабілетті.

Ескерту. 225-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.

226. ИКАО-ның Конвенциясына 6-Қосымшасының (I-бөлігі) 6.3.2.2.1-тармағымен сәйкес магнитті лентаға жазатын CVR пайдалануға жол берілмейді.

226-1. Сертификатталған ең жоғары ұшу массасы 2250 кг-нан асатын және қоса алғанда 5700 кг-ға дейінгі газ турбиналы қозғалтқыштары бар, Үлгі сертификатын алуға өтінім Уағдаласушы Мемлекетке 2016 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін ұсынылған және бірден артық Пилот басқаруы тиіс барлық ұшақтар CVR немесе CARS-пен жарақталады.

Ескерту. Қағидалар 226-1-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.

226-2. Ең жоғары сертификатталған ұшу массасы 5700 кг-нан асатын барлық ұшақтар, ұшуға алғаш рет 1987 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін берілген ұшуға жарамдылық сертификаттары CVR-мен жарақталады.

Ескерту. Қағидалар 226-2-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.

226-3. 1987 жылғы 1 қаңтарға дейін ұшуға жарамдылық сертификаттары алғаш рет берілген, ең жоғары сертификатталған ұшу массасы 27 000 кг-нан асатын, прототипі 1969 жылғы 30 қыркүйектен кейін тиісті ұлттық өкілетті орган сертификаттаған үлгілерге жататын газ турбиналы қозғалтқыштары бар барлық ұшақтар CVR-мен жабдықталады.

Ескерту. Қағидалар 226-3-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.

226-4. CVR және CARS магниттік таспа немесе сым жазбасын пайдаланбайды.

Ескерту. Қағидалар 226-4-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.

227. Барлық CVR ол жұмысының соңғы 30 минутында жазылған ақпараттардың сақталуын қамтамасыз етуге қабілетті.

228. 2016 жылғы 1 қаңтардан бастап барлық CVR жұмысының соңғы 2 сағатында жазылған ақпараттардың сақталуын қамтамасыз етеді.

228-1. Ең жоғары сертификатталған ұшу салмағы 27 000 кг-нан асатын, ұшуға жарамдылық сертификаттары алғаш рет 2021 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін берілген барлық ұшақтар CVR-мен жабдықталады, олар өз жұмыстарының кемінде соңғы 25 сағ ішінде жазылған ақпаратты сақтайды және өздігінен жазатын құралдардың комбинациясы қолданылған жағдайда негізгі CVR-ді электрмен қоректендірумен қамтамасыз ететін резервтік электрмен қоректендіру көзіне ие болады

.

Ескерту. Қағидалар 228-1-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.

228-2. Резервтік қорек көзі автоматты түрде қосылады және ұшақта өздігінен жазатын құралға электр қорегін беру тоқтатылған жағдайда немесе бұл электр қорегін штаттық ажырату немесе кез келген басқа себептер бойынша оның берілуін тоқтату нәтижесінде болған жағдайда 10 минут (± 1 мин) ішінде CVR жұмысын қамтамасыз етеді. Резервтік қорек көзі экипаж кабинасында орнатылған CVR және оған қатысты микрофондарды электрмен қоректендірумен қамтамасыз етеді. CVR резервтік қуат көзіне мүмкіндігінше жақын орналасқан.

Ескерту. Қағидалар 228-2-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.

228-3. Ұшуға жарамдылық сертификаттары алғаш рет 2016 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін берілген, ИКАО Конвенциясына 6-қосымшаға 8-қосымшаның 5.1.2-тармағында санамаланған қандай да бір деректерді беру желісі бойынша байланысты қолдану түрлері пайдаланылатын және CVR орнату көзделетін барлық ұшақтарда осындай байланыс желісі бойынша берілетін хабарламаларды соққыға төзімді борттық өздігінен жазатын құрал тіркейді.

Ескерту. Қағидалар 228-3-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.

228-4. 2016 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін ИКАО Конвенциясына 6-қосымшаға 8-толықтырудың 5.1.2-тармағында санамаланған және CVR орнату көзделетін деректерді беру желісі бойынша байланысты қолданудың қандай да бір түрлерін орнату және пайдалану мақсатында модификацияланған барлық ұшақтарда осындай байланыс желісі бойынша берілетін хабарламаларды соққыға төзімді борттық өздігінен жазатын құрал тіркейді.

Ескерту. Қағидалар 228-4-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.

228-5. Жазудың ең аз ұзақтығы-CVR-дегі жазу ұзақтығы.

Деректерді беру желісінің жазбаларын экипаж кабинасындағы дыбыстық жағдай жазбаларымен корреляциялау мүмкіндігі қамтамасыз етіледі.

Ескерту. Қағидалар 228-5-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.

228-6. Ең жоғары ұшу массасы 27 000 кг-нан асатын, үлгі сертификатын алуға өтінім Уағдаласушы Мемлекетке 2023 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін ұсынылған барлық ұшақтар ұшу экипажына электрондық дисплейлерде көрсетілетін ақпаратты тіркейтін соққыға төзімді борттық өздігінен жазатын құралмен, сондай-ақ 8-қосымшада айқындалғандай, ұшу экипажының қосқыштары мен ауыстырып қосқыштарының манипуляциясымен жабдықталады.

Ескерту. Қағидалар 228-6-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.

228-7. "Ұшу экипажы – машина" өзара іс-қимылын тіркеудің ең аз ұзақтығы кемінде соңғы екі сағатты құрайды.

"Ұшу экипажы – машина" өзара іс-қимылын тіркеу жазбаларын экипаж кабинасындағы дыбыстық жағдай жазбаларымен корреляциялау мүмкіндігі қамтамасыз етіледі.

Ескерту. Қағидалар 228-7-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.

229. Барлық ұшақтарда ұшуға жарамдылық туралы куәлік алғаш рет 2016 жылғы 1 қаңтардан немесе осы күннен кейін берілген онда төменде аталған мәліметтерді беру тізбегі бойынша байланысты қолдану түрлерінің бірі қолданылады және CVR қондырғысы, байланыстың осы тізбегінде берілетін хабарламалар қарастырылады және борттық өздігінен жазғышта тіркеледі:

1) мәліметтерді беру тізбегінің бастама жасау мүмкіндігі;

2) мәліметтерді беру тізбегінің "диспетчер – ұшқыш" байланысы;

3) мәліметтерді беру тізбегінің - ұшу-ақпараттық қызметі;

4) автоматты тәуелді қадағалау – келісімшарттық;

5) автоматты тәуелді қадағалау – радиомен хабар таратқыш*;

6) авиациялық шұғыл бақылау*.

Жұлдызшалармен белгіленген қолданудың барлық түрлері (*), жүйе архитектурасын ескере отырып, мүмкіндігінше тіркеледі.

230. 2016 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін модификацияланған барлық ұшақтарда осы Қағидалардың 229-тармағында аталған деректерді беру желісі бойынша байланысты қолдану түрлерінің қайсыбірін орнату және пайдалану мақсатында және оларда CVR орнату көзделетін осындай байланыс желісі бойынша берілетін хабарламаларды соққыға төзімді борттық өздігінен жазатын құрал тіркейді.

Ескерту. 230-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.

230-1. Сертификатталған ең жоғары ұшу массасы 15 000 кг-нан асатын, үлгі сертификатын алуға өтінім 2016 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін ұсынылған және CVR де, FDR де жарақтандыруды талап ететін барлық ұшақтар екі құрамдастырылған өздігінен жазатын құралмен (FDR/CVR) жарақталады. Бір жазғыш мүмкіндігінше экипаж кабинасына жақын орналасады, ал екінші жазғыш мүмкіндігінше ұшақтың артқы жағына орналастырылады.

Ескерту. Қағидалар 230-1-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.

230-2. Сертификатталған ең жоғары ұшу массасы 27 000 кг-нан асатын, бортында 19-дан астам жолаушы тасымалдауға рұқсат етілген және үлгі сертификатын алуға өтінім 2021 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін берілген барлық ұшақтар борттық өздігінен жазатын құралдарды уақтылы қалпына келтіру және ұсыну үшін пайдаланушының мемлекеті бекіткен құралдармен жарақтандырылады.

Ескерту. Қағидалар 230-2-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.

230-3. Борттық өздігінен жазатын құралдардың деректерін уақтылы ұсынуға арналған құралдарды бекіту кезінде пайдаланушы мемлекет мыналарды назарға алады:

1) пайдаланушының мүмкіндіктері;

2) әзірлеуші мемлекет сертификаттаған ұшақтың және оның жүйелерінің жалпы мүмкіндіктері;

3) тиісті CVR арналарын және тиісті FDR деректерін қалпына келтіру құралдарының сенімділігі;

4) нақты алдын алу шаралары.

Ескерту. Қағидалар 230-3-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.

6-тарау. Пайдалану рәсімдері 1-параграф. Пайдалану құралдары

231. Пайдаланушы мынадай шарттардың орындалуын қамтамасыз ететін рәсімдерді орнатады:

1) егер алынған мәліметтердің негізінде пайдаланушы ӘК қауіпсіз пайдалану және борттағы адамдарды қорғау үшін тікелей талап етілетін жер үсті және (немесе) су қорлары шарттарға сай келетініне және олардың осы мақсатта дұрыс пайдаланылатынына сенімді болмаса ұшуды орындамайды;

2) жұмыстағы ұшуды қамтамасыз ететін ұшу кезінде айқындалған кез келген ақаулар туралы осы қорларға қызмет көрсететін ұйымдарға еш кідіріссіз хабарланып отырады.

232. Пайдаланушы ҰЖН болуын және оның ұшуды орындау және дайындау мәселелерін қамтамасыз етумен айналысатын авиациялық персоналмен қолданылуын қамтамасыз етеді.

233. Пайдаланушы өзінің пайдалану құралдарын пайдалану рәсімдерімен жұмысқа жаңадан қабылданған авиациялық персоналдың таныстырылуын қамтамасыз етеді.

234. Әуеайлақтар және олардың қорлары оларды пайдаланудың жарияланған шарттарына сәйкес, ауа райы жағдайынан тәуелсіз жарияланған жұмыс сағаттарының ішінде ұшуды қамтамасыз ету үшін тұрақты түрде жарамды жай-күйіне қолдау көрсетіледі.

235. Пайдаланушы өзінің ҰҚБЖ шеңберінде авариялық-құтқару және өртке қарсы қызметімен қамтамасыз етілетін ұшақта пайдалануға талап етілген қабылдарлық қорғау деңгейі қамтамасыз етілуде екеніне сенімді болу мақсатында, ұшудың пайдалану жоспарында көрсету талап етілетін әуеайлақта қорғау RFFS деңгейін бағалауды жүргізеді.

236. Пайдаланушы қабылдарлық деп санайтын қорғау RFFS қамтамасыз етілетін деңгейі туралы ақпарат ҰЖН-да көрсетіледі.

2-параграф. Ұшуды орындау құқығына сертификаттау және бақылау

237. Егер пайдаланушының уәкілетті ұйым берген жарамды сертификаты (авиациялық жұмысты орындауға берілген куәлік) болмаса, коммерциялық әуе тасымалын орындаумен (авиациялық жұмыс) айналыспайды.

Ескерту. 237-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

238. Пайдалану ерекшеліктеріне сәйкес, пайдаланушының сертификаты (авиациялық жұмысты орындауға берілген куәлік) пайдаланушыға коммерциялық әуе тасымалын орындау (авиациялық жұмыс) құқығы береді.

239. Уәкілетті ұйымның пайдаланушы сертификатын немесе авиациялық жұмысты орындауға берілген куәлікті беруі, пайдаланушының ұйымдастырушылық құрылымды, ұшуды орындауға басқару және бақылау әдістемесін, дайындық бағдарламасын,

сондай-ақ жер үсті және техникалық қызмет көрсету жүйесін қамтамасыз еткеніне байланысты болады.

Ескерту. 239-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

240. Осы Қағидалардың 250-тармағында көрсетілген пайдаланушыны қамтамасыз ету параметрлері белгіленген ұшу сипаты мен көлеміне сәйкес келеді.

241. Ең жоғары сертификатталған ұшу салмағы 5700 кг жоғары ұшақтарды және (немесе) бір немесе бірнеше турбореактивті қозғалтқышпен жарақталған ұшақтарды, ең жоғары сертификатталған ұшу салмағы 3180 кг жоғары тік ұшақтарды пайдаланатын ЖМА пайдаланушысы егер уәкілетті ұйым берген ұшуды орындауға құқық беретін куәлігі болмаса ұшуды орындамайды.

Ескерту. 241-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

242. ЖМА пайдаланушысына ұшуды орындауға құқық беретін куәлік және оның пайдалану ерекшеліктері беру ЖМА авиацияны пайдаланушыларға ұшуға рұқсат беру қағидалардың талаптарына сәйкес жүзеге асырылады.

243. Пайдаланушымен орындайтын ұшуларды жүргізуіне қадағалау Заңның талаптарына сәйкес уәкілетті ұйыммен жүзеге асырылады.

Уәкілетті ұйым қызметі уәкілетті ұйымның сертификаттауына жатпайтын, бірақ Заңның 10-2-бабында көзделген қызметке жататын жеке және (немесе) заңды тұлғалардың ұшу қауіпсіздігі мен авиациялық қауіпсіздікті қамтамасыз етуіне бақылауды жүзеге асырады.

Ескерту. 243-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

3-параграф. Тексерулер мен инспекциялау

244. Уәкілетті ұйымның авиациялық инспекторына Заңның 16-6-бабының 2-тармағының 4)-тармақшасымен сәйкес, пайдаланушымен келісе отырып, ұшудағы азаматтық ӘК бортында (ӘК салоны немесе кабинасында болу құқығымен) болуына рұқсат етіледі.

Ескерту. 244-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

245. ӘКК ұшуда егер ұшу қауіпсіздігі қаупін тудыратын болса, ӘК осы үлгісіндегі ұшуға арнайы ұшу дайындығы мен ұшуға рұқсаты жоқ тексеруші тұлғаның ұшқыштар кабинасына кіру мүмкіндігін шектеуге құқылы.

4-параграф. Есептік деректер мен құжаттама ұсыну

246. Пайдаланушылар өз қызметін жүзеге асыру кезінде сертификаттау талаптарын үнемі сақтайтынын растайтын ақпаратты, құжаттарды береді және авиациялық инспекторларының өздерінің қарауындағы жерлер мен аймақтарда сертификаттау нысанасы болып табылатын ақпаратқа, құжаттарға, бұйымдарға, бөлшектер мен жабдыққа қолжетімділікті қамтамасыз етеді.

Ескерту. 246-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

247. Уәкілетті ұйымның авиациялық инспекторларының сұрау салуы бойынша ӘКК ӘК бортындағы кеме құжаттары мен сұратылған ақпараттарды ұсынады.

Ескерту. 247-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

5-параграф. ӘҚҚ органдарымен өзара әрекеті

248. Пайдаланушы ұшу орындалатын әуе кеңістігіндегі аудандар мен мемлекеттер үшін белгіленген ӘҚҚ органдарымен өзара әрекет ету рәсімдерін сақтауды қамтамасыз етеді.

249. Пайдаланушы ӘҚҚ органдарына Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2011 жылғы 12 мамырдағы № 506 қаулысымен бекітілген Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану қағидасының (бұдан әрі - ӘКП қағидасы) талаптарына сәйкес ӘҚҚ органдарына ұшу жоспарын (әуе кеңістігін пайдалануға арналған өтінімді) уақтылы ұсынады.

6-параграф. Ұшуды қамтамасыз ету

250. Ұшуды қамтамасыз ету Заң талаптарына сәйкес ұйымдастырылады және жүзеге асады және:

1) ӘК-лерін пайдалану, ұшуды орындау және оған дайындалу;
2) әуе қозғалысына қызмет көрсету;
3) аэронавигациялық ақпаратпен қамтамасыз ету;
4) ұшуды метеорологиялық қамтамасыз ету;
5) ӘК-леріне техникалық қызмет көрсету;
6) ұшуды әуеайлақпен қамтамасыз ету;
7) ұшуды және авиациялық электр байланысын радиотехникалық қамтамасыз ету;
8) ұшуды электрлі жарықпен техникалық қамтамасыз ету;
9) ұшуды орнитологиялық қамтамасыз ету;

10) авиация персоналын даярлау және қайта даярлау;

11) медициналық куәландыру, медициналық тексеру, жолаушыларға медициналық көмек көрсетуді ұйымдастыру;

12) ұшуды авариялық және іздестіру-құтқару қызметімен қамтамасыз ету;

13) азаматтық ӘК-лерін, әуежай объектілері мен қызметтерін жанар-жағармай материалдарымен және арнайы сұйықтықтармен қамтамасыз ету;

14) азаматтық ӘК-лерін пайдаланушылар мен басқа да тұтынушыларды арнайы автокөлік құралдарымен және жабдықпен қамтамасыз ету;

15) авиациялық қауіпсіздік шаралары.

251. ӘК пайдалану, ұшуды орындау және оларға дайындық осы Қағидалардың талаптарына сәйкес жүзеге асырылады.

252. Әуе қозғалысына қызмет көрсету ӘКП қағидасының және Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің міндетін атқарушының 2011 жылғы 16 мамырдағы № 279 бұйрығымен (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 7006 нөмірімен тіркелген) бекітілген Әуе қозғалысын ұйымдастыру және оған қызмет көрсету жөніндегі нұсқаулығының талаптарымен белгіленеді.

253. Ұшуға дайындық және оны орындау кезінде аэронавигациялық ақпаратпен қамтамасыз ету Қазақстан Республикасы аумағындағы қолданылатын құралдар мен қызметтерге қатысты ұсынылуымен қаралады:

1) әуе кеңістігене кіру (шығу) және транзит қағидалары;

2) әуеайлақ (тікұшақ айлақ) мәліметтері;

3) навигациялық құралдар мәліметтері;

4) ӘҚҚ түрлері мен байланысы бойынша мәліметтер, сондай-ақ олармен байланысты рәсімдер мен қағидалар.

254. Аэронавигациялық ақпаратпен қамтамасыз ету тәртібі Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2017 жылғы 30 маусымдағы № 420 бұйрығымен (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 15427 нөмірімен тіркелген) бекітілген Азаматтық авиацияда аэронавигациялық ақпаратпен қамтамасыз ету қағидалардың (бұдан әрі - АА-да АНА қамтамасыз ету қағидалары) талаптарына сәйкес белгіленеді.

255. Азаматтық және эксперименталдық авиацияда ұшуды метеорологиялық қамтамасыз ету Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2017 жылғы 14 маусымдағы № 345 бұйрығымен (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 15358 нөмірімен тіркелген) бекітілген Азаматтық авиацияны метеорологиялық қамтамасыз ету қағидаларына сәйкес аэронавигациялық қызмет көрсетушілермен жүзеге асырылады.

256. ӘК техникалық қызмет көрсету Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2015 жылғы 30 сәуірдегі № 551 бұйрығымен (Нормативтік құқықтық

актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 11573 нөмірімен тіркелген) бекітілген Қазақстан Республикасының азаматтық әуе кемелерін техникалық пайдалану және оларды жөндеу қағидалардың талаптарына сәйкес жүзеге асырады.

257. Инженер-техникалық құрам жоқ әуеайлақтарда (тікұшақ айлақтарда) және қону алаңдарына ӘК ұшуын орындау кезінде, экипаж ӘК ҰПН-да бекітілген көлемде ӘК тексеруден өткізеді. Жөндемсіздіктерді жою кезінде орындалған тексеру мен жұмыс қорытындысы борт журналына жазылады.

258. Әуеайлақта бұл үлгідегі ӘК техникалық қызмет көрсетуге рұқсаты жоқ инженер-техник құрам тұлғалар бар болған жағдайда, олардың ұшуға даярлығы экипаждың басшылығымен және бақылауымен ұйымдастырылады.

259. ӘК жөндемсіздігі немесе істен шығуы кезінде, егер олар ұшу қауіпсіздігіне әсер етпейтін және CDL немесе MEL көзделген жағдайда, ұшуға жіберіледі және соның ішінде базалық әуеайлағына дейін. Ұшуға шешімді ӘКК қабылдайды.

260. Азаматтық авиация ұшуын әуеайлақтық қамтамасыз ету Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 2015 жылғы 7 қазандағы № 978 бұйрығымен (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 12360 нөмірімен тіркелген) бекітілген Азаматтық авиацияда әуеайлақтық қамтамасыз ету қағидалардың және "Әуеайлақтар" ИКАО Конвенциясына 14-Қосымшасының талаптарына сәйкес әуеайлақтың объектілерін үнемі пайдалану дайындықта ұстау бойынша іс-шаралар кешенін қамтиды.

261. ҰҚЖ-дағы жұмыстың аяқталу уақыты туралы ақпарат осы әуеайлағына әуеайлақтың жұмыстың аяқталғаны туралы көрсетілген уақыттан ерте ұшып келмеу уақытын есептей отырып, ӘК басқа әуеайлақтардан ұшып шығуы үшін негіз болады.

Ілінісу нормативтік коэффициенті 0,3-тен төмен мәнде болса (немесе өлшенген ілінісу коэффициенті 0,18-ден төмен мәнде болса) әуеайлақ газтурбиналы қозғалтқышы бар ұшақтарды пайдалануға жарамсыз болып саналады.

262. ӘК-ге авиажанармайын құю Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 2015 жылғы 24 ақпандағы № 190 бұйрығымен (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 11677 нөмірімен тіркелген) бекітілген Азаматтық әуе кемелерін авиациялық жанар-жағармай материалдарымен қамтамасыз ету қағидалардың талаптарына сәйкес жүзеге асырылады
.

263. Ұшуды радиотехникалық қамтамасыз ету және авиациялық электр байланысы Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2017 жылғы 29 маусымдағы № 402 бұйрығымен (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 15554 нөмірімен тіркелген) бекітілген Азаматтық авиацияда ұшуды радиотехникалық қамтамасыз ету және авиациялық электр байланыс қағидалардың талаптарына сәйкес жүзеге асырылады.

264. Азаматтық авиациядағы ұшуды радиотехникалық қамтамасыз ету:

1) ӘҚҚ органдары қажетті радиотехникалық құралдар (бұдан әрі - РТҚ), байланыс құралдарымен және ӘК қозғалысын қадағалаумен қамтамасыз ету;

2) ұшуды РТҚ қамтамасыз ету және байланыс құралдарын жөндемді жай-күйде ұстау;

3) ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін ешқандай зиян келтірмей техникалық қызмет көрсетуде және (немесе) жөндеуде үзіліспен РТҚ және байланыс құралдарын қолдануды жоспарлау;

4) радиотехникалық құралдардың және байланыс құралдарының жөндемсіздігі мен істен шығуына талдау жасау және есепке алу, осы құралдардың сенімді жұмыс істеуін арттыру іс-шаралар әзірлеу және жүргізу;

5) радиотехникалық жабдықтар мен байланыс құралдарын пайдалану қызметтерінің инженер-техник құрамын радиотехникалық құралдарды техникалық пайдалануға дайындау және рұқсаттама беруді қамтиды.

265. Азаматтық авиацияда ұшуды радиотехникалық қамтамасыз ету үшін әуе қозғалысын автоматты түрде басқару жүйелері, трассалық, әуеайлақтық-трассалық және әуеайлақтық радиолокаторлар, навигацияның радиотехникалық жүйелері, қонудың радиошамшырақтық жүйелері, қонудың жабдықталған жүйелері, радиотұтқыштар, әуе және жерүсті электрбайланыс құралдары пайдаланылады.

266. Ұшуды РТҚ қамтамасыз ету ӘҚҚ органының нұсқауы бойынша:

1) әуеайлақ ауданындағы құралдар – ӘК қонуға (ұшып өту) есептелінген уақытқа дейін 30 минут алдын (әуеайлақтық радиолокатор, VOR/DME форматындағы жан-жаққа бағытталған ӨЖЖ радиошамшырақ, алыс, жақын радиошамшырақ және/ немесе жетек радиостанциялар);

2) қону жүйесі (қонудың аспаптық жүйесі және/немесе жабдықталған қону жүйесі) – қонуға есептелінген уақытқа дейін 30 минут алдын қосылады.

267. Қарама-қарсы бағытқа ауысқаннан кейін және жабдықтардың қалыпты жұмысы туралы дабылдан кейін радиотехникалық жабдықтар мен байланыс құралдарын пайдалану қызметінің кезекші ауысым басшысы ӘҚҚ органына қонудың жаңа бағытымен жұмысқа дайын екендігі туралы баяндайды.

268. Ұшуды РТҚ қамтамасыз ету және байланыс құралдары ӘҚҚ органының нұсқауы бойынша ажыратылады.

269. ӘҚҚ органдары және ӘК экипажы арасындағы радиотелефондық алмасу, ӘҚҚ органдарының өзара әрекеттесетін лауазымды тұлғаларының келіссөздері, сондай-ақ радиоарналар арқылы метеорологиялық хабардан берілген ақпарат аппараттық автоматты дыбыс жазу құралында міндетті түрде тіркелуге жатады. Дыбыс жазу және сурет-бейнежазба материалдарының сақталу мерзімі (әуе жағдайының радиолокациялық сурет-бейнежазба аппараты болған жағдайда) уәкілетті органдармен белгіленеді.

270. Ұшуды электрлі жарықпен-техникалық қамтамасыз ету Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 2015 жылғы 26 наурыздағы № 350 бұйрығымен (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 11637 нөмірімен тіркелген) бекітілген Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясының ұшуын электрлі жарықпен-техникалық қамтамасыз ету қағидалардың талаптарына сәйкес жүзеге асырылады.

271. Әуеайлақтың жарық-дабыл жабдықтары ведомстволық құрал-саймандарға байланыссыз келесі сипатымен пайдаланылады:

қосылады:

түнгі ұшу кезінде – күннің батуына дейін 15 минут алдын немесе ӘК ұшып келуінің есептелінген уақытына дейін, ұшып шығу кезінде – экипаждың ӘК ұшыруға (тіркеп сүйреуге) рұқсат алуына сұрау салуынан кейін;

күндізгі жағдайда – 2000 м және одан аз көрінім кезінде;

басқа жағдайда – ұшу басшысының нұсқауы бойынша немесе ӘК экипажының талабы бойынша;

ажыратылады:

күн шыққан кезде;

күндізгі жағдайда – 2000 м-ден жоғары көрінім кезде;

түнгі ұшуда – әуеайлақтың ауданынан ұшып шыққан ӘК шығуынан кейін немесе келген ӘК тұраққа рулдеп болғаннан кейін;

ӘҚҚ органының нұсқауы бойынша ӘК ұшып келуі (ұшып кетуі) болмаған кезде.

272. Орнитологиялық қамтамасыз ету Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 2015 жылғы 26 наурыздағы № 323 бұйрығымен (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 11724 нөмірімен тіркелген) бекітілген Қазақстан Республикасының азаматтық әуе кемелерінің ұшуын орнитологиялық қамтамасыз ету қағидалардың талаптарына сәйкес жүзеге асырылады.

Ұшуды орнитологиялық қамтамасыз ету ӘК-нің құстармен қақтығысуларын алдын-алуға бағытталған және:

1) әуеайлақта, маршруттарда және ұшу аудандарында орнитологиялық қауіп тууы туралы ескертулерді экипажға уақытылы мәлімдеуді;

2) құстарды (құстардың тобы) белсенді үркіту бойынша іс-шаралар кешенін жүргізуді және ӘК қонуы кезінде ұшып шығу және кіру секторларында олардың топталуын болдырмауды қамтиды.

273. Авиация персоналды даярлау және қайта даярлау Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 2015 жылғы 24 ақпандағы № 159 бұйрығымен (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 10562 нөмірімен тіркелген) бекітілген Авиация персоналын кәсіптік даярлау қағидалардың талаптарына сәйкес жүзеге асырылады.

274. ӘК экипажының мүшелері және ӘҚҚ мен ӘҚБ персоналы ұшу алдындағы (ауысым алдандағы) медициналық тексеруден өтпей қызметтік міндеттерін орындауға жіберілмейді.

Ұшу алдындағы медициналық тексеруден өтуге қандай да бір себебептермен мүмкіндік жоқ базалық емес әуеайлақтан (тікұшақ айлақтан) ұшып шығу кезінде ӘКК экипаж мүшелерінен денсаулығы туралы ауызша сұрау арқылы (баяндау) ұшу тапсырмаларына (ұшу парағы) экипаждың ұшуға дайын екендігі туралы тиісті жазбалар енгізеді.

Медициналық куәландыру, медициналық қарап-тексеру, жолаушыларға медициналық көмек көрсетуді ұйымдастыру Қазақстан Республикасының инвестициялар және даму министрінің 2017 жылғы 5 маусымдағы № 324 бұйрығымен (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 15325 нөмірімен тіркелген) бекітілген Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясында медициналық куәландыру және қарап-тексеру қағидалардың және Қазақстан Республикасының Инвестициялар және даму министрінің 2017 жылғы 6 маусымдағы № 329 бұйрығымен (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 15323 нөмірімен тіркелген) бекітілген Азаматтық авицияда жолаушыларға медициналық көмек көрсету қағидалардың талаптарына сәйкес жүзеге асырылады.

275. Ұшуды апаттық және іздестіру-құтқарумен қамтамасыз ету Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2011 жылғы 4 қарашадағы № 1296 қаулысымен бекітілген Қазақстан Республикасының аумағында ұшуды іздестіру-құтқарумен қамтамасыз етуді ұйымдастыру жөніндегі қағидалардың талаптарына сәйкес жүзеге асырылады.

276. Авиациялық қауіпсіздік шаралары Заңнын 13-бабының 55) тармақшасына сәйкес бекітілген Қазақстан Республикасының авиациялық қауіпсіздігі қағидалардың (бұдан әрі - Авиациялық қауіпсіздік қағидалары) және ҚР АА АҚ бағдарламасының талаптарына сәйкес жүзеге асырылады.

7-параграф. Пайдалану рәсімдерін әзірлеу

277. Пайдаланушы әрбір пайдалануға берілген ӘК түрі бойынша рәсімдер мен нұсқаулықтар әзірлейді.

278. Пайдалану рәсімдері жердегі және ұшудағы барлық пайдалану қызметінің түрлері үшін экипаж мүшелері мен жерүсті персоналының қызметтік міндеттерін құрайды.

279. Пайдаланушының ұшуға дейін, ұшу кезінде және ұшуды аяқтағаннан кейін қалыпты, ерекше және апаттық жағдайда, ұшудың барлық кезеңдерінде, экипаждың рәсімдерге іс-қимылының сәйкестігін қамтамасыз ету мақсатында, ҰПН және (немесе) ҰЖН-да бар экипаж пайдаланатын бақылау тексеру картасының жүйесі бар.

280. Пайдаланушы экипаж мүшелерінен ұшудың жауапты (қиын) кезеңдерінде ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етуге бағытталған іс-әрекеттен ерекшеленетін әрекеттерді орындауды талап ете алмайды.

281. Пайдаланушы пайдалану ерекшеліктеріне сәйкес пайдалану сертификаты негізінде орындалған кез-келген ұшуды пайдаланудың бақылауын жүзеге асырады.

282. Пайдаланушы өз атынан жұмысты орындаушы үшінші тарап үшін саясат пен рәсімдерді әзірлейді.

8-параграф. Авиациялық персоналдың біліктілігі

283. ӘК-лерінің ұшуын орындаумен және оларға ұшуды қамтамасыз етумен және техникалық қызмет көрсетумен, әуе қозғалысына қызмет көрсетумен тікелей байланысты авиациялық персолнал қолданыстағы осындай қызметті жүзеге асыруға құқық беретін куәлігі мен медициналық сертификаты болған кезде, кәсіби қызметке жіберіледі.

284. Пайдаланушы:

1) қызметтік міндеттерін орындау жүктелген ұшу экипажының әрбір мүшесінің уәкілетті ұйыммен танылған немес берген қолданыстағы куәлігінің болуы;

2) ұшу экипажы мүшесінің тиісті біліктілік белгілерінің бар болуын;

3) ұшу экипажы мүшесінің жүктелген қызметтік міндеттерін орындауы үшін қажетті біліктілікті меңгеруін қадағалап отырады.

Ескерту. 284-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

285. Пайдаланушы әртүрлі үлгідегі немесе түрленген үлгідегі ӘК-де ұшқыштардың (экипаж мүшелері) ұшуды орындауды нақты дайындығын айқындайтын, апаттық жағдайда әрекет ете білуін, әуеде іс жүзінде жұмыс істеуін, басқару техникасын білікті тексеру жүргізуді қамтамасыз етеді.

Ұшу техникасын және ауада практикалық жұмысын біліктілік тексеру нәтижелері, сондай-ақ орындалған ұшуладың жалпы саны және ұшу сағат ұшу экипажы мүшесінің ұшу кітапшасының тиісті бағандарда ресімделейді.

9-параграф. Әуеайлақтарды пайдалану

286. Пайдаланушы ӘК үлгілері мен ұшу түрлерінің пайдалану талаптарына және шектеулеріне сәйкес келетін әуеайлақтарды ғана пайдаланады.

287. Әуе қозғалысының тығыздығы, географиялық ерекшеліктері, жергілікті бедері және қонуға кіру схемасының қиындығына байланысты әуеайлақтық және

аудандардағы ұшуларға ұшқыштардың және ӘК экипаж мүшелерінің дайындық әдістерін айқындау мақсатында пайдаланушы әуеайлақтардың күрделілік санатын белгілейді.

288. Әуеайлақтар өзінің күрделілігіне байланысты "А", "В", "С" санаттары бойынша жіктеледі және пайдаланушының ҰЖН-на енгізіледі.

289. Әуеайлақтар жіктемесі күрделілігіне қарай осы Қағидаларға 4-қосымшасында келтірілген әуеайлақтардың күрделілік жіктемесі талаптарына сәйкес жүзеге асырылады.

290. Әуеайлақтар мен олардың құралдары оларды пайдаланудың жарияланған талаптарына сәйкес, ауа-райы жағдайына қарамастан, жарияланған жұмыс сағаты ішінде ұшуды қамтамасыз ету үшін үнемі жарамды жағдайда ұсталады.

291. Пайдаланушы есептелінген уақытта әуеайлақты пайдалану үшін бекітілген уақытша қоры (слот) Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің 2010 жылғы 11 қарашадағы № 520 бұйрығымен (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 6668 нөмірімен тіркелген) бекітілген Қазақстан Республикасының әуежайларында әуе кемелеріне қызмет көрсету үшін уақытша интервалдарды бөлу қағидалардың талаптарына сәйкес әуеайлақтың пайдаланушысымен келіседі.

10-параграф. Ұшудың ең төменгі абсолюттік және ақиқаттық қауіпсіз биіктіктері

292. Пайдаланушы, бұған арнайы рұқсат болған жағдайларды қоспағанда, аумағы үстінен ұшу орындалатын мемлекеттер белгілегеннен кем болмайтын ұшудың ең төменгі абсолюттік биіктіктерін белгілеуге жауап береді.

Ескерту. 292-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.

293. Пайдаланушы осы ұшу орындалған аймақтағы мемлекет ұшудың ең төменгі абсолюттік биіктігін белгілеген бағыттары бойынша ұшудың ең төменгі абсолюттік биіктіктігін айқындауға тиіс әдісті көрсетеді немесе ұшуды қамтамасыз етуге жауапты мемлекеттің ұшуды орындау бойынша басшылық құжаттамасына осы әдісті қосады. Ұшудың ең төменгі шындық қауіпсіз биіктігі осы Қағидаларға 5 және 6-қосымшаларында көрсетілген биіктіктен төмен емес биіктік болып бекітіледі.

294. Пайдаланушылар есептейтін ұшудың ең төменгі абсолюттік биіктіктерін айқындау әдісін Уәкілетті ұйым мақұлдайды. Жазық, таулы жердегі кедергілерді есепке алуды және Қазақстан Республикасының AIP-де жарияланатын ұшудың ең төменгі абсолюттік биіктігін айқындауды "әуе кемелерінің ұшуын жүргізу (Doc 8168 OPS/611)" ИКАО құжатының талаптарына сәйкес аэронавигациялық қызмет көрсетуді беруші жүзеге асырады. II Том көзбен шолып ұшу және аспаптар бойынша ұшу схемаларын құру".

Ескерту. 294-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.

295. Уәкілетті ұйым қарастырылатын ұшуға мынадай факторлардың қауіпсіздіктің әсер ету мүмкіндігін мұқият қарағаннан кейін ғана осы әдісті мақұлдайды:

1) ӘК жағдайын айқындау мүмкін болатын дәлдік пен сенімділік;

2) пайдаланылған биіктікті өлшеуіш көрсеткіштерінің дәлсіздігі;

3) жергілікті жердің сипаттамасы (мысалы, шектен шығулардың тез өзгеруі);

4) қолайсыз метеорологиялық жағдайлармен кездесу мүмкіндігі (мысалы, күшті турбуленттік және бәсеңдейтін әуе ағыны);

5) аэронавигациялық карталардың дәлсіздік мүмкіндігі;

6) әуе кеңістігінің шектеулері.

Ескерту. 295-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

295-1. MOCA, AMA, MSA сияқты ұшудың ең аз абсолюттік биіктігін және векторлаудың ең аз абсолюттік биіктігін аэронавигациялық қызмет көрсетуді жеткізуші Doc 8168 OPS/611 2-томға ("ӘК ұшуларын өндіру" ИКАО-ның PANS-OPS) сәйкес айқындайды және азаматтық авиацияда аэронавигациялық ақпаратпен қамтамасыз ету Қағидаларын бекіту туралы Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2017 жылғы 30 маусымдағы № 420 бұйрығына (нормативтік құқықтық актілердің мемлекеттік тіркеу Тізілімінде № 15427 болып тіркелген) жарияланды.

Ескерту. Қағидалар 295-1-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.

295-2. Моса, AMA және MSA сияқты ұшудың ең төменгі абсолюттік биіктіктері, сондай-ақ векторлаудың ең төменгі абсолюттік биіктігін қоспағанда, аспаптар бойынша ұшу схемаларындағы нүктелер аралығының ең төменгі абсолюттік биіктіктері температура бойынша түзетуді ескермейді. Температура бойынша түзетуді осы Қағидаларға 7-қосымшаның 3-тармағына сәйкес ӘК экипаждары жүргізеді. ӘҚБ-ның ең төменгі абсолюттік биіктіктерінің карталарында жарияланатын векторлаудың ең төменгі абсолюттік биіктіктерінің температурасы бойынша түзетуді аэронавигациялық қызмет көрсетуді беруші қажет болған кезде осы Қағидаларға 7-қосымшаның 3-тармағына сәйкес жүргізеді.

Ескерту. Қағидалар 295-2-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.

296. ӘК пайдаланушылары айқындайтын ұшудың ең төменгі абсолюттік биіктіктерін айқындау әдістері осы Қағидаларға 7-қосымшада келтірілген.

Ескерту. 296-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.

11-параграф. Әуеайлақтарды пайдалану минимумдары

297. Пайдаланушы ұшуды орындауы үшін әрбір әуеайлақты пайдаланылған ұшып шығу мен қонуға арналған пайдалану минимумдарын белгілейді және мұндай минимумдарды айқындау әдістерін уәкілетті ұйымда бекітеді.

Мұндай минимумдар осы мемлекеттің арнайы келісімі алынған жағдайларды қоспағанда, мұндай әуеайлағы үшін шет ел мемлекетімен белгіленген минимумдардан төмен емес.

Ескерту. 297-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

298. Әуеайлақты пайдалану минимумдары осы Қағидаларға 8 және 9-қосымшаларына сәйкес белгіленеді.

299. Уәкілетті ұйым автоматты қону жүйесімен, коллиматор және баламалы индикторлармен, EVS, SVS немесе CVS жүйесімен жабдықталған ұшақтардың ұшуы үшін кеңейтілген пайдалану мүмкіндіктерін бекітеді. Мұндай бектілген мүмкіндіктер аспаптар бойынша қонуға кіру жіктемесіне әсер етпейді.

Ескерту. 299-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

300. Кеңейтілген пайдалану мүмкіндіктері мынаны қамтиды:

1) қонуға кіруге тыйым салынған кезде, минимумдар әуеайлақтардың пайдалану минимумынан төмен жағдайларда;

2) көрінімділік талаптарының сақталынуы және төмендеуі;

3) жерүсті құралдарының аз көлемдегі қажеттілік мүмкіндіктері борт жабдықтарының мүмкіндіктерімен өтеледі.

301. Әуеайлақтың пайдалану минимумының кез-келген жоғарылауын уәкілетті орган бекітеді және пайдаланушы оны ескереді.

302. Қону мен аспаптар бойынша қонуға кірудің нақты бір түрі үшін таңдалған пайдалану минимумы қолданылады, егер:

1) тиісті қонуға кіру картасында көрсетілген қонуға кіру мен қону рәсімдерін қамтамасыз ететін жерүсті құралдары жөнделген және қосылған жағдайда;

2) қонуға кірудің осы түріне қажетті ӘК борттық жүйелері жұмыс істуге қабілетті болғанда;

3) ҰПН (немесе осы құжатқа баламасы) белгілеген ӘК ұшу сипаттамалары және ҰЖН минимумға сәйкес келсе;

4) экипаждың тиісті рұқсаттамасы болса қолданылады.

303. Пайдаланушы кез-келген нақты операцияға қатысты қолданылатын әуеайлақтың пайдалану минимумдарын айқындау кезінде мыналарды ескереді:

1) ӘК үлгі, ҰТС және басқару сипаттамаларын;

2) ұшу экипажының құрамы, оның мүшелерінің біліктілігі мен тәжірибесін;

3) пайдалану үшін таңдалынып алуы мүмкін ҰҚЖ көлемі және сипаттамасын;

4) көзбен шолып көру және көзбен шолып көруге болмайтын құралдардың сәйкестігі және сипаттамасын;

5) қонуға кіру, қону және екінші шеңберіне кеткен уақыттағы ұшудың траекториясының шыдамдылығын бақылау және/немесе визуалды бағдарын танып білу , навигация мақсатында ӘК-де бар жабдықтарын;

6) қонуға кіру және екінші шеңберіне кету аймағындағы кедергілер және аспаптар бойынша қонуға кіру кезіндегі кедергілер, ұшып өту абсолюттік (қатысты) биіктігінің шекті мәнін;

7) метеорологиялық жағдайлардың хабарламалары мен айқындау үшін пайдаланылған құралдарды;

8) ұшып шығу кезінде биіктікті алу аймағындағы кедергілер және кедергілерді алу кезіндегі биіктігінің қажетті қоры.

304. Аспаптар бойынша қонуға кіру қажетті жіктемесі бағдарды визуалды қонуға кірудің кезде төмен минимумы жалғасып жатқанда, ерекше есептеулі төмен пайдалану минимумына сүйене отырып, мынадай түрде жіктеледі:

А типі: төмендеудің қатысты ең төменгі биіктігін немесе ең төменгі қатысты биіктікті қабылдау шешімі 75 м (250 фут) құрайды немесе одан жоғары;

В типі; қатысты биіктікті қабылдау шешімі 75 м (250 фут) кемді құрайды. В типтегі аспаптар бойынша қонуға кіру мынадай санаттар бойынша бөлінеді:

1) САТ I: қатысты биіктікті қабылдау шешімі 60 м (200 фут) кем емес немесе көрінім 800 м-ден кем емес немесе ҰҚЖ-да көрінім алыстығы 550 м кем емес;

2) САТ II: қатысты биіктікті қабылдау шешімі 60 м (200 фут) кем, бірақ 30 м (100 фут) кем емес және ҰҚЖ-да көрінім алыстығы 300 м кем емес;

3) САТ IIIA: қатысты биіктікті қабылдау шешімі 30 м (100 фут) кем немесе қатысты биіктікті қабылдау шешімі шектеусіз және ҰҚЖ-да көрінім алыстығы 175 м кем емес;

4) САТ IIIB: қатысты биіктікті қабылдау шешімі 15 м (50 фут) кем немесе қатысты биіктікті қабылдау шешімі шектеусіз және ҰҚЖ-да көрінім алыстығы 175 м кем, бірақ 50 м кем емес;

5) САТ IIIC: қатысты биіктікті қабылдау шешімі шектеусіз және ҰҚЖ-да көрінім алыстығы.

"Тұспалармен қажетті визуалды байланыс" визуалды бөліктерінің немесе ӘК орналасқан жерін ұшқыштың жеткілікті уақыт ішінде қонуға кіру аймағының көрінімін білдіреді және ұшудың кесімді траекториясына қатысты өзгерісінің жылдамдығы.

Шеңбер бойынша қонуға кіру кезінде ҰҚЖ ауданында тұспалармен қажетті визуалды байланыс.

305. CAT II және CAT III аспаптар бойынша қонуға және қонуға кіруге RVR туралы ақпарат болмаса рұқсат етілмейді.

Егер RVR туралы ақпарат болмаса, қонуға кіруге және аспаптар бойынша қонуға арналған әуеайлақтың 800 м-ден төмен бекітілген пайдалану минимумдарына рұқсат етілмейді.

306. Аспаптар бойынша қонуға кіру схемасын пайдалану арқылы екі өлшемді 2D қонуға кіруге арналған пайдалану минимумдары MDA немесе MDH орнату арқылы, бұлттылық параметрлері қажет болған жағдайда, ең төменгі көрінімде белгіленеді.

307. Пайдаланушы әрбір ӘК түрі үшін ҰЖН-да пайдалану минимумдарын бекітеді және енгізеді:

1) DA/H, қонуға кіру техникасы соңғы учаскеде (бұдан әрі - CDFA) үзіліссіз төмендеу қолданылса;

2) MDA/H, қонуға кіру техникасы соңғы учаскеде CDFA үзіліссіз төмендеу қолданылмаса.

Қонуға кіруді орындау кезде CDFA басқарып ұшу техникасы қолданылмаса A және B санатты ӘК үшін 200 м-дағы және C және Д санатты ӘК үшін 400 м-дағы VIS/RVR мәні жоғарылайды.

308. Аспаптар бойынша үш өлшемді 3D қонуға кіру үшін пайдалану минимумдары DA немесе DH орнату және ең төменгі көрінімі немесе RVR арқылы айқындалады.

309. Егер DH және RVR әртүрлі санатқа түссе, онда аспаптар бойынша қонуға кіру және қону ең қатал санаттағы талаптарға сәйкес орындалады. Мысалы, CAT IIIA диапазонындағы DH ұшуы, бірақ CAT IIIB диапазанындағы RVR ұшуы CAT IIIB диапазонындағы ұшу болып қаралады немесе CAT II диапазонындағы DH ұшуы, бірақ CAT I диапазонындағы RVR ұшуы CAT II бойынша ұшу болып қаралады.

310. Пайдаланушы ӘК қону конфигурациясы бар және қону жағдайында болып, қауіпсіздікті қамтамасыз ететін ҰҚЖ-ның табалдырығын биіктік қорымен қиып өтіп, аспаптар бойынша үш өлшемді 3D қонуға кіруді орындап, кепілдік бере алатын пайдалану рәсімдерін белгілейді.

12-параграф. Аспаптар бойынша қонуға кіру мен шығу рәсімдері

311. Сол мемлекетте орналасқан, аспаптар бойынша ұшуды орындау үшін пайдаланатын әрбір жабдықталған ҰҚЖ және әуеайлақтар үшін аспаптар бойынша қонуға кіруді қамтамасыз етуге арналған аспаптар бойынша қонуға кірудің бір немес бірнеше схемасы бекітіледі және жарияланады.

312. Тікұшақтар үшін – аспаптар бойынша ұшуды орындау үшін, пайдаланатын қонуға кірудің соңғы кезеңі және әрбір ұшу аймағы мен тікұшақ айлағы үшін, аумағында тікұшақ айлағы орналасқан мемлекет немесе егер тікұшақ айлағы басқа да

бір мемлекеттің аймағынан тыс жерде орналасқан болса, тікұшақ айлағын пайдалануға жауап беретін мемлекет бір немесе бірнеше аспаптар бойынша қонуға кіру схемасын бекітеді және жариялайды.

313. АҰҚ сәйкес ұшуды орындап жүрген барлық ӘК әуеайлақ (тікұшақ айлақ) орналасқан мемлекет бекіткен аспаптар бойынша ұшу схемасын сақтайды, ал тікұшақтар үшін – егер тікұшақ айлағы қандай да бір мемлекеттің аумағынан тысқары жерде орналасқан болса, тікұшақ айлағын пайдалануға жауапты мемлекет.

314. Пайдаланушы әуеайлақ орналасқан мемлекетпен бекіткен аспаптар бойынша шығу және қонуға кіру схемаларды пайдаланады.

315. Инструменталдық қонуға кіру мен шығу схемалар бекітілген схемалардан ерекшеленетін кезінде мемлекеттің аумағында тікұшақ айлағы орналасқан рұқсатымен ғана және уәкілетті ұйыммен келісе отырып қана қолданылады.

Ескерту. 315-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

316. ӘКК кедергілер көрінген жағдайда және оларды ұшып өту қағидалар орындау үшін ұшудың нақты жағдайын ескере отырып, ӘҚҚ органының шығу мен қонуға кірудің жарияланған схемасынан ауытқуы туралы шешімін қабылдайды. Қонуға кірудің соңғы учаскесі (бұдан әрі - FAS) көзбен шолып немесе аспаптар бойынша қонуға кірудің белгіленген схемасы бойынша орындалады.

317. ӘК әуе жолымен ұшудың соңғы нүктесінен қонуға кірудің бастапқы кезеңінің бақылау нүктесіне дейін STAR бойынша немесе ӘҚҚ диспетчерінің берген траекториясы бойынша маневр жасайды.

318. Ұшып шығу мен қонуға кіру кезінде бақылау нүктелерін ұшып өту (пунктерді, шектерді) аспаптар бойынша ұшып шығу және қонуға кірудің схемасында көрсетілген, аспаптар жылдамдығы бойынша ұшудың бекітілген шектеулерін сақтай отырып, берілген биіктіктерде орындалады.

319. Ұшу экипажы ұшып шығу мен қонуға кіру схемасы, аспаптар бойынша ұшып шығу мен ұшып келудің стандартты бағыттары желдің әсері ескере отырып орындайды

.

320. Аспаптар бойынша ұшып кетудің (ұшып келу) стандартты бағыттары бойынша ұшу кезінде және ұшып шығу (қонуға кіру) схемасында аспаптар бойынша ұшып кету (ұшып келу) бағыттарына және ұшып кету (ұшып келу) схемасына негізделген навигациялық құралдар пайдаланады.

321. Аймақтық навигация схемасы болып табылмайтын ұшып шығудың, қонуға кірудің бастапқы кезеңінің, күтудің, екінші шеңберіне кетудің схемасы мынадай жағдайларды сақтай отырып, аймақтық навигация жабдықтарын қолдана отырып орындалады:

1) ӘК орнатылған аймақтық навигация жабдықтары сертификатталған және ұшу экипажына осы үлгідегі схеманы орындау үшін оны пайдалануға рұқсат етілген.

2) берілген траектория қолданыстағы борттың мәліметтер базасында тұрады және ұшу экипажы оның жарияланған схемасымен сәйкестігіне көз жеткізді.

322. Векторлауды жүзеге асыру кезінде ӘҚҚ органы жерүсті кедергілерін қауіпсіз ұшып өтуге жауап береді, егер векторлау ұшып келе жатқан ӘК байланысты басталған болса және ол жалғасып жатса;

1) ӘК аспаптар бойынша қонуға кірудің соңғы участкесіне шығуына дейін;

2) визуалды қонуға кіруді орындауға рұқсат алғанға дейін.

323. Көлденең ұшуда қону бағыты желісінде ӘК тұрақтандыру үшін аспаптар бойынша қонуға кірудің соңғы учаскесіне ӘК жақындауы глиссадаға (FAF, FAP) кіру нүктесіне дейін кемінде 4 км (2 м.миль) отырғызу алдындағы түзуге қатысты кемінде 45 градустан (оңтайлы мәні - 30 градус) аспайтын бұрышпен қамтамасыз етіледі.

Ескерту. 323-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.

324. Кіруге рұқсат соңғы берілген бағытпен бірге бір уақытта беріледі, бұл жағдайда ұшудың қайтадан қалпына келуі туралы нұсқау құралдарымен берілмейді. Қонуға кірудің соңғы участкесінің траекториясына шығу үшін ӘК есіктеріне дейінгі кез (мезет) аспаптар көмегімен қонуға кірудің радиолокациялық векторлауының аяқталуы болып табылады.

325. Қонуға кіру немесе аспаптар көмегімен кіру схемасының негізінде аспаптарды пайдалана отырып, навигациялық жүргізіп, қону мынадай болып бөлінеді:

1) тек бүйірлік навигациялық жүргізуді пайдалана отырып, аспаптар көмегімен екі өлшемді 2D қонуға кіру;

2) бүйірлік және тік навигациялық жүргізуді пайдалана отырып, аспаптар көмегімен үш өлшемді 3D қонуға кіру;

326. Аспаптар бойынша үш өлшемді 3D қонуға кіру:

1) глиссадаға кіру нүктесі болып табылатын қонуға кірудің соңғы кезеңінің нүктесінде қонуға кіру басталады;

2) егер бағыт бойынша жіне (немесе) глиссада бойынша жүргізу жоғалса, экипаж ҰҚЖ-ны көзбен шолып түйіскен болса, визуалды қонуға кіруге ауысады. ҰҚЖ-мен көзбен шолып түйісу жоқ болған жағдайда, егер нақты метео жағдай осы кіру түріне бекітілген пайдалану минимумынан жаман емес болса, екінші шеңберіне кету схемасы бойынша үзілген кіру келесі дайындықпен және тік жүргізумен аспаптардың көмегімен 2D қонуға кіру орындалуымен орындалады.

327. PAR немесе SRA қонуға кіру:

1) ұшқыш қону локаторы бойынша қонуға кіруді ӘҚҚ диспечерінің командасымен орындайды;

2) ұшқыш бағыт бойынша тапсырылған траекториядан ауытқулары кезінде ӘҚҚ диспетчерінің арнайы осы туралы нұсқауынсыз түзету әрекеттерін жасай алмайды;

3) ұшқыш биіктік бойынша тапсырылған траекториядан ауытқулары кезінде ӘҚҚ диспетчерінің берілген ақпараты негізінде түзету әрекеттерін жасайды.

328. APV қонуға кіру ұшқыштың борттық басқару жүйесінің навигациялық компьютерінде пайдалануға негізделген. Ұшқыштың VNAV басқару жүйесінің көмегімен тік навигацияның дәлділік деңгейі қонуға кірудің дәл параметрлеріне әрдайым сәйкес келе бермейді. Себебі борттың аймақтық навигация жүйесі негізгі навигациялық жүйе болып есептеледі, қонуға кіру схемасы RNAV қағидалары бойынша қонуға кіру болып аталады.

Тік навигацияның екі түрі бар:

1) барометрикалық биіктікті көрсеткіштерді;

2) GNSS пайдаланудан негізделген.

329. Аспаптар бойынша екі өлшеулі қонуға кіру:

1) қонуға кірудың соңғы кезеңіндегі төмендеуі қонуға кірудың соңғы кезеңінің бақылау нүктесінен басталады, "ипподром" рәсімін немесе қайту схемасын орындау кезінде – тура қону алдына кіргеннен кейін;

2) төмендетудің ең төменгі биіктігіне (бұдан әрі - ТЕБ) дейін қонуға кірудың соңғы кезеңіндегі төмендеуі жел ескере отырып, (GNSS бойынша кіру кезінде траекторияның иілу бұрышы) градиенттік төмендеу айқындайтын есептулі тік жылдамдықпен жүзеге асады.

330. Қонуға кірудың соңғы кезеңінде бақылау нүктесінің деңгейлеп төмендеуі бар болса, осы нүктеге ұшып өтуіне дейін көрсетілген биіктіктен төмен болмайды.

331. CDFA бойынша қонуға кіру CFIT мақсатында ұсынылады. Егер CDFA қолданылмайтын болса, мысалға, дейгейлеп қонуға кіру кезінде VIS/RVR мәнінің ұлғайу қажеттілігі туады. Егер қонуға кірудың қиын нүктесі тұрақты болмаса, ұшқышқа тік жазықтықта манерлеуді орындау үшін қосымша уақыт керек болады. CDFA қолданбай қонуға кіруды орындаған кезде, осы қону кезеңіне көзбен шолып ауысуды қамтамасы ету үшін, VIS/RVR мәні А және В санатты ӘК үшін 200 м ұлғаяды және С және Д санатты ӘК үшін 400 м ұлғаяды.

332. Аспаптардың көмегімен қонуға кіру орындау үшін тік жүргізу қарастырылмағандықтан CDFA ұсынылады (глисаданың еңкейуі).

333. CDFA ұшудың атаулы кескінін пайдалану арқылы қонуға кіру схемасы және төмендеу жылдамдығы 5,08 м/сек (1000 фут/мин) NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LOC, LOC/DME, VDF, SRA или RNAV/LNA құралдарын пайдаланып, қонуға кірудың соңғы кезеңіне 5,56 км (3 т. миля) ұзындығы, келесі критериялар бойынша жауап береді:

1) А және Б санатты ұшақтар үшін қонуға кірудың соңғы кезеңінде траектория 15 градустан артық емес араласқан немесе С және D санатты ұшақтар үшін 5 градустан артық емес араласқан;

2) қонуға кірудың соңғы кезеңінің бақылау нүктесі немесе басқа сәйкес келетін төмендеуді бастау нүктесібар, немесе FMS/RNAV немесе DME THR-ге дейінгі аралықты қамтамасыз етеді;

3) егер MAPt уақыт бойынша айқындалса, FAF-тан THR-ге дейінгі аралық 14,8 км (8 т. миля) құрайды.

334. CDFA қонуға кіруды орындау үшін ӘК экипаж мүшелері уәкілетті органдар бекіткен бағдарлама бойынша сәйкестік дайындығын өтеді.

335. ӘК үлкендік бойынша ауытқуы кезінде бекітілген шектеулер жоғарыласа, қонуға кіру тоқтатылады. Екінші шеңберіне кету рәсімі екінші шеңберіне кетудің нүктесін ұшып өтуден кеш болмай басталады.

336. Тік және бүйірлі жүргізуді пайдалана отырып, қонуға кіру әуеайлақтың температура қонуға кіру картасында жарияланған температурадан төмен болған жағдайда орындалмайды.

337. Қонуға кіру қонуға кірудың соңғы кезеңінің басталу нүктесінде басталады және глиссадаға кіру нүктесі болып табылады.

338. ҰҚЖ-мен көзбен шолып түйісу бар болған жағдайда, тік жүргізуді тоқтатқан кезде, қонуға кірудың көзбен шолып ауысуы жүзеге асады. ҰҚЖ-мен көзбен шолып түйісу жоқ болған жағдайда, әрі қарай дәл емес қонуға кіруды орындай отырып, егер нақты метео жағдайлар осы қону түрі үшін бекітілген пайдалану минимумдарынан төмен болмаса, екінші шеңберіне кету орындалады.

339. Тікұшақтардың ARA суүсті опрациялары үшін кіруі егер төмендегідей жағдайларда жүзеге асады:

1) борттық радиолокатор кедергілерді ұшып өту биіктігін қамтамасыз ету үшін бағытты ұстап тұруды қамтамасыз етсе;

2) MDH радио жоғарылықты өлшеу құралы бойынша айқындалса;

3) MDH және қосымша жеткілікті қор қолданса.

340. ARA кіру жүзіп жүрген толқын платформасына немесе жүзіп жүрген кемесіге, егер экипаждық көп мүшелік концепциясы қолданылса ғана рұқсат етіледі.

341. Қабылданған шешімнің алыстығы ARA кіру жоспарланғаны үшін екінші шеңберіне кеткен кезде кедергілерді ұшып өтудің дәлме-дәл биіктігі қамтамасыз етіледі.

342. Тұспалармен визуалды байланыс белгіленген кезде, қонуға кірудың шешім қабылдау алыстығына дейін немесе MDA/H төмен болса ғана жалғасу керек.

343. Экипажында бір мүшесі бар тікұшақтар үшін MDA және шешім қабылдау алыстығы ұлғаяды.

344. Пайдаланушы уәкілетті ұйымнан рұқсаты жоқ болса, борттық радиолокатор бойынша қонуға кіруді орындамайды.

Ескерту. 344-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

13-параграф. Шуылды төмендету рәсімдері

345. Пайдаланушы АҰҚ бойынша ұшуларды орындау кезінде шуылды төмендету рәсімдерін Аэронавигациялық қызмет көрсету – ӘК-нің ұшуларын орындау (PANS - OPS, Doc. 8168-OPS/611, ИКАО құжаттары) және басқа ИКАО құжаттарының талаптарына сәйкес бекітеді.

346. Пайдаланушының ұшу және биіктікті жинау (набор) рәсімдері пайдаланатын барлық ӘК түрлері үшін пайдаланушы бекіткен жергілікті жерде шуылдың шектеулері бойынша шаралар қолдана отырып, барлық әуеайлақтарына үшін бірдей болуы керек.

ҰҚЖ таңдаған кезде шуылды төмендету келесі жағдайларды айқындаушы фактор болып табылмайды:

1) ҰҚЖ үстін қолайсыз жағдайлар әсер етсе (мысалы, қар, лай батпақ, мұз, су, балшық, резеңке, май және басқа заттар)

2) мынадай жағдайларда қонса:

әуеайлақтың асқын биіктігінде бұлттардың төменгі шекарасы (бұдан әрі - БТШ) 150 м (150 фут) аз болса немесе тік көрінім 1900 м аз болса немесе әуеайлақтың асқын биіктігінде қонуға кіру кезде 100 м (300 фут) асатын тік минимум қажет болса, әуеайлақтың асқын биіктігінде БТШБ 240 м (800 фут) аз болса және көрінім 3000 м-ден аз болса;

3) ұшып шыққанда көріну 1900 м-ден аз болса;

4) егер желдің қоғалуы хабарланса немесе болжанса немесе күтілсе, және найзағай қонуға кіруге және ұшып шығуға әсер етсе;

5) егер бүйірден соққан желдің бұзып өтуі 28 с/км (15 уз) немесе қуалай соққан желдің бұзып өтуі 9 км/с (5 уз);

ӘКК ұшу қауіпсіздігін аңғарып отыра басшылыққа алып, ұсынылған шуыл бойынша қолайлы көрінетін ҰҚЖ пайдаланудан бас тартуға рұқсат етіледі.

14-параграф. Бағытындағы қосалқы әуеайлағына дейін ұзақтығы 60 минуттан асатын ұшуды орындауға арналған талаптар (EDTO)

348. Пайдаланушы бір нүктеден бағыт бойынша орналасқан қосалқы әуеайлақтың бағытына дейін ұзақтығы 60 минуттан асатын газтурбиналы қозғалтқышы бар ұшақтармен ұшуды орындаған кезде, қамтамасыз етеді:

1) барлық ұшақтар үшін:

бағытта орналасқан қосалқы әуеайлақтар айқындалған болса;

ұшақтардың ұшу экипажына бағыттағы белгіленген қосалқы әуеайлағына қатысты ең соңғы ақпарат, оған қоса ұшуды орындаудың дәрежесі мен метеорологиялық жағдайы ұсынылған болса;

2) газтурбиналы екі қозғалтқышы бар ұшақтардың ұшу экипажына бағыттағы қосалқы әуеайлақтағы жағдай күтілген уақытта оны пайдалану үшін пайдаланушы ұшуды орындауға бекіткен немесе одан асып түсетіні туралы әуеайлақты тиісті пайдалану минимумына жауап беретіні туралы ең соңғы ақпарат ұсынылған болса.

349. Пайдаланушылар ұшу қауіпсіздігінің жалпы деңгейін ұстап тұру мақсатында келесілерді:

1) ұшақтарды ұшу-диспетчерлік құрам алып жүруін және пайдалануды бақылау рәсімдерін;

2) пайдалану рәсімдерін;

3) дайындық бағдарламасын орындайды.

350. EDTO ұшуы қосалқы әуеайлағына кету уақыты уәкілетті ұйым бекіткен бастапқы уақытынан асатын ұшулар болып есептеледі. Кейбір құжаттарды EDTO орнына ETOPS аталуы мүмкін.

Егер бағыттағы белгіленген қосалқы әуеайлақтың жарамдылығына қайта бағалау жүргізілсе, ал ең соңғы ақпарат бағыттағы қосалқы әуеайлақтың жағдайы күтілген уақытта оларды пайдалану пайдаланушы ұшуды орындау үшін бекітілген әуеайлақты тиісті пайдалану минимумына жауап берсе, немесе олардан асып түссе, бастапқы уақыт көбейген жағдайда ұшу жалғасады. Күтілген уақытта оны пайдалану үшін сол немесе басқа да әуеайлағына қонуға кіру немесе қону қауіпсіздігіне келетін кедергілер жағдайлар айқындалса, мұндай жағдайларда қосымша әрекет ету жоспары айқындалады.

Ескерту. 350-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

351. Егер уәкілетті ұйымның арнайы рұқсатнамасы болмаса пайдаланушы екі немесе одан көп газтурбиналы қозғалтқышы бар ұшақтарда бағыттағы ұшу уақыты қандай да-бір нүктеден қосалқы әуеайлағына ұшып кетудің ұлғайтылған уақытында және осы мемлекеттің осындай ұшулар үшін бекіткен қосалқы әуеайлағына дейін бағытта бастапқы уақыты жоғарылағанда екі немесе одан көп газтурбиналы ұшақтар үшін барлық жұмыс істеп тұрған қозғалтқыштарымен крейсерлік жылдамдықпен және екі газтурбиналы ұшақтар үшін қозғалтқышының бірі істемей тұрған крейсерлік жылдамдықпен тымық жағдайда және халықаралық стандартты атмосфера (бұдан әрі - ХСА) есептелінген жағдайында орындамайды.

Ескерту. 351-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

352. Қосалқы әуеайлағына ұлғайтылған уақытпен кеткен ұшуларды орындаушы ұшақтың нақты бір түрін пайдаланушы үшін қосалқы әуеайлағына ең көп кету уақытын уәкілетті ұйым анықтайды.

Қосалқы әуеайлағына ең жоғары кету уақыты уәкілетті ұйыммен айқындалған және ҰПН (тура және жанама) көрсетілген, қосалқы әуеайлағына жоғарылап кету уақытымен ұшуды орындау кезінде, пайдалану қауіпсіздігінің ұлғайған қоры 15 минутқа азайған EDTO қиын ең маңызды ұшу жүйесі үшін ұшудың шектеулі уақытының ең төменгі мәнінен аспауы керек.

Ескерту. 352-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

353. Қосалқы әуеайлағына ең жоғары кету уақыты уәкілетті ұйыммен айқындалғандай және ҰПН (тура және жанама) көрсетілгендей, қосалқы әуеайлағына жоғарылап кету уақытымен ұшуды орындау кезінде, пайдалану қауіпсіздігінің ұлғайған қоры 15 минутқа азайғандай EDTO қиын ең маңызды ұшу жүйесі үшін ұшудың шектеулі уақытының ең төменгі мәнінен аспауы керек:

ұшақтың барлық түріне: ҰПН (тура және жанама) көрсетілгендей, және осы ұшу түріне қатысты, EDTO ұшулары үшін ең қиын маңызды жүйесінің істен шығуы кезінде егер бар болса, есепті уақыт аспауы керек;

екі газтурбиналы қозғалтқышы бар ұшақтар үшін: ұшақтар EDTO ұшулары үшін сертификатталған болуы керек.

Екі газтурбиналы қозғалтқышы бар ұшақтар үшін қосалқы әуеайлағына кетудің ең жоғары уақыты бекітілген кезде, ұшулардың жалпы қауіпсіздік деңгейлеріне қатысты келесі жағдайлар ескерілсін:

қозғалтқыш жүйесінің сенімділігі;

EDTO ұшулары үшін ұшақ типі нің ұшу жарамыдылығвнвң нормаларына куәліктің сәйкес келуі;

EDTO техникалық қызмет көрсетуінің бағдарламасы.

EDTO ұшуларға рұқсат беру осы Қағидаларға 10, 11 және 12-қосымшалардың талаптарына сәйкес уәкілетті ұйыммен жүзеге асырады.

Ескерту. 353-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

15-параграф. EDTO ұшуларын орындау

354. Қосалқы әуеайлағына кетудің ұзартылған уақытымен ұшуды орындау кезінде пайдаланушы EDTO ең қиын маңызды ұшақ жүйесінің сенімділігі бойынша айқындалған, уақытша аралық және жанармай қоры бойынша қолжетімді шегінде бағыттың кез-келген нүктесінен қонуға болатын қосалқы әуеайлақты жою үшін пайдаланушы қосалқы әуеайлақты таңдайды.

EDTO ұшуды орындауға қатысатын ұшақтың барлық түрі үшін қосымша жанармай осы Қағидалардың 786-тармағының 2) тармақшасында талап етілгендей, пайдаланушы мемлекеттің орнатқан жағдайларына сәйкес жанармайдың сындарлы қорымен EDTO ұшуының сценариін орындау үшін жанармай қосылады.

355. Ең төменгі қолайлы санат RFFS қатысты ұшып шығу әуеайлақтары үшін белгілеу және қосалқы 27000 кг көп емес ең жоғарғы сертификатталған ұшу массасы 4-санатты ұшақтар үшін төмен болмауы және 1-санатты басқа да ұшақтар үшін пайдаланушының ұшақ келгенге 30 минут қалғанға дейін ескертуі кезінде төмен болмауы керек.

356. Бағыттағы нүктеден ұшу бағытындағы қосалқы әуеайлағына дейін 60 минуттан асатын ұшулардың арақашықтығын айқындау үшін пайдаланушы уәкілетті ұйыммен бекіттіреді және таңдайды:

1) екі газтурбиналы қозғалтқышы бар әрбір пайдалынатын ұшақтардың түрі үшін OEI;

2) екі газтурбиналы қозғалтқышы бар әрбір пайдалынатын ұшақтардың түрі үшін AEO.

Бекітілген OEI және AEO ұшақтың ұшу режимінің сертификатталған диапазонында кез-келген жылдамдықты білдіреді.

Ескерту. 356-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

357. Пайдаланушы ұшақтың әрбір модификациясы мен түріне қатысты ақпарат ҰЖН қосылуын қамтамасыз етеді:

1) екі газтурбиналы қозғалтқышы бар әрбір пайдалынатын ұшақтардың түрі үшін OEI;

2) екіден көп газтурбиналы қозғалтқышы бар әрбір пайдалынатын ұшақтардың түрі үшінAEO;

3) осы Қағидалардың 356-тармағында көрсетілгендей жылдамдық бойынша айқындалған қолайлы әуеайлағына дейінгі ең жоғары арақашықтық.

16-параграф. Апаттық-құтқару жабдықтарына еркін қол жеткізу, апаттық кету құралдары

358. Пайдаланушы ұшудың әрбір кезеңіндегі апаттық жағдайларда, рулдеу, ұшу және қону алдындағы апаттық көшіру құралдарын өз уақытында күшейтуді қамтамасыз ететін рәсімдерді бекітеді

359. ӘКК барлық апаттық-құтқару жабдықтарының жолаушыларға қол жетімді және тезірек пайдалануға дайын екендігіне көз жеткізеді.

17-параграф. Қауіпсіздік белдіктері мен байлау жүйелері, креслолар

360. Ұшу экипажының мүшелері:

1) ұшқыштың орынында отырушы ұшу және қону кезінде бөлек пайдалануға болатын, иықтық белдік пен қауіпсіздік белдігі бар байлау жүйелерін пайдаланды;

2) ұшу және қону кезінде өздерінің байлау жүйелерін пайдаланады, егер иықтық белдік өз міндеттерін орындауға кедергі жасаса, онда иықтық белдікті шешіп қояды, бірақ қауіпсіздік белдігін түймелейді;

3) жұмыс орында болған кезде қауіпсіздік белдігін түймелейді.

Кабина экипажы ҰЖН рәсімдеріне сәйкес иықтық белдік пен қауіпсіздік белдігі бар байлау жүйесін пайдаланады.

361. Жолаушылар:

1) ұшып көтерілу және қону алдында, жермен жүру кезінде, сондай-ақ қажет болған жағдайларда қауіпсіздік мүдделерін ескере отырып, ӘКК барлық жолаушылардың өз орындарына отырғанына және қауіпсіздіктің бел, егер болса иық белдіктерін байлағанына көз жеткізеді;

2) пайдаланушы екі жасқа дейінгі балаларды тасымалдау үшін олардың ұшу кезіндегі қауіпсіздігін қамтамасыз етудің қажетті құралдарымен қамтамасыз етеді, ал ӘКК оған көз жеткізеді не олар қауіпсіздіктің бір белдігін пайдалана отырып, ересектермен бірге отырады.

18-параграф. ӘК жанармай құю

362. ӘК сапа төлқұжаты жоқ ЖЖМ-ды құю болмайды.

363. ЖЖМ-ға берілген бақылау талоны ӘК ұшу экипажының мүшесіне немесе ӘК жанармай құюдан алдын пайдаланушының өкіліне олардың талаптары бойынша беріледі.

364. Егер ӘК бортында жолаушылар болса, ӘК жанармай құю, қосымша құю және буланудың жоғары деңгейі бар (авиациялық бензин) ЖЖМ ағызуға болмайды.

365. Бұрамасы айналып тұрған кездетікұшақтарға егер ол ҰПН-на қарсы келмесе, жанармай құю, қосымша құю, буланудың төмен деңгейі бар ЖЖМ-ды азызуға рұқсат беріледі.

366. Қауіпті жағдай туындаған кезінде немесе осы Қағидалардың 362-365-тармақтарының талаптарды бұзылған жағдайда, бортта жолаушылар болса, және де қону мен жолаушыларды жерге түсіру кезінде ӘК жанармай құю, қосымша құю, ЖЖМ төгу рәсімдері тоқтатылады.

19-параграф. Жанармай және май құюды есепке алу

367. Пайдаланушы ЖЖМ құю есебін жүргізеді, ол әрбір ұшу орындауға қауіпсіз аяқтау үшін ӘК-де жеткілікті ЖЖМ қоры бар екен уәкілетті ұйымға көз жеткізуге мүмкіндік береді.

Ескерту. 367-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

368. Пайдаланушы жанармай мен май құю есебінің құжаттарын 3 (үш) ай бойы сақталады, содан кейін пайдаланушының архивке сақтауға тапсырылады.

20-параграф. Бортта жолаушылар болған жағдайда, қону және жолаушыларды жерге түсіру кезінде жанармай құю (төгу)

369. Жолаушыларды бортқа отырғызу, жерге түсіру, бортта жолаушылар болған жағдайда, егер бортта ӘК-нен жолаушыларды тез арада түсіруге дайын тиісті дайындалған персоналдар саны болған жағдайда ӘК-не жанармай құюға болады және ең практикалық қолда бар құралдарды басшылыққа ал отырып және ең аз мерзімде жүзеге асырады.

370. Жолаушыларды бортқа отырғызу, жерге түсіру, бортта жолаушылар болған жағдайда, жанармай құюға бақылайтын жерүсті персоналын жерге түсіру кезінде, тиісті байланыс құралдары пайдалана отырып, ҰСҚ бойынша бортта ӘК дайындалған персоналмен екіжақты байланыс болады.

371. Егер ӘК бортында жолаушылар болса және жолаушыларды отырғызу мен жерге түсіру кезінде ӘК жанармай құю, қосымша құю және жоғары деңгейдегі буланған жанармайды (реактивті отын) төгуге келесі жағдайларды сақтаған кезде рұқсат етіледі:

1) ӘК бортында жолаушылармен бірге өртсөндіру құралдарын қолдана алатын, кеңес бере алатын, жолаушыларды апаттық жағдайда көшіруді ұйымдастыра алатын арнайы дайындалған персонал болса;

2) ӘК экипажы, қызмет көрсетуші персонал мен жолаушылар жанармай құю, қосымша жанармай құю немесе жанармайды құю туралы ескертілген болса;

3) "Белдіктеріңізді тағыңыз" деген көрсеткішті тақта қосылған болса;

4) "Темекі шекпеңіз" деген көрсеткішті тақта және апаттық шығудың жарық көрсеткіштері қосылып тұрса;

5) жолаушылар қауіпсіздік белдіктерін таққан болса;

6) жолаушыларды тез арада көшіруді ұйымдастыруға арналған персоналдың саны жеткілікті болса;

7) ӘК тұрағы және аумағы ӘК апаттық тастап кету құралдары кедергілерден бос болса;

8) ӘК бір кіру есігінде ұшақтың басқышы немесе екі және одан да көп кіру есігінде екіден кем емес ұшақтың басқышы болған жағдайда, ӘК адамдарды қауіпсіз және тез арада көшіру жағдайы жасалған болса;

9) жанармай құюға бақылау жасауды жүзеге асыратын және ӘК борт экипажы арасында борттық ішкі байланыс жүйесінің және тиісті байланыс құралдарының көмегімен (екі жақты) байланыс болса.

21-параграф. Оттегі қоры

372. Жолаушылар кабинасы мен ұшу экипажында атмосфералық қысым 700 гПа-ден аз емес абсолюттік биіктіктікте, егер бортта демалуға арналған оттегі қоры жеткілікті болған жағдайда ұшу орындалады:

1) кабинадағы барометрлік биіктік 3000 м-ден 4000 м-ге дейінгі биіктіктерде 30-дан астам минутты құрайтын ұшу кезінде – барлық экипаж мүшелерінде және жолаушылардың 10%-ында (атмофералық қысым 700 ден 620 гПа дейін құрайды);

2) кабинадағы барометрлік биіктік 4000 метрден астам биіктіктерде ұшу кезінде барлық уақыт ішінде экипаждың барлық мүшелері және жолаушылар үшін (атмофералық қысым 620 гПа-нан аз мөшерде құрайды);

373. Кез-келген кабинада атмосфера қысымы 700 гПА-дан аз емес, ұшуды орындау жағдайына байланысты, кез-келген уақытта кабинаның саңылауын жою кезінде егер бортта экипаждың барлық мүшелеріне және жолаушыларға жеткілікті оттегі қоры бар болса, герметизацияланған кабинасы бар ұшақтың ұшуды орындауына тура келеді.

Егер ұшақ ұшуды абсолюттік биіктіктерде орындаса жолаушы кабинасынан орын алған тұлғалар үшін атмосфера қысымы:

1) 376 гПа төмен;

2) немесе 376 гПА жоғары және абсолюттік биіктігіне дейін 4 минут ішінде қауіпсіз төмендей алмаса, онда атмосфера қысым 620 гПА құраса, 10 минуттық оттегі қоры көзделеді.

374. Ұшуға жарамдылығы туралы жеке куәлік алғашқы рет 1998 жылғы 9 қарашаға дейін немесе одан кейін берілген ӘК-лері автоматты түрде орналасқан оттегі жабдығымен жарақтандырылады. Оттегі аспаптарының жалпы саны экипажға қызмет көрсететін мүшелері мен жолаушыларға арналған орындардың санынан кемінде 10% артық болуы керек.

7-тарау. Ұшу қағидалары 1-параграф. Жалпы ережелер

375. ӘК басқару адам өміріне қауіп тууына және олардың мүліктерінің сақталуына бейберекет және абайсыздық танытпай жүзеге асырылады.

376. Ірі қалалардың халық жиі орналасқан аудандары, қалалар мен поселкелердің үстінде немесе төтенше жағдайлармен қонуды, жердегі мүлікке және адамға шамадан

тыс қауіп төнуі жағдайын қамтамасыз ете алмайтын жайлардан тыс биіктікте адамдардың жиналған жерінде, бұл жағдай ұшу мен қонуға қажеттілік тудыратын жағдайды қоспағанда немесе бұл әуе қозғалысын басқару органның рұқсаты берілсе, ӘК ұшулары орындалмайды.

Ескерту. 376-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

377. Ұшу орындалатын немес ұшудың бір бөлігі орындалатын крейсерлік эшелондар келесі жағдайдаларда:

1) пайдаланатын эшелондардан ең төмен ұшулардағы немесе бұл ауысудың аболюттік биіктігінен жоғары қолдануға болатын эшелондарда;

2) пайдаланатын эшеландардан ең төмен ұшудан төмен ұшуларындағы немесе ауысудың абсолюттік биіктігі, немесе одан төмен қолданылуға болатын абсолюттік биіктіктерде көрінеді.

378. ӘК ӘҚҚ тиісті органдардан рұқсат немесе тиісті ақпарат алған, ұсынымдарда көрсетілгендерді қоспағанда ұшуда бір нәрсені лақтырмайды немесе шашпайды.

379. ӘК, егер бұл тіркеп сүйреу осы Қағидалардың 15-тарау 4-параграфының талаптарға сайкес орындалуды қоспағанда және бұл ӘҚҚ органдарынан алынған тиісті ақпаратта, ұсынылымда және (немесе) рұқсаттамасында көрсетілген болса, басқа ӘК немесе бір затты тіркеп сүйремейді.

380. Парашютпен түсу апаттық жағдайларды қоспағанда, егер бұл уәкілетті орган бекіткен талаптарға сай орындалуды қоспағанда және бұл ӘҚҚ органдарынан алынған тиісті ақпаратта, ұсынылымда және (немесе) рұқсаттамасында көрсетілген болса, болмайды.

381. ӘК мәнерлеп ұшуды егер бұл уәкілетті орган бекіткен талаптарға сай орындалуды қоспағанда және бұл ӘҚҚ органдарынан алынған тиісті ақпаратта, ұсынылымда және (немесе) рұқсаттамасында көрсетілген болса, орындамайды.

382. Әуе кемелері (бұдан әрі – ӘК) топқа кіретін жекелеген ӘК экипаждары арасында алдын ала уағдаластық болған жағдайларды қоспағанда, топтық ұшуларды орындамайды, ал бақыланатын әуе кеңістігіндегі топтық ұшулар мынадай жағдайларда жалпы әуе қозғалысы ретінде орындалады.

Мұндай жағдайлар:

1) навигация көзқарасы бойынша және тұрған жері туралы мәлімет ұсынған жағдайда, топ бір ӘК сияқты ұшуды орындайды;

2) ӘК арасындағы топпен эшелондауды қамтамасыз етуге жетекші ӘК экипажының командирі және топтағы басқа ӘК экипаждарының командирлері жауап береді және оны қамтамасыз етуде ауысу кезеңдерінде ӘК өз тобындағы орында сабақ жүргізуі үшін маневрлеу және алшақтық пен жанасу уақыттары ескеріледі.

3) әрбір ӘК жетекші ӘК-ден бүйірлік және бойлай жүру жазықтығында 1 км (0,5 т.милі) жоғары және тік жазықтықта 30 м (100 фут) қашықтықта болуы керек.

Ескерту. 382-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

382-1. Жалпы әуе қозғалысына қатысатын ӘК топтық ұшуын орындау кезінде ұшу жоспарын ұсыну, "Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану қағидасын бекіту және Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 31 желтоқсандағы № 1525 қаулысына өзгеріс енгізу туралы және Қазақстан Республикасы Үкіметінің кейбір шешімдерінің күші жойылды деп тану туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2011 жылғы 12 мамырдағы № 506 қаулысымен бекітілген Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану қағидаларына (бұдан әрі – ӘКП қағидалары) 6-қосымшаға сәйкес жетекші ӘК экипажының командирі жүзеге асырады.

Ескерту. 382-1-тармақпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

382-2. Жетекші ӘК экипаж командирі топ құрамында ұшуды орындайтын ӘК экипаждарының ұшу алдындағы нұсқаулығына жауап береді және топтық ұшудың әрбір экипажы үшін:

1) ұшу кезінде;

2) қону кезінде;

3) биіктікті алу және төмендеу процесінде бұлттылықты тесіп ұшу кезінде;

4) маршрут бойынша ұшу кезінде;

5) авариялық рәсімдерді қолдануды талап ететін жағдайлар туындаған кезде;

6) топтық ұшуды жалғастыруға болмайтын жағдайлар туындаған кезде рәсімдерді белгілейді.

Ескерту. 382-2-тармақпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

382-3. Метеорологиялық жағдайларды ескере отырып, КҰЕ немесе АҰЕ бойынша топтық ұшуды орындау үшін жетекші ӘК-ның экипаж командирі шешім қабылдайды.

Ескерту. 382-3-тармақпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

382-4. ӘҚҚ органының жауапкершілік аймағына кірген кезде жетекші ӘК экипажы ӘҚҚ органына топтағы ӘК санын баяндайды. ҚШРЛ тағайындалған кодын жетекші ӘК-ге ӘҚҚ органы береді, егер ӘҚҚ органынан басқа нұсқаулар алынбаса қалған ӘК топта осы кодты "Stand by" режимінде сақтайды және ӘК экипаждары ӘҚҚ органының жұмыс жиілігін тыңдауды жүзеге асырады.

Ескерту. 382-4-тармақпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

382-5. Жетекші ӘК командирі әрбір ӘК үшін ӘҚҚ-ны бөлек қамтамасыз етуді сұраған жағдайларды қоспағанда, топтық ұшуларды орындау кезінде ӘК-нің ұшуы топта жүзеге асырылады. Топтық ұшуларды орындау кезінде ӘК қонуы эшелондаудың белгіленген аралықтарын сақтай отырып жүзеге асырылады. ӘК тобының жақындау/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 әуе жағдайына сәйкес топтың алшақтауына тыйым сала алады немесе топ алшақтығы кезінде алып отырған әуе кеңістігін шектей алады.

Ескерту. 382-5-тармақпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

382-6. АҰҚ бойынша ұшу кезінде ӘК тобының алшақтығы ӘҚҚ органының рұқсаты бойынша ғана орындалады. Жетекші ӘК-нің экипаж командирі топ алшақтығы кезінде ӘК арасындағы эшелондауды ӘҚҚ органының нұсқаулары орындалған сәтке дейін қамтамасыз етеді, ӘК тиісті түрде танылуы және белгіленген эшелондау аралықтары қамтамасыз етілуі тиіс. Бұл жағдайда ӘК әрбір экипажы оған берілген ҚШРЛ кодын белгілейді және өзінің тіркеу нөмірін пайдалана отырып, ӘҚҚ органымен байланысқа шығады.

Ескерту. 382-6-тармақпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

382-7. АҰЕ бойынша ұшу кезінде ӘК тобының жақындауы ӘҚҚ органының рұқсаты бойынша ғана орындалады. ӘҚҚ органының рұқсатынан және жетекші ӘК командирінің ӘК тобына жақындаудың басталуы туралы баяндауынан кейін жетекші ӘК командирі топтық ұшуды орындайтын ӘК арасындағы эшелондауды қамтамасыз етеді. Жетекші ӘК ҚШРЛ-дың тағайындалған кодын сақтайды, ал қалғандары топта, егер ӘҚҚ органынан басқа нұсқаулар алынбаса, осы кодты "Stand by" режимінде сақтайды.

Ескерту. 382-7-тармақпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

382-8. КҰЕ бойынша ұшуды орындау кезінде жақындау/алшақтау жағдайында топтың ӘК арасындағы эшелондау аралығының сақталуын топтың ӘК экипаждары қамтамасыз етеді.

Ескерту. 382-8-тармақпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

382-9. Операциялық әуе қозғалысына қатысатын мемлекеттік авиация әуе кемелерінің топтық ұшуларын орындау әуе кеңістігінде уақытша режимді немесе қысқа мерзімді шектеулерді енгізу жолымен жүзеге асырылады.

Ескерту. 382-9-тармақпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

383. Қашықтағы ӘК басқару басқа ӘК және адамдарға, мүліктерге ең төмен қауіпсіздікті қамтамасыз ету ӘКП Қағидаларында берілген жағдайларды сақтай отырып, пайдаланылады.

384. Ұшқышсыз басқарылатын ӘК басқа ӘК және адамдарға, мүліктерге ең төмен қауіпсіздікті қамтамасыз ету ӘКП Қағидаларында берілген жағдайларды сақтай отырып, пайдаланыды.

385. Бұл туралы ақпарат тиісті жағдайда жарияланған болса, аймағында шектеулер мен рұқсаты бар осындай заңдар бекітілген мемлекеттердегі ұшуларды қоспағанда ӘК тыйым салынған аумақта және ұшуға шектеу қойылған аумақтарда ұшуды орындамайды.

386. ӘКК СЕБЖ жабдықтарынан берілетін соқтығысу қаупін тоқтату ұсыныстарына сәйкес, соқтығыстарды тоқтату бойынша маневрлеуді қоскқанда соқтығыстарды тоқтату бойынша ең тиімді әрекеттерді қабылдағанына жауап береді.

387. ӘК соқтығысу қаупті мүмкіндігі туындайдалған кезде мұндай қашықтығына басқа ӘК-мен жақындамайды.

388. ӘК бірінші кезектілігіне құқығы бар, өзінің бағыты мен жылдамдығын сақтайды.

389. Басқа ӘК жол беруші ӘК егер ол ол қауіпсіз аралықта болса және ӘК ізінен туындайтын турбуленттік жағдайды ескере отырып, ӘК алдында, жоғарысында және төменінде ұшып өтуге жол бермеу шаралар қолданады.

390. Екі ӘК жақындауы кезінде қарама-қарсы бағытта немесе қарсы келе жатқан жақын бағытта, егер соқтығысу қаупті бар болса, онда әрбір осы ӘК оңға қарай бұрылады.

391. Бір деңгейге жақын бағыттағы екі ӘК бір-біріне жақындау кезінде ӘК-нің оң жағындағы ӘК келесі жағдайларды қоспағанда, оларға:

1) күштік қондырғыда қиымлдайтын ауадан ауыр ӘК дирижабльдерге, планерлерге және аэростаттарға;

2) дирижабльдер планерлер мен аэростаттарға;

3) планерлер аэростаттарға;

4) күштік қондырмен қозғалып келе жатқан ӘК басқа ӘК тіркеп сүйреп келе жатқан немесе басқа затты с.йреп келе жатқан ӘК жол береді.

392. ӘК құйрық жағынан келе жатқан, соңынан симметериялық жазықтықта 70 градус бұрыш жасап келе жатқан ӘК, басып өзған ӘК болып саналады, ол басып озған ӘК-нен түнгі уақытта не оң жақтағы не сол жақтағы аэронавигациялық оттарды байқау мүмкін емес жағдайда болады.

Басып озылған ӘК бірінші кезек құқығына ие болады, ал басып озған ӘК ол жоғарылық алса да, төмендесе де немесе тік ұшып бара жатса да оңға бұрылып отырып , жол береді.

Осы екі ӘК-лерінің бір-біріне қатысты келесі өзгерістері басып озған ӘК-лерінің бір-бірінен басып озып, жеткілікті қашықтығынды қамтамасыз ету кезде осы талаптарды орындаудан босатпайды.

393. Ұшып бара жатқан, сондай-ақ суда немес жерде қимылдап бара жатқан ӘК қонуға кірудың соңғы кезеңінде тұрған немесе қонуды орындап тұрған ӘК жол береді.

394. Ауадан да ауыр екі немес одан көп ӘК-лері әуеайлағына қонуға таяп қалған кезде, жоғарыда деңгейінде тұрған ӘК төмендеу деңгейінде тұрған ӘК жол береді, бірақ қонуға кірудың соңғы кезеңінде тұрған ӘК жолына қиылыспау үшін немесе осындай ӘК басып озбау мақсатында, соңғы ӘК бұл қағиданы пайдаланбайды.

395. Басқа ӘК мәжбүр қону болып жасайтын білетін ӘК сол ӘК-не жол береді.

396. Әуеайлақтың маневрлеу алаңында қозғалып жүрген ӘК ұшуға дайындалып жатқан немесе ұшып бара жатқан ӘК жол береді.

Әуеайлақтың жұмыс алаңында рулдеп жүрген екі ӘК соқтығысу қаупті болған жағдайда келесі қағидалар қолданылады:

1) қарама-қарсы бағытта немесе қарсы бағытта келе жатқан екі ӘК бір-біріне жақындауы кезінде ӘК әрқайсысы қажетті аралықты сақтап, оңға бұрылады;

2) екі ӘК бір бағытта бір-біріне жақындаған жағдайда оң жағында тұрған ӘК жол береді;

3) басқа ӘК басып озылған ӘК бірінші кезектілік құқығы бар, басып озып бара жатқан ӘК басқа ӘК дейін жеткілікті аралықта тұрады.

397. Маневрлеу алаңында рульдеп жүрген ӘК тоқтап, егер әуеайлақтың диспетчерлік пункттің басқа нұсқаулықтары болмаса ҰҚЖ-ның қасында барлық күту орындарында күтіп тұрады.

398. Манервлеу алаңында рульдеп жүрген ӘК тоқтап, барлық "тоқта" жолақтарында қосылған шырақтармен күтіп тұрады, және де осы шырақтар өшкеннен кейін ғана қозғалысты жалғастырады.

399. Осы Қағидалардың 401-тармағында қарастырлған жағдайларды қоспағанда, күннің батуы мен шығуы кезінде немесе уәкілетті органдар бекіткен басқа да кезеңде барлық ұшуды орындап жүрген ӘК мынадай оттар қосылады:

1) ӘК назарын аударуға арналған соқтығысуды тоқтататын оттар;

2) ӘК ұшуының траекториясына қатысты бақылаушыға нұсқау беруге арналған аэронавигациялық оттар, және де осы көрсетілген оттарға қате қосылған басқа оттар қосылмайды.

400. Осы Қағидалардың 401-тармағында қарастырылған жағдайларды қоспағанда, күннің батуы мен шығуы кезінде немесе уәкілетті органдар бекіткен басқа да кезеңде:

1) әуеайлақтың жұмыс алаңында қозғалып жүрген барлық ӘК-нде ӘК қозғалысының траекториясына қатысты бақылаушыға нұсқау беруге арналған аэронавигациялық оттар қосылады, және де осы көрсетілген оттарға қате қосылған басқа оттар қосылмайды;

2) үнемі немесе басқа да бір тиісті жарықтандыру құралдарын қоспағанда, әуеайлақтың жұмыс алаңында жүрген барлық ӘК-нде олардың құрылғыларының габариттерін көрсетуге арналған оттар қосылады;

3) әуеайлақтың жұмыс алаңында пайдаланушы барлық ӘК-нде ӘК назарын аударуға арналған оттар қосылады;

4) жұмыс істеп тұрған қозғалтқышпен әуеайлақтың жұмыс алаңында тұрған барлық ӘК-нде олардың қозғалтқышы жұмыс істеп тұрғанын көрсететін оттар қосылады.

401. Ұшқышқа кез-келген жалтылдап тұрған оттардың қарқынын азайтуға немесе өшіруге рұқсат етіледі, егер олар:

1) жағымсыз әсер етсе немесе оның өз міндеттерін орындауда жағысыз әсер етсе;

2) сыртқы бақылаушыға қауіпті соқырлығын тудыруыны мүмкіндігі немесе тудырады.

402. ӘК аспаптар бойынша оқу ұшуларын төмендегідей жағдайларды орындамайды :

1) егер ӘК жөнделген қосарланған басқару толық орнатылмаса;

2) аспаптар бойынша оқу ұшуларын орындап жатқан тұлғаға қатысты сақтандырушы ұшқыш ретінде білікті ұшқын жұмыс орында жоқ болса, сақтандырушы ұшқыш ӘК әрбір жағының алдынан жеткілікті барлау жасай алса немес осы ӘК бортында жетік білетін бақылаушы болса және және де оның көзбен шолу секторы сақтандырушы ұшқыштың көзбен шолып қарау секторын толықтыратын оның сақтандырушы ұшқышпен байланыс бар болса.

403. Әуеайлақта немесе әуеайлақтын ауданында және де әуеайлақтың қозғалыс аймағында тұр ма, жоқ па, егер ол сол немесе басқа да операцияларды орындап жатқан ӘК:

1) соқтығысулардың алдын-алу мақсатында әуеайлақта қозғалысының басқа да қозғалыстарына бақылау жүргізеді;

2) басқа ӘК пайдаланатын қозғалыс схемаларын ұстанса, немесе оларға кірмесе;

3) басқа нұсқаулықтар алмаған болса, қонуға кіргенде және ұшып шыққаннан кейін барлық бұрылыстар солға орындайды;

4) егер әуе қозғалысына жататын ҰҚЖ орналасулары мен долбарларының қауіпсіздік жағдайлары басқа бағытты таңдаудың пайдалы екенін көрсетпесе, желге қарсы қону және ұшуларды орындайды.

2-параграф. Су үстінде іс-қимыл тәртібі

404. Егер екі ӘК немесе ӘК мен су үсті кемесі бір-біріне жақындап келсе және олардың соқтығысуына қауіп төнбесе, осы кездегі жағдай мен ахуалды есепке ала отырып және мұқият болып, соның ішінде басқа кемелерге қатысты шектеулерді сақтай отырып, ӘК қозғалысты жалғастырады.

405. Оң жағында ӘК немесе теңіз кемесі қозғалып келе жатса, қажетті алыстықты қамтамасыз ету мақсатында ӘК оған жол береді.

406. Басқа әуе және теңіз кемесімен қарама-қарсы бағытта немесе қарсы бағытқа жақын бағытта жақындап келе жатқан ӘК қажетті алыстықты қамтамасыз ету мақсатында оңға бұрылады.

407. Басып озылған әуе немесе теңіз кемесі бірінші кезектілік құқығы бар, ал басып озған кеме жеткілікті алыстықты қамтамасыз ету мақсатында өз бағытын өзгереді.

408. Суға қонған немесе судан ұшып шыққан ӘК кез-келген су үсті кемесінен жеткілікті алыстықта тұру мүмкіндігін ұстап тұрады және олардың қозғалысына кедергі туғызбайды.

409. Суда тұрған барлық ӘК үшін уәкілетті орган бекіткендей күннің шығуы мен батуы және күннің батуы мен шығуы арасындағы басқа кезеңде борттық шырақтар қосылады, суда кемелердің соқтығысуының алдын-алуға арналған Халықаралық қағидаларда көзделгендей және мұны орындау мүлдем мүмкін болмаған жағдайды қоспағанда, Халықаралық қағидалардың талаптары бойынша оттардың орналасу орны мен сипаттамасы бойынша жоғары мүмкіндік ұқсастығы деңгейі жағдайында оларға оттар орналастырылады.

3-параграф. Дабылдар

410. ӘК экипажы осы Қағидаларға 13-қосымшасында көрсетілгендей дабылдарды байқаса және қабылдаса, дабылдың мағынасын талдауға сәйкес әрекет жасайды.

Олар тек көрсетілген мақсаттар үшін пайдаланады және басқа дабылдар пайдаланылмайды.

411. Дабылшы осы Қағидаларға 13-қосымшасында көрсетілгендей, дәл және түсінікті түрде дабылдарды жерде олардың қозғалысын реттейтін, ӘК стандартты дабылдардың берілуіне жауап береді.

412. ӘК қозғалысын басқаруға тиісті органдардың бекітулері мен тиісті дайындықсыз, біліктіліксіз рұқсат берілмейді.

413. Дабылшы ол немесе ол дабылды беруге жауапты тұлға екенін ұшу экипажы айқындауы үшін,ерекшеленетін люминесцентті түспен боялған кеудешесіні киеді.

414. Күндізгі уақытта кез-келген дабылды беретін жерде әрекет ететін барлық персонал люминесцентті түспен боялған күрек және қолғап пайдаланады. Жарқырайтын таяқ түнгі уақытта және төмен көрінім жағдайында пайдаланылады.

4-параграф. ӘК ұшулары

415. Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін ӘК ұшулары:

1) КҰҚ бойынша (КҰАҚ қоса алғанда);

2) АҰҚ бойынша.

416. КҰҚ ӘК шынайы горизонты бойынша кеңістіктегі жағдайы мен орналасқан орнын айқындау үшін, жерүсті бағдарларымен экипажға көзбен шолып бақылауға болатын жағдайда ұшуларды орындау тәртібін қарастырады.

417. АҰҚ мыналарды көздейді:

1) ұшу-навигациялық аспаптар бойынша ӘК ұшуларын орындау;

2) бақыланатын әуе кеңістігінде ұшуға диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз ету және бақыланбайтын әуе кеңістігінде сұрау салу бойынша ұшу-ақпараттық қызмет көрсетуді қамтамасыз ету болып табылады.

Ескерту. 417-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.

5-параграф. КҰҚ бойынша ұшулар

418. КҰЕ бойынша ұшулар осы Қағидаларға 14-қосымшада көрсетілген метеорологиялық жағдайларда, ал теңіздің орташа деңгейінен 3050 метр (10000 фут) биіктіктен төмен аспаптық жылдамдықпен сағатына 463 километрден (250 торап) аспайтын жағдайда орындалады):

1) күндіз;

2) ымырт кезінде-жарық техникалық құралдармен жабдықталған немесе ауадан және әуеайлақтарға (алаңдарға) қону алаңдарын іріктей отырып, жарық техникалық құралдармен жабдықталмаған әуеайлақтарға (қону алаңдарына) ұшу кезінде, таң атқаннан кейін кемінде 30 минут өткен соң және қараңғы түскенге дейін кемінде 30 минут бұрын;

3) күндіз және түнде дүлей апаттар кезінде халыққа шұғыл медициналық және (немесе) гуманитарлық көмек көрсету, осы Қағидаларға 6-қосымшаға сәйкес іздестіру-құтқару, авариялық-құтқару жұмыстарын, жаттығу және аса маңызды ұшуларды орындау үшін жүргізіледі.

4) түнде АҰЕ бойынша ұшуға рұқсат етілген, әк жарық техникалық құралдарымен жабдықталған әуеайлақтарға (қону алаңдарына) ұшуды орындауға рұқсат етіледі.

КҰЕ бойынша ұшуларды түнде АҰЕ бойынша ұшуға жіберілген ұшу экипажы орындайды.

Ескерту. 418-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.

419. ӘҚҚ органының рұқсаты жоқ кезде КҰҚ бойынша 6100 м (FL200) ұшу эшелонынан жоғары ұшулар орындалмайды.

420. 300 м (1000 фут) тігінен эшелондаудың қысқартылған минимумы пайдаланылатын аудандарда 8850 м (FL290) ұшу деңгейінен жоғары КҰҚ бойынша ұшулар орындауға рұқсат берілмейді.

421. КҰЕ бойынша бұлттардың үстінен олардың саны ұшу биіктігінен 2 октанттан аспаған кезде ұшуға рұқсат етіледі. Бұл жағдайда бұлттардың жоғарғы шекарасынан әуе кемесіне дейінгі қашықтық кемінде 300 м (1000 фут) болуы тиіс.

Ескерту. 421-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.

422. 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.

423. КҰҚ бойынша ұшулар және ұшу мен қону, егер осыған ӘҚҚ органдарынан диспетчерлік рұқсаты алынбаса, ірі қалалардың халық жиі орналасқан аудандары, қалалар мен елдімекендердің үстінде немесе айлақтан тыс 300 м (1000 фут) биіктікте адамдардың жиналған жерінде, ӘК 600 м радиустағы ең жоғары кедергілерде, жерүсті және суүстінен 100 м (330 фут) биіктіктен кем емес кез-келген басқа аудандарда орындалмайды

424. ӘҚҚ органының диспетчерлік рұқсаттарында басқа нұсқаулар болмаған кезде жер немесе су бетінен 900 метрден (3000 фут) астам биіктікте КҰЕ бойынша көлденең крейсерлік ұшулар әуе қозғалысын ұйымдастыру және оған қызмет көрсету жөніндегі нұсқаулықта келтірілген ұшу эшелондарын бөлу схемасына сәйкес жол желісінің бағытын ескере отырып, крейсерлік эшелонда (абсолюттік биіктікте) орындалады, Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің міндетін атқарушының 2011 жылғы 16 мамырдағы № 279 бұйрығымен бекітілген (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 7006 болып тіркелген) (бұдан әрі – Нұсқаулық).

Ескерту. 424-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.

425. КҰҚ бойынша ұшулар ӘКК кезінде:

1) B, C және D-сыныптарды әуе кеңістігі шегінде;

2) бақыланатын әуеайлақтағы әуеайлақтың қозғалыстың құрамдас бөлігі ретінде; немесе

3) КҰАҚ ретінде орындалады.

426. КҰҚ бойынша ұшуды орындайтын ӘК және АҰҚ талаптарын сақтай отырып ұшуға ауысатын ӘК келесідегі әрекеттерді жасайды:

1) ұшу жоспары берілген болса, ағымдағы жоспарға енгізілуі тиіс қажетті өзгерістер туралы хабалайды ;

2) ӘҚҚ тиісті органына ұшу жоспарын береді және бақыланатын әуе кеңістігінде АҰҚ бойынша ұшуға ауысуға рұқсат алады.

427. КҰҚ мыналарды:

1) эшелондаудың белгіленген интервалдарын ұстау немесе әуе кеңістігінің қолданылатын сыныбына байланысты диспетчерлік рұқсатқа сәйкес ӘК арасындағы, сондай-ақ әуе кемесі экипажының әуе жағдайын көзбен шолып бақылау жолымен ӘК мен ауадағы материалдық объектілер арасындағы дербес эшелондауды қамтамасыз етуді;

2) шынайы қауіпсіз биіктікті ұстау және жасанды кедергілерді алда орналасқан жерлерді көзбен шолып бақылау арқылы айналып өтуді;

3) әуе жолында, ұшу бағытында, әуеайлақ (тікұшақ айлақ) ауданындағы ұшу схемасында қолда бар навигациялық құралдарды пайдалана отырып, көзбен шолып бағытты алу әдісімен ӘК ұшуын;

4) бақыланатын әуе кеңістігінде ӘҚҚ органының "әуе-жер" тиісті каналының сөйлеу байланысын қосымша үнемі тыңдау, ӘК жүрген жауапкершілік аймағында радиобайланыстың ең соңғы байланысу уақытынан кейін 20 мен 40 минут аралығында егер ӘК басқарып отырған ӘҚҚ органы басқа аралық бекітпеген болса, ӘК орналасқан жері туралы хабарлама беріледі;

5) бақыланбайтын әуе кеңістігінде – қосымша үнемі эфирден тыңдауды (жұмыс радиожиілігі) көздейді.

Кіші биіктіктерде КҰЕ бойынша ӘК ұшуларын орындау кезінде ӘК командирінің қолда бар кез келген байланыс құралдары бойынша ӘК орналасқан жері туралы хабарламаны беруге жол беріледі.

Ескерту. 427-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

428. АҰҚ бойынша ұшуларға рұқсатнамасы жоқ ӘКК (ұшқыштарға) КҰК бойынша басқару мүмкінкіндігін жоятын жағдайларда, ӘК бірденінен жоғалып кетуі кезінде, ұшуды қауіпсіз аяқтауды қамтамасыз ететін деңгейдегі аспаптар бойынша басқарудың (дағды) дайындық деңгейі болуы керек.

429. АҰҚ бойынша ұшу бақыланатын әуе кеңістігінде ӘҚҚ органының радиожиіліктерін үнемі тыңдай отырып, ӘК орналасқан жеріндегі жауапкершілік аймағында ӘК экипажының барлық мүшелері ең жоғары деңгейдегі сақтықпен орындалады.

ӘК бақылаған бағыты бойынша айналып өту 500 м аз емес одан аралықта оң жақта жүзеге асады.

430. Басып озған ӘК болып, алдағы ұшып келе жатқан ӘК бағытына жағындап келе жатқан, оның бағытынан 70 градустан аз емес курста ерекшелінген ӘК саналады.

Алда ұшып келе жатқан ӘК басып озу мүмкін:

1) оң жақтан 500 м аралықта ұшу кезінде;

2) өте жылдам ӘК-леріне шеңбер бойынша ұшу кезінде (шеңбер қарастыралған болса) шеңберінің сыртқы жағында 500 м аз емес аралықта, тек үшінші бұрылысқа дейін.

Шеңбер бойынша ұшуды орындау кезінде бір типті ӘК айналып өтуге рұқсат етілмейді.

431. Диспетчерлік аймақта шынайы биіктіктерде авиациялық жұмыстарды орындау кезінде ӘК экипажы ӘҚҚ органында ұшу ауданы мен биіктік диапазонын алдын ала келіседі.

Ескерту. 431-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.

432. Ұшудың биіктігінің (эшелон) өзгеруі:

1) бақыланатын әуе кеңістігінде – әуе кеңістігінің қолданылған санатына байланысты, ӘК тікелей басқаратын ӘҚҚ органының рұқсатымен;

2) бақыланбайтын әуе кеңістігінде – арнайы радиожиілікте орнатылған осы әуе кеңістігенде орналасқан ӘК үшін өзінің әрекеттері туралы эфирдегі хабарламасымен жүргізіледі.

433. Қарама-қарсы бағытта абайсызда жақындауы кезінде, әрбір ӘКК сол жақтағы борттардың бір-бірінен алыстуы үшін ӘК оңға бұрады.

434. Қиылысатын бағыттарда және бірдей биіктікте ӘК ұшуы кезінде ӘКК (ұшқыштар) қандай маневр жасауына қарамастан, басқа ӘК көзден үзбейді:

1) ұшудың биіктігін өзгерту мүмкіндігі бар болған жағдайда – биіктіктердің бір-бірінен алыстауын қамтамасыз ету үшін сол жақтағы байқаған ӘК ұшу биіктігін төмендетеді, сол жақтағы байқаған ӘК ұшудың биіктігін жоғарылатады,

2) ұшудың биіктігін өзгерту мүмкіндігі жоқ жағдайда (бұлттық, ең төмен биіктікте ұшу және басқа шектеулер) – борттың сол жақтарының алыстауы үшін ӘК оң жаққа бұрылады.

435. КҰҚ бойынша ұшулар үшін талаптарға жауап бермейтін мәнге дейін метеорологиялық жағдайдың нашарлауы кезінде ӘКК;

1) ұшып шыққан әуеайлағына қайтады немесе жақын жердегі қосалқы әуеайлағына қонады, егер ол әуеайлақтарға КҰАҚ-ға немесе АҰҚ бойынша ұшуға рұқсат болса;

2) ұшуға берілген тапсырманың орындалу мақсаты және ӘКК дайындығы бұған кедергі келтірмесе, КҰАҚ-ға ауысады;

3) ұшуға берілген тапсырманың орындалу мақсаты және ӘКК дайындығы, ӘК жарықтануы бұған кедергі келтірмесе, АҰҚ бойынша ұшуға ауысады.

436. ІЖӨ-ге немесе АҰЕ бойынша ұшуға ауысқан кезде ӘКК бақыланатын әуе кеңістігінде өзінің іс-қимылын және ұшу эшелонын (биіктігін) ӘК арасындағы белгіленген аралықтарды қамтамасыз ететін ӘҚҚ органымен келіседі. Бақыланбайтын әуе кеңістігінде АҰҚ бойынша ұшуға ауысқан кезде ӘКК tiba жиілігін пайдалана отырып, осы аудан үшін АҰҚ бойынша ең төменгі абсолюттік биіктіктен төмен емес биіктікті алады.

Ескерту. 436-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.

437. ӘК КҰЕ бойынша ұшу үшін белгіленген минимумнан төмен жағдайға түскен кезде көзбен шолып ұшуға көшу мақсатында белгіленген ең төменгі биіктіктен төмен төмендетуге жол берілмейді. Бұл жағдайда ӘКК АҰЕ бойынша ұшуға көшуді немесе ұшып шығу әуеайлағына қайтару үшін 180 градусқа бұруды жүзеге асырады немесе жақын маңдағы әуеайлаққа қонуды орындайды.

180 градусқа бұруды орындағаннан кейін көзбен шолып ұшуға ауысу мүмкін болмаған кезде ӘКК ӘК-ні биіктікті алуға ауыстырады және осы Қағидаларға 24-қосымшада көрсетілген ұшу эшелондарын бөлу схемасына сәйкес осы аудандағы АҰЕ бойынша ұшудың ең аз абсолюттік биіктігінен жоғары биіктікті алады.

Ескерту. 437-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.

438. Алаңда қонуға рұқсаты бар тікұшақ ӘКК, ЖМА ӘК жеңіл (өте жеңіл) ӘКК, әуеден алынған ұшу кезінде минимумнан төмен жағдайдағы ауа-райы жағдайына және қауіпті метоеқұбылыстарға тап болса, әуедан тартылған алаңға қонуға рұқсат беріледі. Осы алаңнан ұшып шығу қолданылатын пайдалау минимум бойынша ұшуды орындау үшін ӘКК тиісті біліктілігі болса және нақты ауа-райы жағдайында рұқсат етіледі. ӘКК өз әрекеттері туралы ӘҚҚ органына хабарлайды (егер ұшу бақыланатын әуе кеңістігінде жүзеге асқан болса).

439. КҰҚ бойынша ұшуды орындағанда ӘКК:

1) КҰҚ және берілген ұшу жағдайларын орындауды;

2) қауіпсіз ұшу биіктігін сақтауды (ұшудың нағыз қауіпсіз биіктігін сақтауды);

3) ұшу бағытын дәл ұстауды және әуеайлақ аумағынан шығудың және қонуға кірудың белгіленген схемасын сақтауды қоса алғанда, белгіленген маневр жасау рәсімдерінің орындалуын;

4) басқаруында ӘК бар ӘҚҚ органына ұшудың ағымдағы жоспарынан ауытқуы туралы уақтылы баяндауды;

5) ӘК тұрған жері мен ұшу жағдайлары туралы ақпараттың дұрыстығын;

6) ӘҚҚ органының нұсқауларын дәл және уақытылы орындауды қамтамасыз етеді.

440. Алып тасталды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

441. КҰҚ бойынша ұшуға арналған бақыланбайтын әуе кеңістігі (G сынып) аэронавигациялық ақпараттар жинағында немесе TIBA ақпаратты радио арқылы таратуға арналған өте жоғары жиілікті ауқымдағы (бұдан әрі - ӨЖЖ ауқым) радио байланыс жиілігін қолдану арқылы NOTAM хабарламаларында жарияланады.

442. ӘҚҚ органымен "әуе – жер" екі жақты байланыс үшін ӨЖЖ ауқым пайдаланылған жағдайда және ӘК-де жұмыс істейтін екі ӨЖЖ станциясы бар болғанда , біреуі ӘҚҚ органының жиілігіне, ал басқа TIBA тарату жиілігіне қойылады.

Егер ӘК-де бір жұмыс істейтін ӨЖЖ станциясы болса, ол станция TIBA тарату жиілігіне дәденеді.

TIBA тарату жиілігінде тыңдауды ӘК экипажы бақыланбайтын әуе кеңістігіне кірер алдында 10 минут бұрын бастайды және осы әуе кеңістігінен шыққанға дейін жалғастырады.

Бақыланбайтын әуе кеңістігі шегінде орналасқан әуеайлақтан ұшатын ӘК экипажы тыңдауды ұшып көтерілу алдында бастайды және осы әуе кеңестігінен шыққанға дейін жалғастырады.

443. TIBA жиілігінде ақпарат беруді ӘК экипажы бастайды:

1) бақыланбайтын әуе кеңістігіне кірер алдында 10 минут бұрын немесе ұшқыш бақыланбайтын әуе кеңістігі шегінде орналасқан әуеайлақтан ұшатын болса ұшқаннан кейін;

2) ӘҚҚ бағытымен қиылысқанға немесе оған шыққанға дейін 10 минут бұрын;

3) өзінің қай жерде екенін және ұшу биіктігі туралы арасы 20 минуттан;

4) мүмкіндігінше, ұшу биіктігінің өзгеруіне 2-5 минут қалғанда;

5) ұшу биіктігі өзгеруі кезде;

6) ӘКК шешімі бойынша.

444. Бақыланбайтын әуе кеңістігінде ұшудың бір биіктігінен екіншісіне көшу кезінде ӘК экипажы ӘК-н көзбен шолып табу үшін қолда бар барлық борттық оттарды қосады.

445. Басқа ӘК-дан бақыланбайтын әуе кеңістігінде оның қозғалысы туралы радио хабар ақпаратын алғаннан кейін ӘКК өзінің ӘК басқа кememен соқтығысу тәуекелін болдырмау үшін дереу мынадай іс-әрекет қолданады:

1) ӘК көзбен шолып айқындау үшін қолда бар барлық борттық оттарды қосылады;

2) ТІВА жиілігінде қолданылатын іс-қимылдар туралы хабарлайды.

446. ӘК бортында радиостанция болмаған жағдайда КҰҚ бойынша ұшу арнайы белгіленген пилотаждық аймақтарды қоспағанда 50 метр (170 фут) жоғары биіктікте орындалмайды.

Ескерту. 446-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

6-параграф. КҰАҚ

447. Іздестіру-құтқару және авариялық-құтқару жұмыстарын, шұғыл медициналық көмек көрсету үшін санитариялық авиацияның ұшуларын, аса маңызды ұшуларды, аса маңызды ұшулар мен күндіз және түнде жаттығу ұшуларын орындау үшін ӘК айдауды орындау мақсатында ұшу кезінде ЗТҚҚ қолданылады.

Диспетчерлік аймақта ҚҚСП осы Қағидаларға 6-қосымшада келтірілген кедергі үстіндегі биіктіктердің ең аз қорларының талаптары мен метеорологиялық жағдайларды сақтаған кезде қолданылады.

Ескерту. 447-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.

448. КҰАҚ ұшуды ВМЖ-на қарағанда қолайлылығы азырақ АҰҚ бойынша ұшуға дайындалған ұшу экипаждары пайдаланады.

449. КҰАҚ мыналарды:

1) ӘК-нің табиғи көкжиек бойынша оның кеңістік орнын аспаптар бойынша бір мезгілде бақылау арқылы ұшқыштығын;

2) АҰҚ үшін белгіленген көлденең эшелондау аралығын сақтау арқылы ұшуды орындауды;

3) жасанды кедергілерді ескере отырып, ұшудың берілген эшелонын (биіктігін) сақтауды;

4) қолда бар навигациялық құралдарды пайдаланып жер бағдары бойынша көзбен шолып ӘК-нің орнын айқындау;

5) РТҚ қолдану арқылы ӘК-лер арасындағы аралықты сақтау үшін ӘҚҚ (ӘҚҰ) органының бақылауын көздейді.

Ескерту. 449-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

450. ЗТҚС әк диспетчерлік аймағында ұшудың ең жоғары жылдамдығы сағатына 260 километрден (140 торап) аспайтын мынадай ұшу түрлері үшін орындалады:

1) күндіз-шұғыл медициналық көмек көрсету, іздестіру-құтқару және авариялық-құтқару жұмыстары, аса маңызды ұшулар үшін санитариялық авиацияның ұшуларын орындау кезінде КҰЕ бойынша ұшулар үшін метеожағдай болмаған кезде;

2) түнде-шұғыл медициналық көмек көрсету үшін санитариялық авиацияның ұшуларын, іздестіру-құтқару және авариялық-құтқару жұмыстарын, аса маңызды ұшуларды орындау кезінде жүзеге асырылады;

3) күндіз және түнде – жаттығу ұшуларын орындау кезінде.

260 км/сағ жылдамдықты (140 торап)1500 м төмен көріну кезінде ұшуды орындайтын тікұшақтар пайдаланбайды.

Тікұшақтардың ЗТҚП бойынша ұшулар үшін пайдаланатын ең аз көріну және жылдамдық мәндері осы Қағидаларға 6-қосымшаның 2-кестесінде келтірілген.

Ескерту. 450-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.

451. КҰАҚ түнде бұлттардың үстінен орындалуы мүмкін егер олардың саныі екі октанттан аспаса, осы жағдайда ӘК-ден бұлттардың жоғарғы шекарасына дейін тік қашықтық кемінде 300 метр (1000 фут) болуы тиіс.

452. КҰАҚ бойынша арнайы ұшулар түнде жарық-техникалық жабдықтары бар әуеайлақтарға (тікұшақ айлақтарға) және жұмыс алаңы жарықпен таңбаланған жарық бағдарлармен жабдықталған қону алаңына жасалады.

Аса маңызды және шұғыл медициналық көмек көрсету үшін санитарлық авиация ұшулар түнде әуеайлақтарға немесе жарық белгісі бар (алаулар, табалар және тағы сол сияқтылар) қону алаңқайларына жасауға рұқсат етіледі. Егер ӘК отырғызу күндіз әуеден таңдап алынған алаңға жүргізілсе, ӘКК ұшып-көтерілу курсының жарық белгісі жабдығымен түнде қауіпсіз ұшып көтерілу үшін алаңқайды даярлауды қамтамасыз етсе одан түнде ұшып шығуға рұқсат беріледі.

453. КҰЕ ӘҚҚ органы мен ӘК арасында байланыс болған кезде АҰЕ бойынша эшелондаудың белгіленген аралықтарын қамтамасыз ету шартымен орындалады.

Ескерту. 453-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

453-1. КҰЕ бойынша арнайы ұшуды орындайтын барлық әуе кемелерін эшелондау нұсқаулықта келтірілген эшелондау минимумдарына сәйкес және бұл ӘҚҚ органы белгілеген эшелондау минимумдарына сәйкес КҰЕ бойынша арнайы ұшуды орындайтын барлық ӘК арасында тиісті ӘҚҚ органы ұйғарған жағдайларда жүзеге асырылады.

Ескерту. 453-1-тармақпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

454. КҰАҚ бойынша ұшуларды ұйымдастыру кезінде бағыт жасанды кедергілерді қауіпті биіктіктің есебіне кіргізбеуге мүмкіндік беретін қашықтықта айналып өтуді қамтамасыз ететіндей есеппен, көру мүмкіндігі шектелген жағдайларда жеңіл танылатын бағдарлар арқылы белгіленеді.

КҰАҚ бойынша ұшулар кезінде бағыт бойынша қарсы қозғалу және ӘК-лерін басып озу АҰҚ бойынша тік эшелондауды қолдану арқылы жүзеге асырылады.

455. Биіктік бойынша мұндай ұшуларды эшелондау мүмкін болмаған кезде АҰҚ үшін белгіленген көлденең эшелондаумен ӘК-лерінің бір жақты қозғалысы ұйымдастырылады.

456. Метеорологиялық жағдай КҰАҚ бойынша ең төмен жағдай деңгейіне дейін нашарлап кеткен жағдайда, ӘКК ұшып шыққан әуеайлағына қайтару орындайды немесе жақын жердегі әуеайлағына қону орындайды. ӘК көзбен шолып ұшуға болмайтындай жағдайға тап болса, ӘКК осы Қағидалардың 437 және 438-тармақтарын басшылыққа алады.

457. КҰЕ бойынша ұшуды орындау кезінде ұшу биіктігін (эшелонын) өзгерту ӘК диспетчерлік аймақтарда тікелей басқаруында болатын ӘҚҚ органының рұқсатымен жүргізіледі.

Ескерту. 457-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

458. КҰАҚ орындау кезінде ӘКК:

1) ұшу қағидалары мен берілген жағдайларды орындауды;

2) ұшудың қауіпсіз биіктігін сақтауды;

3) берілген биіктікті, берілген ұшу эшелонын сақтауды;

4) әуе трассасын, ұшу бағытын және ұшып шыққан кейін шығуға және қонуға кірудың жарияланған схемасын дәл ұстауды;

5) ұшудың ағымдағы жоспарынан әдейі немесе байқаусыз ауытқу туралы ұшақтың ұшуын басқаратын ӘҚҚ органына уақтылы баяндауды;

6) ӘК орны мен ұшу жағдайлары туралы ақпараттың дұрыстығын;

7) ӘҚҚ органының нұсқауларын дәл және уақтылы орындауды қамтамасыз етеді.

7-Параграф. АҰҚ бойынша ұшулар

459. АҰҚ бойынша ұшулар:

1) бақыланатын "A", "B", "C" сыныптардың әуе кеңістігінде – аспаптық жылдамдық шектелмей;

2) "D", "E" және "G" сыныпты әуе кеңістігінде – аспаптық жылдамдықты сағатына 463 километр (250 торап) шектей отырып теңіздің орташа деңгейінен 3050 метрден (10000 фут) төмен;

3) көрінуді ұқсататын аппаратураны пайдалана отырып, ұшқан кезде орындалады.

Ескерту. 459-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

460. АҰҚ бойынша ұшуды орындау үшін ӘК бағыт бойынша ұшуды орындау және күрделі метеорологиялық жағдайда қону үшін қажетті тиісті аспаптар мен навигациялық жабдықтар орнатылады.

461. АҰҚ бойынша ұшулар жер бедері үстінен ең төменгі нақты (абсолюттік) ұшу биіктігінен және осы Қағидаларға 5-қосымшасында көрсетілген жасанды кедергілерден төмен емес деңгейде орындалады. Ұшып көтерілу немесе қону кезінде бұл қажет болған жағдайларды немесе уәкілетті ұйымның рұқсаты берілген жағдайларды қоспағанда.

Ескерту. 461-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

462. Бақыланатын әуе кеңістігінде АҰҚ бойынша ұшулар берілген крейсерлік эшелондарда тік, көлденең эшелондауға қатысты ӘКП Қағидалардың талаптарына сәйкес, ұшудың берілген режимін және ӘҚҚ бағытты қатаң ұстана отырып, орындалады.

Ескерту. 462-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

463. ӘҚҚ органы 900 метр (3000 фут) биіктікте немесе теңіздің орташа деңгейінен төмен биіктікте ұшу үшін басқа нұсқаулар берген жағдайларды қоспағанда, G сыныбының бақыланбайтын әуе кеңістігінде АҰҚ бойынша ұшу осы Қағидаларға 24-қосымшада келтірілген ұшу эшелондарын бөлу схемасына сәйкес осы ауданда ұшудың ең аз абсолюттік биіктігінен жоғары биіктікте орындалады.

Бақыланатын әуе кеңістігінің төменгі шекарасынан төмен орындалатын ұшуларды қоса алғанда, бақыланбайтын әуе кеңістігінде АҰҚ бойынша ұшулар кезінде ұшудың неғұрлым төмен қолайлы биіктігін (эшелонын) айқындау әуе кемесі командирінің міндеті болып табылады. Ағымдағы немесе болжамды qnh және температура мәндері ескеріледі.

Бақыланатын әуе кеңістігінен төмен ұшулар кезінде, егер биіктік өлшегіштің көрсеткіштеріне түзетулер бақыланатын әуе кеңістігінде тік аралық бұзылатын шамаға дейін өссе, әуе кемесінің командирі тиісті ӘҚҚ органынан рұқсат алады.

Ескерту. 463-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.

464. АҰҚ бойынша ұшу кезінде экипаж көзбен шолып және борттық РТҚ пайдалана отырып, әуедегі жағдайға және метеорологиялық жағдайларға тұрақты бақылау жүргізеді.

465. Бақыланатын әуе кеңістігінде ұшу эшелонын өзгерту, осы Қағидалардың 502-тармағында көзделген жағдайларды қоспағанда, ӘҚҚ органының рұқсаты немесе нұсқауы бойынша жүргізіледі.

Ескерту. 465-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.

466. АҰҚ бойынша ұшулар осы ұшулар үшін белгіленгеннен қауіпсіз эшелоннан төмен емес деңгейде немесе аумағы үстінен ұшу орындалатын осы аудан үшін ӘҚҚ органы белгілеген ұшудың ең аз абсолюттік биіктігінен төмен емес деңгейде немесе мұндай ең аз биіктік белгіленбеген жерде ол осы Қағидаларға 7-қосымшасына сәйкес белгіленеді.

467. АҰҚ бойынша ұшуды орындау кезінде ӘКК:

1) әуеайлақ ауданынан шығу схемасын, берілген эшелонды (биіктікті), ұшу бағытын, төмендеу және қонуға кіру схемасын, берілген траекторияны және ұшу параметрлерін ұстау;

2) ӘК-нің іс жүзінде орналасқан жері, биіктігі және ұшу жағдайлары туралы ақпараттың дұрыстығына және уақтылы берілуіне;

3) ӘҚҚ диспетчерлік органының нұсқауларын дәл және уақытылы орындауға жауап береді.

468. АҰҚ бойынша бақыланатын әуе кеңістігінде ӘК ұшуы басқарылатын тиісті ӘҚҚ органының диспетчері:

1) ұшу эшелондарын (биіктіктерін) дұрыс тағайындайды;

2) тік, көлденең эшелондаудың белгіленген аралықтарын қамтамасыз етеді;

3) радиолокациялық бақылау (бұдан әрі – РЛК) болған кезде ӘК ұшу маршрутының , диспетчерлік ауданнан (аймақтан) шығу схемасының, төмендеу және қонуға кірудің ұсталуын бақылауды жүзеге асырады);

4) әуе кемесінің экипажына метеорологиялық жағдайлар туралы, РЛК болған кезде берілген ұшу траекториясынан ауытқулар туралы және қажет болған жағдайда әуе және орнитологиялық жағдай туралы ақпаратты уақтылы және дұрыс ұсынады;

5) ӘК экипаждарына негізделген нұсқаулар мен ұсынымдарды береді.

Ескерту. 468-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.

469. АҰҚ ұшуы бойынша ұшудан КҰҚ бойынша ұшуға ауысуға шешім қабылдаған ӘК экипажы, егер ол ұшу жоспарын алдан ала көрсетсе, ӘҚҚ тиісті органын АҰҚ

бойынша ұшудың тоқтатылуы туралы арнайы хабардар етеді және оған ағымдағы ұшу жоспарына енгізілген өзгерістер туралы хабарлайды.

470. АҰҚ бойынша ұшуды орындайтын ӘК ВМЖ-да орналасқан немесе осындай жағдайлармен кездессе, АҰҚ бойынша ұшу тоқтатылмайды, егер ұшу ұзақ уақыт бойы тұрақты ВМЖ-да орындалады деп көзделмесе және осы жағдайдағы ұшуды орындауға ниеті бар болса.

471. ӘҚҚ органы оларға қатысты ұшу жоспарын ұсынуды талап ететін бақыланбайтың G сыныптағы әуе кеңістігінде АҰҚ бойынша ұшу кезінде "ауа – жер" сөйлеу байланыстың тиісті арнасын тыңдау іске асырылады және ұшуға қатысты ақпаратты беретін ӘҚҚ органымен екі жақты байланыс орнату қажеттілігі кезінде ӘК орналасу орны туралы ақпарат беріледі.

8-параграф. Визуалды қонуға кіру

472. Алып тасталды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

473. АҰҚ бойынша ұшуды орындайтын ӘК экипажына қонуға кіруды орындауға рұқсат берілуі мүмкін, келесі жағдайда:

1) экипаж жерүсті бағдарлармен визуалды байланыс жасауға мүмкіндігі болған;

2) хабарланған БТШ осы рұқсатты алған ӘК қонуға кірудің бастапқы учаскесі басталатын деңгейге сәйкес келгенде немесе осы деңгейден асқанда; немесе

3) ұшудың схемасы бойынша аспаптар бойынша қонуға кіру кез келген сәтінде ұшқыш метеорологиялық жағдайлар визуалды қонуға кіру мен қонуды орындауға мүмкіндік беретінін хабарлайды.

474. Визуалды қонуға кіру кезінде ӘКК:

1) ҰҚЖ-мен және (немесе) оның бағдарларымен үздіксіз визуалды байланыс болған кезінде визуалды маневр орындайды;

2) нақты қауіпсіз биіктігілер ұстайды;

3) ҰҚЖ-мен және (немесе) оның бағдарларымен үздіксіз визуалды байланысты жоғалған кезінде уақытылы екінші шеңберіне кетуді орындайды;

4) алдында визуалды қонуды жүргізетін ӘК-мен қолайлы эшелондау аралығын қамтамасыз ету үшін. Егер эшелондау аралығыны ұлғайтуға қажетті деп саналады, ұшу экипажы тиісінше ӘҚҚ органына бұл туралы, сондай-ақ өз талаптар туралы хабарлайды.

475. ҰҚЖ-мен және жердегі бағдарлармен визуалды байланысты жоғалтқан жағдайда визуалды қонуға кірудің кез келген нүктесінде ӘК экипажы төмендеуді тоқтатады, АҰҚ бойынша ұшулар үшін белгіленген ең төменгі қауіпсіз биіктікті (төменгі қауіпсіз эшелон) алады, және:

бақыланатын әуеайлақта – ол туралы ӘҚҚ органының диспетчеріне баяндайды, ол (диспетчер) екінші шеңберіне кету тәртібі туралы нұсқау береді және АҰҚ бойынша қонуға кірудың схемасын тағайындайды;

бақыланбайтын әуеайлақта – кейіннен екінші шеңберіне кету және осы әуеайлақ үшін белгіленген АҰҚ бойынша қонуға кіру схемасына кірумен ҰҚЖ жағына қарай ұшуды орындайды.

476. АҰҚ бойынша ұшуларға жіберілмеген ӘК экипажы шеңбер бойынша ең аз биіктікті алып, екінші шеңберіне кетуді орындайды және тиісті метео жағдайлар болған кезде қонуға кіруды қайталап орындайды.

476-1. Қонуға көзбен шолып бет алуды орындауға рұқсат алған ӘК және басқа да келетін және ұшып шығатын ӘК арасында эшелондау қамтамасыз етіледі.

Басқа ӘК-нің соңынан келе жатқан бір эшелондауды ӘҚҚ диспетчері ӘК-нің артында келе жатқан пилот оның алда тұрған ӘК-ні көретіні туралы баяндаған сәтке дейін қамтамасыз етеді.

Ескерту. 476-1-тармақпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

476-2. Тиісті ӘК командирі іздегі турбуленттілікті ескере отырып, неғұрлым ауыр санатқа жататын алдыңғы ӘК қатысты эшелондаудың қолайлы аралығын қамтамасыз етеді. Егер эшелондау аралығын арттыру қажет деп есептелсе, ұшу экипажы тиісінше бұл туралы ӘҚҚ органына хабарлайды.

Ескерту. 476-2-тармақпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

477. Барлық санаттағы ӘК үшін визуалды қонуға кіру күндіз және кешқұрым қолданылады.

Ұшу жылдамдығы 300 км/сағ аспайтын ӘК-не түнде визуалды қонуға кіруді жарық техникалық құралдармен жабдықталған әуеайлақтарда (қону алаңқайлары) орындауға рұқсат беріледі.

9-параграф. Шеңбер бойынша қонуға кіруді (шеңбер бойынша ұшу) жасау кезінде визуалды маневр жасау

478. Шеңбер (шеңбер бойынша ұшу) бойынша қонуға кіру кезінде визуалды маневр жасау тікелей қонуға кіру үшін жарамсыз болып есептелетін ҰҚЖ-да қонуға арналған күйге ӘК келтіріп, аспаптар бойынша қонуға кіру аяқталғаннан кейін ұшудың визуалды кезеңіне жатады.

Нақты көзбен көру бағдарлары мүмкіндік беретін әуеайлақтарда визуалды маневр жасау (шеңбер бойынша ұшу аймағына қосымша ретінде) үшін арнайы жол желісі

қарастырылуы мүмкін. Бұл жол желісі бір және сол санаттағы ӘК-не арналған шеңбер бойынша ұшу аймағының шекарасы шегінде орналасады.

Ескертпе: сонымен қатар, шеңбер бойынша ұшудың схемасы тікұшақтар үшін жарамсыз болатынын есте сақтау қажет. Тікұшақ шеңбер бойынша ұшпайды, қолайлы қону аймағы бағытына қарай визуалды маневр жасайды. Тікұшақтар экипаждары егер көру мүмкіндігі болса А санатындағы ұшақтар үшін ұшулар схемасын пайдалана отырып, тікелей қонуға кіру үшін MDH бойынша маневрлерін орындайды.

Аспаптар бойынша қонуға кіру кезінде осі тікелей қонуға жол бермейтін кезде тікұшақ FATO аумағында кедергілерді көру мен айналып өтуге мүмкіндік беретін метеорологиялық жағдайды пайдаланып, визуалды маневр жасайды. Тікұшақтардың визуалды маневр жасауы үшін OCA/H кемінде 75 м (246 фут) болуы тиіс.

479. Визуалды маневрлеу (шеңбер бойынша ұшу) шеңбер бойынша қонуға кіру кезінде қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін ұйғарылған жол желісі бойынша ұшу (бұдан әрі - ұйғарылған жол желісі бойынша ұшу) визуалдыманевр жасау аймағы белгіленеді, оның шектерінде төмендеудің ең төменгі биіктіктігілері мен визуалды маневрлеудің минимумдарын есебі жағдайында кедергілерді ескеру керек.

Визуалды маневр жасау аймағы (шеңбер бойынша ұшу) шегінде визуалды маневр (шеңбер бойынша ұшу) жасайтын ӘК қатысты кедергілер үстінен биіктік қоры әрекет ететін аймақ болып саналады.

480. Бақыланатын әуеайлақта шеңбер бойынша қонуға кіру немесе визуалды ұйғарылған жол желісі бойынша ұшуды (шеңбер бойынша ұшу) орындау кезінде визуалды маневр жасау үшін аэронавигациялық ұйым ӘК әр санаты үшін құжаттарда аэронавигациялық ақпаратты айқындап, жариялайды:

1) визуалды маневрлеу аймағында OCA/H;

2) MDA/H;

3) визуалды кіруді орындау үшін көріністің ең төменгі мәні.

481. Визуалды маневрлеу немесе ұйғарылған жол желісі үшін кедергілерді есепке алу тәртібі мен төмендеудің ең аз биіктігі мен минимумдар есебі "Әуе кемелелерінің ұшуларын жүргізу" ИКАО (Doc 8168 OPS/611) құжатының талаптарына сәйкес белгіленеді.

482. Шеңбер бойынша қонуға кіру кезінде немесе ұйғарылған жол желісі бойынша ұшу кезінде визуалды маневр жасау (шеңбер бойынша ұшу):

1) алдын-ала қонуға тікелей шығу үшін визуалды маневрлеудің белгіленген аймағы шегінде әуеайлақ ауданында визуалды маневрлеуді;

2) қону курсына бұрылу (бұрылуын аяқтау) басталған сәтке дейін белгіленген ТЕБ-ін сақтау;

3) ҰҚЖ-мен және ұшу жолағы шегінде бағдарлармен тұрақты визуалды байланысуды белгілеу және сақтау;

4) АҰҚ бойынша қонуға кіру және АҰҚ бойынша екінші шеңберіне кетудің белгіленген схемасына шыға отырып, ҰҚЖ және (немесе) оның бағдарларымен визуалды байланысуды жоғалтып алған жағдайда кез келген визуалды маневрлеу нүктесінен (шеңбер бойынша ұшу) екінші шеңберіне кетуді көздейді.

Екінші шеңберіне кету аймағы арнайы визуалды маневр үшін салынбайды.

483. Шеңбер бойынша қонуға кіру кезінде визуалды маневрлеу (шеңбер бойынша ұшу) жасау немесе ұйғарылған жол желісі бойынша ұшу ҰҚЖ-ның қосылған жарық техникалық құралдарымен орындалады.

Шеңбер бойынша қонуға кіру кезінде визуалды маневр (шеңбер бойынша ұшу) жасау немесе ұйғарылған жол желісі бойынша ұшу ҰҚЖ-мен үзіліссіз визуалды байланыс (ҰҚЖ табалдырығымен немесе қонуға кірудің жарық тахникалық құралдарымен) болуымен орындалады.

484. Шеңбер бойынша қонуға кіру кезінде визуалды маневр жасау ӘК визуалды маневрлеу аймағына кіргеннен кейін және ӘҚҚ органынан рұқсат алынғаннан кейін аспаптар бойынша қонуға кіру схемасының кез-келген нүктесінде басталады.

Шеңбер бойынша қонуға кіру кезінде визуалды маневр жасау (шеңбер бойынша ұшу) немесе ұйғарылған жол желісі бойынша ұшу кезінде MDA/H жарияланған мәні сақталады және визуалды маневрлеу белгіленген аймағы шегінде ӘК-нің орналасуы қамтамасыз етіледі.

ӘҚҚ органы жерүсті бағдарлармен визуалды байланыс орнатылғаны туралы ӘК экипаждың баяндамасынан кейін шеңбер бойынша ұшу кезінде қонуға кіру үшін визуалды маневр жасауға рұқсат береді, егер келесі шарттар орындалса:

1) АҰҚ бойынша қонуға кірудің бастапқы учаскесі үшін белгіленген ұшу биіктігіне БТШБ сәйкес келеді немесе одан асады;

2) метеорологиялық көріну ӘК осы санаты үшін белгіленген нормадан кем емес.

Бұл ретте АҰҚ бойынша ұшу жоспары жойылмайды.

485. Аспаптар бойынша төмендеу нұсқалған траекториясы бойынша қонуға кіру басталатын нүктеде белгіленген немесе ӘҚҚ органы көрсеткен биіктікке дейін жүргізіледі, ал рәсім басталғаннан кейін – MDA/H дейін жүргізіледі.

MDA/H төмен төмендеу жүргізілмейді, егер:

1) ҰҚЖ бағдарларымен визуалды байланыс белгіленбесе және сақталмаса;

2) үшқыш ҰҚЖ табалдырығын көрмей жатса;

3) кедергілер үстінен биіктіктің қажетті қоры сақталамаса және ӘК қону орындау үшін тиісті орналасуын орындамаса.

Қону мақсатында ӘК-нің MDA/H төмен төмендеуі алдын-ала қону жолаққа бұрылу басталғаннан кейін жүргізіледі.

486. Визуалды маневр жасау аумағының кез келген нүктесінде ҰҚЖ-мен визуалды байланыс жоғалған жағдайда төмендеу тоқтатылады және осы қонуға кірудің нақты схемасы үшін көрсетілген екінші шеңберіне кету орындалады.

Визуалды маневр жасаудан (шеңбер бойынша ұшу) екінші шеңберіне кетуге көшу шеңбер бойынша ұшудің абсолюттік биіктігіне немесе одан жоғары биіктікке қайтып оралу үшін ҰҚЖ қону орнына қарай шеңбер бойынша ұшу аймағы шегінде биіктікті алумен бұрылудан басталады. Одан кейін екінші шеңберіне кету схемасына кіру іске асырылады және ол орындалады. Осы маневрлерді орындау кезінде ең жоғары аспаптық әуе жылдамдығынан визуалды маневр жасау кезінде аспауы тиіс.

487. Шеңбер бойынша қонуға кіру кезінде визуалды маневрлеуді орындаған кезде немесе ұйғарылған жол желісі бойынша ұшу кезінде ӘКК:

1) шеңбер бойынша қонуға кіру кезінде визуалды маневрлеу басталу нүктесіне дейін төмендеу және аспаптар бойынша қонуға кіру схемаларын сақталады;

2) ҰҚЖ және (немесе) оның бағдарлары көрінбеген жағдайда визуалды маневр жасайды;

3) қону бағытына бұрылып келгенше төмендеудің белгіленген ТЕБ-ін сақталады;

4) ҰҚЖ және (немесе) оның бағдарлары көрінбеген жағдайда немесе визуалды маневр жасаудың белгіленген аймағынан шығып кеткен жағдайда уақтылы екінші шеңберіне кету орындайды;

5) оның алдында визуалды қонуға кіру ӘК-мен қауіпсіз аралықты сақтайды.

488. Шеңбер бойынша қонуға кіру кезінде ӘК-нің визуалды маневрлеуін басқаратын ӘҚҚ органы:

1) әуедегі жағдай мен метеожағдайды талдау негізінде визуалды (шеңбер бойынша ұшу) маневрлеуді орындау мүмкіндігін айқындайды;

2) РЛБ болған кезде визуалды маневрлеудің басталу нүктесіне дейін экипаждың аспаптар бойынша төмендеу және қонуға кіру схемасын сақтауды бақылайды;

3) ӘК визуалды маневр жасаудың белгіленген аймағына кірген кезде экипажына визуалды маневрлеуді орындауға рұқсат береді;

4) РЛБ болған жағдайда экипаждың екінші шеңберіне кету схемаларын сақтауды бақылайды;

5) экипажына әуедегі жағдайды, метерологиялық және орнитологиялық жағдайды уақтылы хабарлайды.

10-параграф. Биіктікті өлшеуіштерді орнату рәсімдері

489. 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 гПа (760 мм.рт.- құжат).

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. 489-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.

490. ӘК экипажы ұшудың алдында QNH биіктікті өлшеуіш құралдарында қысымды бекітеді және әуеайлақтың абсолюттік биіктігі мәнінің белгілерімен биіктікті өлшеуіш құралдарындағы көрсеткішті салыстырады.

Биіктікті өлшеуіш құралдарында QFE қысымы орнатылса, биіктікті өлшеуіш құралдары ноль – "0" көрсетеді.

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

1) 1013,25 гПа мәніне (760 мм.рт.ст.) - өту биіктігін кесіп өту кезінде;

2) өту биіктігінде және одан төмен ұшу кезінде теңіздің орташа деңгейіне келтірілген ұшу маршруты бойынша (сектор, аудан) ең аз атмосфералық қысымның мәніне – белгіленген рубежде немесе ӘҚҚ органының нұсқауы бойынша рұқсат етіледі

.

Ескерту. 491-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.

492. Ұшу биіктігін (эшелонын) ұстау жүргізіледі:

1) 1013,25 гПа мәні бойынша (760 мм.рт.ст.) - эшелонды (биіктікті) алу кезінде өту биіктігінен және ӘК төмендеген кезде ұшу эшелонынан өту эшелонына дейін;

2) әуеайлақтың QNH бойынша-ұшып көтерілуден өту биіктігіне дейін және әуеайлақтың қону 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. 492-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.

493. Ауысу биіктігінен ауысу эшелонына дейін ауыспалы қабатта көлденең ұшу режимінде ӘК-нің ұшуына тыйым салынады. Ауыспалы қабатты азайту үшін ауысу биіктігі ауысу эшелонына барынша жақын етіп, бірақ 300 м (1000 фут) кем болмайтын аралықта орналастырылады.

494. Әуе кемесі өту биіктігінен төмен биіктікте бағыт бойынша ұшқан және эшелонды алу қажет болған жағдайда, барометрлік биіктік өлшегіштің қысым шәкілін теңіздің орташа деңгейіне келтірілген бағыт бойынша ең аз қысымнан стандартты атмосфералық қысымға ауыстыру эшелонды алу үшін өту биіктігін қиып өткен кезде жүзеге асырылады.

Ескерту. 494-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

495. ӘК ұшу эшелонынан өту биіктігінде бағыт бойынша ұшу биіктігіне дейін және одан төмен төмендеген кезде барометрлік биіктік өлшегіштің қысым шәкілін стандартты атмосфералық қысымнан теңіздің орташа деңгейіне келтірілген бағыт бойынша ең аз қысымға ауыстыру жүзеге асырылады.:

1) өту эшелонын (ұшудың төменгі пайдаланылатын эшелонын) қиып өткен кезде);

2) өту эшелонында (ұшудың төменгі пайдаланылатын эшелонында) ұшуды орындау кезінде – ӘК төмендеуінің басталуы кезінде.

Әуеайлақ ауданында ақпаратты автоматты түрде беру, VOLMET радиохабар беру, өту эшелоны (төменгі пайдаланылатын ұшу эшелоны) және теңіздің орташа деңгейіне келтірілген бағыт бойынша қысымның мәні болмаған кезде ӘК экипажы ӘҚҚ органынан алады.

Ескерту. 495-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

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

1) 1013,25 гПа (760 мм.рт.өту эшелонын кесіп өту кезінде әуеайлақтың QNH мәніне ;

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.

QFE мәні әк экипажының сұрауы бойынша ұшу биіктігін бақылау үшін ғана беріледі.

Ескерту. 496-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.

497. Метеорологиялық қадағалауы жоқ жазықта немесе белес жерлерде орналасқан әуеайлақтан ұшу алдында теңіздің орташа деңгейіне келтірілген қысымды барометрлік биіктігі өлшегіш қысымы ауқымының бойынша ӘК экипажы айқындайды, олардың тілі әуеайлақтың тең абсолютті биіктігіне биіктік мәнін белгілеуі қажет.

498. ҰҚЖ деңгейіндегі атмосфералық қысым кезінде тау әуеайлақтарында, барометрлік биіктігі өлшегіш қысымы ауқымында белгіленген мынадай төменгі шекті мәні қажет:

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

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

499. Барометрлік биіктігі өлшегіштер қысымы ауқымының ауыстыру және олардың көрсеткіштерін салыстыру дәйектілігін ӘК жұмыс технологиясы мен экипажы мүшелерінің өзара әрекетімен айқындайды.

11-параграф. Ұшу эшелонының (биіктігінің) өзгеруінің тәртібі

500. Ұшу эшелонының (биіктігінің) өзгеруіне эшелондау орналастырудың белгіленген аралығын сақтай отырып, ӘҚҚ органының рұқсатымен өзгертуге болады.

Берілген эшелонда (биіктікте) ұшуды орындайтын ӘК осы эшелонды (биіктікті) алуға рұқсат сұрайтын ӘК-нің экипажының алдында басым құқығы бар.

501. ӘК иеленген эшелон, егер эшелондаудың басқа түрін қолдану мүмкіндігі болмаса алғашқы ӘК биіктігін төмендеу немесе көтерілу туралы баяндағаннан соң басқа ӘК берілуі мүмкін

502. Берілген эшелонда ұшу қауіпсіздігіне қатер төнсе (қауіпті метеорологиялық жағдайға кез болу, авиация техникасындағы ақау) ӘК экипажының командирі эшелонды дербес өзгертуге рұқсат беріледі және ол туралы ӘҚҚ (ӘҚБ) органына жедел баяндайды.

Мұндай жағдайда ӘК экипажының командирі мынадай әрекет етеді: ұшу эшелонын (биіктігін) өзгертпей, әдетте ӘК бағыт осінен 30 градусқа оңға бұрылады, 10 теңіз милін ұшып өткеннен кейін, кемені бір мезгілде қалаған эшелонына дейін биіктікке өзгерте отырып бастапқы бағытқа шығарады. Маневрдің орындалғаны туралы ӘКК ӘҚҚ органына хабарлайды.

Төтенше жағдайларда төмендеу, ҰПН шектеулері шегінде бұрылуды бастаған сәттен бастап тез арада орындалады. Ұшудың жаңа эшелонын (биіктік) алғаннан кейін

ӘК экипажының командирі ӘҚҚ органының келісімі бойынша ӘК әуе трассасына шығарады.

Шұғыл жағдайларда төмендеу ҰПБ шектеулері шегінде бұрылуды бастаған сәттен бастап тез арада орындалады. Ұшудың жаңа эшелонын (биіктігін) ала отырып, ӘК экипажының командирі ӘҚҚ органының келісімі бойынша ӘК әуе трассасына шығарады.

Ескерту. 502-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

503. Алып тасталды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

504. 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.

505. Алып тасталды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

506. Алып тасталды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

12-параграф. Әуеайлақ аудандағы (торап диспетчерлік аудандағы) ұшулар

507. Әуеайлақ ауданында ұшулар:

1) SID бойынша;

2) STAR бойынша;

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

4) ең төменгі абсолютті биіктігілер карталар жоқ таулы айлақтарды қоспағанда, ӘҚҚ диспетчермен беретін траекториялар бойынша;

5) шеңбер бойынша қонуға кіру кезінде визуалды маневрлеу;

6) визуалды қонуға кіру әдісімен жүзеге асырылады.

Әуеайлақ ауданындағы ұшулар осы Қағидаларға 5 және 6-қосымшаларында көрсетілген, кедергілер үстімен ұшудың минималды биіктігін ұстау талаптарын сақтай отырып орындалады.

508. Әуеайлақ ауданында қандай да бір операцияны орындап жатқан ӘК, ӘК әуеайлақ қозғалысы аймағында немесе одан тыс екендігіне қарамастан:

1) соқтығысудың алдын алу мақсатында әуеайлақта басқа да қозғалысты бақылап отырады;

2) басқа ӘК қолданып жатқан қозғалыс схемасын ұстанады, немесе оған кірмейді;

3) басқа нұсқаулар келіп түспеген жағдайда, қонуға кіру және ұшқаннан кейін солға бүкіл бұрылыстарын орындайды;

4) қауіпсіздік шарттары, ҰҚЖ орналасуы мен әуе қозғалысына қатысты пікірлер басқа бағытты таңдаудың мақсатқа сәйкестігін көрсетпеген жағдайда, қону мен ұшуды желге қарсы бағытта орындайды.

508-1. Егер ӘҚҚ органы SID, STAR сипаттамасына енгізілмеген басқа нұсқаулар мен ақпараттарды бермесе, ӘК экипажы жарияланған SID және STAR шектеулерін сақтайды.

Ескерту. 508-1-тармақпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

13-параграф. Күту аймағындағы ұшулар

509. Әуеайлақтың РНН (дәліз) немесе координаттарымен тағайындалған нүктелер үстінде күту аймағы орнатылады.

510. Күту аймағындағы ұшу рәсімдері және қонуға кіру үшін күту аймағынан шығу тәртібі аэронавигациялық ақпарат жинақтарында жарияланады. Күту аймағындағы ұшулар ИВП ережелеріне сәйкес жүргізіледі.

Егер күту аймағына кіру және шығу тәртібі аэронавигациялық ақпарат құжаттарында жарияланбаса, онда осы Қағидаларға 15-қосымшаның ережелерін басшылыққа алған жөн.

Ескерту. 510-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.

511. Күту аймағында ұшу биіктігін (эшелонын) өзгерту осы ӘК ұшуға (басқаруға) қызмет көрсетуді қамтамасыз ететін ӘҚҚ (ӘҚБ) органының рұқсатымен жүргізіледі.

512. Егер күту аймағындағы ӘК шұғыл қону қажет болса, ӘҚҚ (ӘҚБ) осы ӘК-не кезектен тыс қонуды қамтамасыз етеді.

513. Күту аймағында ұшулар күту аймағындағы ұшулар үшін жарияланған жылдамдықтан аспайтын жылдамдықта орындалады, ал олар жарияланбаған жағдайда осы Қағидаларға 16-қосымшасында талаптарына сәйкес көрсетілгеннен мәннен жоғары болмайтын жылдамдықта орындалады.

514. Күту аймағына кіру және күту тәртібін орындау 25 градусқа қисая отырып немесе бұрылыстың бұрыштық жылдамдығы 3 град/сек кем емес жылдамдықта орындалады.

515. Алыстау жолына бұрылу ӘК күтудің бақылау нүктесіне шығу сәтінен басталады.

Жақындау жолына бұрылу, бұрылу навигациялық параметрдің берілген мәніне жету сәтінен (жер бетіндегі навигация құралынан алыстық немесе пеленг) немесе навигациялық құрал үстінен ұшып өту сәтінен басталғанда, ешбір алдын-ала ескертусіз басталады.

516. Жақындау жолына бұрылудың басталу сәті көрсетілмеген жағдайда, экипаж күтудің бақылау нүктесінің траверзінен, желсіз жағдай үшін тең жағдайда алыстау жолымен ұшу уақытын басшылыққа алады:

1) 1 минут, егер күту эшелоны (биіктігі) FL 140 (4250 м) эшелонынан (биіктігінен) жоғары болмаса;

2) 1,5 минут, егер күту эшелоны (биіктігі) FL 140 (4250 м) эшелонынан (биіктігінен) жоғары болса.

517. Күту тәртібінің талаптарын орындау мүмкін емес болғанда, ӘКК ӘК-мен басқаратын ӘҚҚ органына хабарлайды.

14-параграф. Ұшуды орындау бағыттары мен аудандары

518. Пайдаланушы ұшуларды ол үшін тек бір ғана бағытта және ауданда орындалатынына:

1) метеорологиялық қамсыздандыруды қоса алғанда, жер бетінде қамсыздандыру ұшудың жоспарланған түріне сәйкес келуіне;

2) ӘК сипаттамасы ұшу ауданының қауіпсіз биіктігін ұстану талаптарына сәйкес келгенде;

3) ӘК-нің бортындағы жабдықтардың ұшудың жоспарланған түріне арналған ең төмен талаптарына сәйкес келуіне;

4) қолданыстағы ұшу картасы мен схемасының бар екендігіне;

5) екі қозғалтқышты ӘК-лерін пайдаланғанда ұшу уақыты мен қашықтығы бойынша шектеулер шегіндегі қолайлы әуеайлақтардың болуына;

6) бір қозғалтқышты ӘК-лерін пайдаланғанда мәжбүрлі қонуды орындауға мүмкіндік беретін қолайлы алаңдардың болуына көз жеткізгенде ғана орындайды.

519. Пайдаланушы уәкілетті ұйым белгілеген ұшу бағыттарындағы және аудандарындағы барлық шектеулердің сақталуын қамтамасыз етеді.

Ескерту. 519-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

520. Әуе трассалары, метеорологиялық жағдайларға байланысты белгіленген бағыттары, ӘК-лері түрлерінің және олардың жабдықтарына байланысты белгіленген бағыттар бойынша ұшулар трассаның белгіленген енінің шегінде (ӘҚҚ бағыттың) ұшудың берілген биіктігінде (эшелонында) АҰҚ мен КҰҚ бойынша орындалады.

521. Ұшудың қауіпсіздігіне қатер төнген жағдайда ұшудың берілген биіктігін (эшелонын) өзгертуге және берілген жол сызығынан немесе ұшу биіктігінен жалтарған кезде ӘКК өзінің әрекеттері туралы ӘК оның басқаруындағы ӘҚҚ органға дереу хабарлау мен рұқсат етіледі.

522. Міндетті хабар жеткізу пунктінің ұшып өтетін есепті уақыты 2 минуттан артық шамаға өзгергенде ӘКК нақтыланған есепті уақытты ӘҚҚ органына хабарлайды.

523. 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.

524. 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.

525. 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.

526. 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.

527. Алып тасталды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

528. Алып тасталды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

529. Алып тасталды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

530. ӘҚҚ диспетчерлік пункттерінде ӘҚҚ бақылау жүйелерінен алынатын әуе жағдайы туралы ақпарат болған кезде ӘҚҚ органының шешімі бойынша ӘК экипажының командирі осы органның жауапкершілік аймағында (ауданында) міндетті хабарлау пункттерінен ұшып өту баяндамасынан босатылуы мүмкін.

Ескерту. 530-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

531. КҰҚ бойынша ұшқанда ӘКК әуеайлақтарды қауіпсіз қашықтан немесе сақтықты барынша сақтай отырып ӘҚҚ органының нұсқауымен белгіленген бағыт бойынша айналып өтеді.

532. Елді мекеннің үстінен ұшу ӘК бұзылған жағдайда сол елді мекеннің шегінен тысқары жерде қонуға мүмкіндік беретіндей биіктікте орындалады.

533. Метеорологиялық жағдайлар белгіленген биіктікті ұстап тұруға мүмкіндік бермейтін жағдайда ӘКК, егер айналып өтудің басқа тәртібі белгіленбесе, елді мекендерді оң жағынан айналып өтеді.

15-параграф. RVSM жағдайында әуе кеңістігіндегі ұшулар

534. RVSM FL 290 (8850 м) және FL 410 (12500 м) қоса санағанда эшелондарының арасындағы қабатта қолданылады.

535. RVSM қолданылатын әуе кеңістігінде ұшуды орындауды жоспарлайтын мемлекеттік ӘК-лерін қоспағанда, ӘК-лерінің навигациялық жабдықтары, осы

Қағидалардың 19-тарауының 3-параграфында көрсетілген RVSM қолданылатын әуе кеңістігіндегі ұшулар үшін борт жүйелерінің ең төменгі сипаттамасына қойылатын техникалық талаптардың өлшемдеріне сәйкес келуі тиіс.

536. Өтпелі RVSM әуе кеңістігіні қоспағанда, RVSM әуе кеңістігіне кіруіне диспетчерлік рұқсатты, RVSM әуе кеңістігіне ұшуға жіберілген азаматтық ӘК-леріне және мемлекеттік авиация кемелеріне беріледі. Өтпелі RVSM әуе кеңістігі ӘҚҚ сабақтас органдары арасындағы өзара іс-қимыл рәсімдері туралы келісіммен белгіленеді және аэронавигациялық ақпарат құжаттарында айқындалады.

537. RVSM эшелондау жүйесіне (жүйесінен) кез келген ауысу ӘҚҚ сабақтас органдары арасындағы өзара іс-қимыл рәсімдері туралы келісімдеріне сәйкес өтпелі әуе кеңістігінің шегінде орындалады.

538. RVSM әуе кеңістігіне ұшуға жіберілген ӘК-леріне және RVSM әуе кеңістігіне ұшуға кіретін және шығатын мемлекеттік ӘК-леріне FL 290 (8850 м) и FL 410 (12500 м) қоса алғанда эшелондарының арасында 600 м (2000 фут) кейін ұшу эшелоны белгіленеді.

539. RVSM қолданудың әуе кеңістігіне кіруге диспетчерлік рұқсат ұшуды топ құрамында ұшуды орындайтын ӘК-леріне, сондай ақ мынадай жағдайларда берілмейді:

1) әуе кеңістігіне RVSM бірге кіру жоспарланғанда, қолда бар ақпаратқа сәйкес ӘК қажетті жабдықтары болмағанда;

2) ӘК ӘҚҚ органын RVSM қолданудың талаптарына сәйкес берілген ұшу эшелонын ұстап тұра алмайтындығы жайлы хабардар еткенде;

3) ұшқыш абсолютті биіктікті автоматты түрде ұстап тұру қондырғысының істен шығуы туралы хабардар еткенде;

4) индикаторда көрсетіліп жатқан абсолютті биіктік берілген ұшу эшелонынан 90 м (300 фут) немесе одан да көп дейінгі айырмашылық пайда болғанда.

540. Егер ӘК жабдықтың істен шығуынан, ауа райы жағдайынан, турбулентіліктен ұшудың берілген эшелонын ұстау жөніндегі талаптарды орындай алмаса ӘҚҚ органы 600 м (2000 фут) тік эшелондаудың немесе барлық басқа ӘК-леріне қарағанда осы ӘК-ін тиісті көлденең эшелондаудың минимумын қамтамасыз ететін болады.

541. Егер ұшу биіктігі туралы көрсетілген ақпарат тік эшелондаудың қысқарған минимумын қолданудың әуе кеңістігінде берілген эшелоннан ±60 м (±200 фут) белгіленген рауалы шаманың мәнінен шықса, ӘК-нің экипажына қысым мөлшерін айқындауды тексеруге және ӘК-нің ұшу биіктігін растауға нұсқау беріледі.

542. ӘҚҚ органы метеорологиялық ақпаратты және ұшулардың басшысымен келісім бойынша күшті шайқалымның бар болуы туралы ӘК-лері экипаждарының хабарламаларын пайдалана отырып, белгілі бір уақыт кезеңіне арналған және белгілі бір ұшу эшелондарына және/немесе аймақтарына арналған RVSM бойынша ұшуларды тоқтату қажеттігі туралы шешім қабылдайды.

Егер эшелондаудың ұлғайтылған минимумын қолдану қажет болған жағдайда, ӘҚҚ органы ӘҚҚ сабақтас органдары арасындағы өзара іс-қимыл рәсімдері туралы келісімге сәйкес төтенше жағдайларда эшелондарды бөлу схемасы айқындалған жағдайларды қоспағанда, олардың арасында ӘК-ін беру кезінде қолданылатын ұшу эшелондарын ӘҚҚ (ӘҚБ) сабақтас органдарымен келіседі.

543. RVSM әуе кеңістігінде ұшудың орындау барысында ӘК-нің экипажы келесі рәсімдерді орындайды:

1) ұшудың крейсерлік эшелонында ӘК CFL ұстап тұрады. ӘҚҚ органының диспетчерлік рұқсатын ұстанады. Апатты жағдайларды қоспағанда, ӘК ӘҚҚ органының рұқсатсыз әдейі CFL тастап кетпейді;

2) диспетчерлік рұқсатқа сәйкес ұшу эшелондарының ауысуы барысында ӘК жаңа ұшу эшелонынан 45 м (150 фут) жоғары немесе төмен болуына жол берілмейді;

3) турбуленттілік немесе ӘК қайта теңдесуге қажеттілік секілді жағдайларды есепке алмағанда, абсолютті биіктікті ұстап тұруға арналған автоматты қондырғы жарамды күйде болады және крейсерлік эшелонда ұшу барысында қосулы тұрады. Кез келген жағдайда крейсерлік ұшудың абсолютті биіктігін ұстап тұру RVSM MASPS қарастырылған екі биіктік өлшегіштің біреуіне арналған көрсетілімдерге сәйкес жүзеге асырылады;

4) абсолютті биіктік бойынша ауытқу туралы дабыл қондырғысы хабарлайтын жарамды күйде және қосулы болады;

5) биіктікті өлшегіш құралын жүйелі (әр сағат сайын) тоғыспалы түрде тексеріп отырады, бұл ретте минимум екі жауапты RVSM MASPS мәліметтері 60 м (200 фут) шегінде болуы керек, берілген шартты орындамаған жағдайда жүйе ақаулығы туралы баяндама ұсынылып, ол жайлы ӘҚҚ органын ескертеді;

6) абсолютті биіктік туралы мәлімет беретін жұмыс істеп тұрған қабылдау-жауап беру қондырғысы RVSM MASPS талаптарына сәйкес келетін ұшақты басқару үшін қолданылатын, биіктікті өлшеу арналған жүйемен байланыстырылған;

7) RVSM әуе кеңістігіне кіру алдында ұшқыш келесі жабдықтардың қалыпты күйде жұмыс жасап жатқандығына көз жеткізеді:

RVSM MASPS қарастырылғандай биіктікті өлшеудің екі жүйесінің;

абсолютті биіктікті ұстап тұруға арналған автоматты қондырғының (қондырғылардың);

абсоюлтті биіктік туралы мәліметтерді ұсынып (егер ол RVSM бірге нақты әуе кеңістігінде ұшуды орындауға қажет болса), RVSM MASPS қарастырылған биіктік өлшегіштің екі жүйесінің кез келгенінен ауыстырылып қосылып, жұмыс жасай алатын бір қабылдау жауап беру құралы;

абсолютті биіктік бойынша ауытқуды хабарлайтын дабылдың бір қондырғысы.

RVSM бірге әуе кеңістігіне кіргенге дейін жоғарыда аты аталған жабдықтардың біреуі істен шыққан кезде, ұшқыш, осы әуе кеңістігінде ұшуды орындамау үшін, жаңа диспетчерлік рұқсат сұрайды;

544. RVSM бірге әуе кеңістігіне кіргеннен кейін күтпеген жағдайлар туындағанда ұшқыш келесі іс әрекеттер тәртібін сақтай отырып, ӘКК ӘҚҚ органын хабардар етеді:

1) рұқсат етілген ұшу эшелонын ұстап тұруға мүмкіндік бермейтін күтпеген жағдайлар (жабдықтардың істен шығуы, табиғат жағдайлары);

2) құрамына төмендегілер кіретін жабдықтардың істен шығуы:

абсолютті биіктікті ұстап тұратын барлық борттық автоматты қондырғылардың істен шығуы;

биіктікті өлшегіштің борттық жүйесін резервте сақтаудың немесе оның қандай да бөлігінің істен шығуы;

абсолютті биіктік туралы мәлімет беретін барлық қабылдау-жауап беру қондырғыштардың істен шығуы;

төмендеп ұшуды талап ететін қозғалтқыштың тартымының жоғалуы;

жабдықтардың, рұқсат етілген ұшу эшелонын ұстап тұруға мүмкіндік бермейтін, кез келген істен шығулар;

3) 90 м (300 фут) шегінде ұшудың белгіленген биіктігін ұстауға мүмкіндік бермейтін қатты турбуленттілік аймағына кіру туралы.

545. ӘҚҚ органын хабардар етіп, одан белгіленген ұшу эшелонынан ауытқуды рұқсат етуін алу мүмкін емес болған жағдайда, ұшқыш осы ұшу ауданында қарастырылған, күтпеген жағдайлардағы іс әрекеттердің белгіленген тәртібін сақтап, мүмкіндігінше тезірек ӘҚҚ органының рұқсатын алады.

546. RVSM аймағында түзу бағыт бойынша ұшу кезінде радиобайланыс жоғалған жағдайда ӘКК ұшудың мәлімделген жоспармен әуе трассасына қайтады және осы Қағидалардың 17-тарауының 6-параграфының талаптарын басшылыққа ала отырып, ұшуды жалғастырады.

ӘК-нің RVSM қолданылатын әуе кеңістігінде ұшуына рұқсат беруді уәкілетті ұйым осы Қағидаларға 17 және 18-қосымшалардың талаптарына сәйкес жүзеге асырады.

Ескерту. 546-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

16-параграф. PBN сипаттамаларына негізделген тиісті навигациялық ерекшеліктер белгіленген ұшу аудандарынемесе бағыттары

547. Тиісті PBN орнатылған аудандарда немесе бағыттарда ұшқан кезде белгіленген навигациялық ерекшеліктерге сәйкес ұшуларды орындауға мүмкіндік беретін, ӘК навигациялық жабдықпен жарақтандырылады.

547-1. RNAV 5 немесе RNAV 1 бағыттары бойынша ұшуды орындау алдында әуе кемесінің экипажы ұшуды орындау үшін қажетті борттық навигациялық жабдықтың дайындығына көз жеткізеді, сондай-ақ RNAV-ге қатысы жоқ кез-келген төтенше жағдайларды қоса алғанда, ұшу бағыты бойынша жердегі навигациялық жабдықтың жай-күйі туралы ақпаратпен танысады.

Ескерту. 547-1-тармақпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

547-2. Маршрутта (маршруттарда) RNAV 5 немесе RNAV 1 үшін талап етілетін RAID деңгейлерімен ӘК экипаждарын таныстыру ұшу алдындағы дайындық процесінде NOTAM арқылы (егер ондай шығарылса) не болжаудың компьютерлік бағдарламасының көмегімен жүзеге асырылады.

Ескерту. 547-2-тармақпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

547-3. RAIM дайындық болжамында GPS шоқжұлдыздары туралы соңғы NOTAM және борттық радиоэлектрондық жабдық моделі ескеріледі.

RNAV 5 немесе RNAV 1 бойынша ұшудың кез келген учаскесі үшін 5 минуттан астам уақыт ішінде істен шығуларды анықтаудың тиісті деңгейін болжанып отырған үздіксіз жоғалту жағдайында ұшу жоспары қайта қаралады (ұшу басқа уақытқа ауыстырылады немесе ұшудың басқа бағыты жоспарланады).

RAIM дайындығын болжаудың компьютерлік бағдарламасы қызмет көрсетуді қамтамасыз етуге кепілдік бермейді, ал ең алдымен талап етілетін навигациялық сипаттамаларды сақтаудың болжамды мүмкіндіктерін бағалау құралы болып табылады.

Ескерту. 547-3-тармақпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

547-4. ӘҚҚ ұшу жоспарын ұсыну кезінде ӘК пайдаланушылары RNAV 5 немесе RNAV 1 бойынша ұшу бағытында Doc шеңберінде анықталғандай, Ұшу жоспары нысанының 10 және 18 нөмірімен өріске тиісті кодты енгізеді. 4444 және 7030 ICAO осы ұшулар үшін.

Ескерту. 547-4-тармақпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

547-5. Ұшу кезінде кәдімгі навигациялық құралдармен тоғыспалы тексерулердің көмегімен Әуе кемесінің экипажы бұл ретте RNAV басқару және индикация блогымен үйлесімде негізгі индикаторларды пайдалана отырып, навигациялық қолайлылық бөлігінде ұшу барысын бақылайды.

Ескерту. 547-5-тармақпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

547-6. Байланыс істен шыққан жағдайда Әуе кемесінің экипажы байланыс жоғалған жағдайда белгіленген іс-қимыл тәртібіне сәйкес RNAV бағыты бойынша ұшуды жалғастырады.

Ескерту. 547-6-тармақпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

548. Пайдаланушы егер оның ӘК-нің тиісті навигациялық жабдығы болмаса және оны уәкілетті ұйым сертификаттамаса навигациялық ерекшеліктер белгіленген PBN мемлекеттердің немесе аудандардың әуе кеңістігінде ұшуларды орындамайды.

Ескерту. 548-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

548-1. Егер тағайындалған ӘК RNAV келу немесе ұшып шығу схемасын ӘК экипажы RNAV жабдығына байланысты қабылдай алмаса, оны пайдалануға байланысты немесе басқа себептер бойынша ӘК экипажы бұл туралы ӘҚҚ органына дереу хабарлайды. Бұл жағдайда ӘҚҚ органы радиолокациялық бағыттауды қамтамасыз етеді.

Ескерту. 548-1-тармақпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

548-2. Егер ӘК осы жүйенің ақаулығын жою мүмкін емес әуеайлақтан ұшып шыққанға дейін табылған ӘК RNAV жүйесінің істен шығуына немесе дәлдігін төмендетуге байланысты ұйғарылған навигациялық ерекшеліктің талаптарын қанағаттандыруға қабілетсіз болса, осы ӘК жүйенің ақаулығы жойылуы мүмкін ең жақын келетін әуеайлаққа дейін ұшуды жалғастыруға рұқсат етіледі. Мұндай ӘК-ге диспетчерлік рұқсат беру кезінде ӘҚҚ органы қолданыстағы немесе күтілетін әуе қозғалысына қатысты жағдайды назарға алады және ұшу уақытын, ұшу эшелонын немесе болжамды ұшу бағытын өзгерте алады. Ұшуды орындау барысында әуе жағдайына байланысты ӘҚҚ органы өзгерістер енгізе алады.

Ескерту. 548-2-тармақпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

548-3. RNAV пайдалануды талап ететін келу немесе ұшып шығу схемасы бойынша ӘК ұшу кезінде RNAV жүйесінің сипаттамалары нашарлаған немесе істен шыққан кезде:

1) ӘК VOR/DME құралдарымен анықталатын ӘҚҚ маршруттары бойынша жіберіледі; немесе

2) мұндай бағыттар болмаған кезде ӘК әдеттегі навигациялық құралдардың көмегімен бағыттар бойынша жіберіледі; немесе

3) ӘК өзінің жеке құралдарының көмегімен навигацияны қайта бастай алғанға дейін векторлаумен (радиолокациялық хабарлаумен) қамтамасыз етіледі.

Ескерту. 548-3-тармақпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

548-4. Егер ӘК тиісті құжаттардағы барлық өлшемдерге жауап бермесе, ӘК экипажы RNAV 1 схемасын сұрамайды немесе мәлімдемейді. Егер осы критерийлерге жауап бермейтін ӘК RNAV 1 бойынша схеманы орындауға ӘҚҚ органының рұқсатын алса, ұшқыш ӘҚҚ органына мұндай рұқсатты орындай алмайтындығы туралы хабарлайды және балама нұсқаулықтарды сұратады.

Ескерту. 548-4-тармақпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

548-5. Егер оны маршруттың атауы бойынша борттық деректер базасынан алуға болмайтын болса және егер ол картадағы маршрутқа сәйкес келмесе ӘК экипажы Sid немесе STAR RNAV 1 бойынша ұшуды орындамайды. Алайда, кейіннен осы схема ӘҚҚ органдарының рұқсаттарына сәйкес жолдың нақты нүктелерін енгізу немесе алып тастау жолымен өзгереді. Ендік пен бойлық қолмен енгізуге (немесе қолмен енгізу жолымен жолдың жаңа нүктелерін құруға) рұқсат етілмейді. Бұдан басқа, ұшқыштар деректер базасында SID немесе STAR нүктелерінің түрін "флай-бай" - дан "флай-овер" - ге (немесе керісінше) өзгертпейді.

Ескерту. 548-5-тармақпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

548-6. Егер ӘҚҚ органы әуе кемесін маршруттан алып кететін бағытты белгілесе, Әуе кемесінің экипажы осы маршрутқа қайтып оралуға рұқсат алғанға дейін RNP жүйесіндегі ұшу жоспарын өзгертпейді немесе диспетчер маршрут бойынша жаңа рұқсатты растамайды. ӘК RNAV 1 жарияланған маршрутында болмаса, дәлдікке белгіленген талап қолданылмайды.

Ескерту. 548-6-тармақпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

549. Тиісті навигациялық ерекшеліктер белгіленген PBN мемлекеттердің немесе аудандардың әуе кеңістіктерінде ұшуларға ӘК-рін жіберуді уәкілетті ұйым осы Қағидаларға 19 және 20-қосымшалардың талаптарына сәйкес жүзеге асырады.

Ескерту. 549-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

17-параграф. RCP байланысының талап етілетін сипаттамаларының тиісті үлгісі белгіленген әуе кеңістігін аймақтарында ұшулар

550. Байланыстың талап етілетін сипаттамаларының тиісті үлгісі белгіленген әуе кеңістігінің анық аймақтарында немесе бағыттар бойынша ұшуларда ӘК-лері байланыс жабдығымен жабдықталады, ол оған RCP белгіленген үлгісіне (үлгілеріне) сәйкес ұшуларды орындауға мүмкіндік береді.

551. Пайдаланушы уәкілетті ұйымнан ол байланыс сипаттамаларының RCP нақты үлгісінде көзделген қамтамасыз ету жөніндегі рәсімдердің айқындалғанын, өз құзыреттілігінің шеңберінде персоналдың дайындығы қамтамасыз етілгенін, ӘК-нің борт жабдықтары мен ӘҚҚ жеткізуші байланыс қызметімен өзара іс-қимыл байланыстың талап етілетін сипаттамаларына RCP үлгісі сәйкесетігін көрсеткеннен кейін осындай әуе кеңістігінде ұшуды орындауға рұқсат алады.

Ескерту. 551-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

552. Мемлекеттердің әуе кеңістігінің аудандарында немесе байланыстың талап етілетін тиісті үлгісі белгіленген (RCP) бағыттар бойынша ұшуларға ӘК-лерін жіберуді уәкілетті ұйым жүзеге асырады.

Ескерту. 552-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

18-параграф. Әуе қозғалыстарына қызмет көрсету

553. ӘҚҚ Заңның, ӘКП қағидалардың талаптарына сайкес жүзеге асырылады.

554. ӘҚҚ бойынша ұшу жоспарына өзгерістер енгізумен байланысты жедел нұсқаулар олардың ӘК экипажына жолдануынан бұрын тиісті ӘҚҚ органымен келісіледі.

8-тарау. Ұшуларды орындау 1-параграф. Негізгі талаптар

555. ӘКК әуе кеңістігінде ұшу орындалып отырған мемлекеттің, сондай-ақ, ӘК тіркелген мемлекеттің және пайдаланушы мемлекеттің заңдарын, қағидалары мен рәсімдерін сақтайды.

556. ӘК пайдаланушы жолаушылардың, жолжүктің, жүктің, ақылы поштаның әуе тасымалын жүзеге асырған жағдайда, әуе тасымалы (бұдан әрі - коммерциялық әуе

тасымалдары) келісім шарттарының немесе авиациялық жұмыстардың негізінде ӘК-рінің ұшу экипажы мүшелерінің немесе ЖМА ӘКК-рі өздерінің міндеттерін орындауға қатысты Заңды, осы Қағидалар мен рәсімдерді білуін және орындауын қамтамасыз етеді.

557. Авиациялық қауіпсіздік қызметі болмаған жағдайда, ӘКК-лері ӘК-нің, оның борт қорын, ӘК экипажының мүшелерін, тасымалданатын тұлғалар мен олардың мүліктерін, сондай-ақ, жүк пен поштаның ұшу алдында тексеруін жүргізеді.

558. Азаматтық авиация қызметіне заңсыз араласу актісі орын алған жағдайда ӘКК бұл туралы ӘҚҚ органына хабарлайды, ал онымен байланыс болмаған жағдайда ішкі істер органына хабарлайды.

558-1. Ұшуды бастар алдында ӘКК белгіленген ұшуға қатысты барлық қолда бар метеорологиялық ақпаратпен танысады. Ұшып шығу орнының маңайынан тыс ұшуға және аспаптар бойынша ұшу қағидалары бойынша әрбір ұшуға дайындық мыналарды қамтиды:

1) Ағымдағы метеорологиялық мәліметтер мен болжамдарды зерделеу;

2) Егер ұшу ауа райы жағдайлары салдарынан жоспарланғандай орындалмаса, баламалы іс-қимылдарды жоспарлау.

Ескерту. Қағидалар 558-1-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.

558-2. КҰЕ бойынша орындалатын ұшу ағымдағы метеорологиялық мәліметтер немесе ағымдағы мәліметтер мен болжамдарды іріктеу ӘК КҰЕ сәйкес жүретін маршруттағы немесе маршруттың бір бөлігіндегі метеорологиялық жағдайлар тиісті уақытқа осы ережелерді сақтау мүмкіндігін қамтамасыз ететіндігін көрсетпегенше басталмайды.

Ескерту. Қағидалар 558-2-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.

559. Ұшу алдында ӘКК осы ұшуға қатысты қолдағы ақпаратты зерделейді, сондай-ақ, жоспар бойынша ұшу ауа райының бұзылуы салдарынан орындалмаған жағдайда қандай әрекеттер жасайтынын жоспарлайды.

560. ӘКК үшін қажетті ақпарат кем дегенде келесілерді қамтуы тиіс:

АҰҚ, сондай-ақ, КҰҚ бойынша ұшу үшін ұшу әуеайлақтан тыс жерде: ауа райы мен ол туралы ақпарлар;

осы Қағидаларда қарастырылған жағдайларда қосалқы әуеайлақтары туралы мәліметтер;

кез келген ұшу үшін:

ұшу және қону орындарында қолдануға арналған ҰҚЖ туралы мәліметтер;

жанармайдың тұтынылатын қоры;

ҰПН-да көрсетілген ұшу және қону арақашықтығы туралы мәліметтер;

ӘКК ӘҚҚ органы тарапынан хабардар етілген белгілі болған барлық қозғалыс кідірістері.

561. Егер, ӘК қонуына арналған алаң туралы аэронавигациялық ақпарат болмаса, егер, ол жерден тексерілген немесе әуеден таңдалып, ӘКК тарапынан ҰПН-ның талаптарын қанағаттандырады деп табылған болса, ӘК қонуына арналған алаңды ӘКК таңдауына рұқсат етіледі.

Әуеден таңдалған қонуға арналған алаңға ӘК ұшқышының тиісті рұқсаты болады.

562. Әуеден таңдалған алаңдарға қону арқылы жолаушыларды тасымалдауды жүзеге асыру кезінде мұндай қонуларды орындау тәртіптері ықтимал қауіп-қатерлер мен оларды азайту тәсілдері бағалана отырып, пайдаланушының ҰЖН-да белгіленеді.

563. Жолаушылардың коммерциялық әуе тасымалын жүзеге асыру барысында ұшақтардың әуеден таңдалған алаңқайларға қонуына жол берілмейді.

564. ӘКК авиациялық жұмыстарды орындау немесе ЖМА мақсатында ұшу алдында келесілерге көз жеткізеді:

1) ӘК ұшуға жарамды және бортта осы Қағидалардың 82-тармағында көрсетілген құжаттары бар;

2) бортта ұшудың күтілетін шарттары үшін қажетті аспаптары мен құрылғылары орнатылған, ӘКК аталған ҰПН-на сәйкес, аспаптар мен қондырғылардың жұмысқа жарамдылығына көз жеткізеді;

3) осы Қағидалардың 628 және 629-тармақтарының талаптарына сәйкес ӘК тиісті техникалық қызмет көрсетілді;

4) ӘК салмағы мен оның ауырлық түсу ортасы ұшудың күтілетін шарттары ескеріле отырып, ұшудың қауіпсіз орындалуына мүмкіндік береді;

5) борттағы жүк дұрыс бөлініп, сенімді етіп бекітілген;

6) ҰПН-да көрсетілген ӘК-нің пайдалану шектеулерінен аспайтын болады;

7) орналастырылған ӘК-нің қауіпсіз түрде пайдаланылуына тікелей қажетті байланыс қондырғылары мен навигациялық құралдарды қоса алғанда, жерүсті және (немесе) су құралдары, жоспарланған ұшуды орындауға мүмкіндік береді;

8) ұшу өзі орналасқан әуеайлағына мемлекет тарапынан бекітілген пайдалану минимумдарынан төмен болмайтын шарттарда әуеайлағына қону немесе әуеайлақтан ұшу арқылы жүзеге асырылады:

АҰҚ бойынша ұшу үшін метеорологиялық ақпарат тағайындалған әуеайлағына қойылатын талаптарды немесе, тағайындалған әуеайлақ қажет болғанда – бір қосалқы тағайындалған әуеайлақта есептік ұшып келу уақытына әуеайлақтың пайдалану минимумдарына сәйкес келетінін немесе олардан асып кететінін білдіреді;

КҰҚ бойынша ұшу үшін, ұшып шығу әуеайлақ ауданынан ұшудан басқа жағдайларда нақты ауа райы туралы ақпарат немесе ағымдық ақпарлар мен болжамдар

ӘК-нің КҰҚ сәйкес ұшуы тиіс бағыт бөлігіндегі метеорологиялық шарттардың КҰҚ сақтау мүмкіндігінің жоспарланған уақытын қамтамасыз ететінін білдіреді.

565. Авиациялық жұмыстарды орындау немесе ЖМА мақсаттарында КҰҚ бойынша ұшу алдында борттағы жанар және жағармайдың мөлшері осы Қағидалардың 592-тармағында көрсетілген мөлшерден кем болмауы тиіс.

566. Авиациялық жұмыстар орындау немесе ЖМА мақсаттарында АҰҚ бойынша ұшу алдында борттағы жанармай мен жағармай мөлшері төмендегілерге мүмкіндік береді:

1) бару әуеайлағына дейін ұшуды орындау, сонан соң, жоспарланған крейсерлік жылдамдықта қосалқы әуеайлағына дейін ұшуды орындау, содан кейін жоспарланған крейсерлік жылдамдықта ұшуды жалғастыру ұшақтар үшін 45 минут және тікұшақтар үшін 30 минут болуы тиіс;

2) кез келген алдын-ала кетудің айқындалған шегі арқылы қосалқы әуеайлағына дейін ұшуды орындау және содан кейін жобалы қону әуеайлағына дейін ұшуды орындау үшін қажетті жанар және жағар май қоры болған жағдайда 30 минут бойына, ал содан кейін ұшуды 1 сағат бойы жалғастыру.

567. Жанар және жағар май мөлшерін есептеу барысында келесілер ескеріледі:

1) болжамды метеорологиялық шарттар;

2) ӘҚҚ органдарының нұсақуы бойынша бағыттан болжалды ауытқулар және әуе қозғалысымен байланысты кідірістер;

3) жобалы қону әуеайлағына аспаптар бойынша қонуға бірінші соғуды орындау, екінші шеңберіне кетуін қоса (АҰҚ бойынша ұшуды орындау кезінде);

4) ӘК кабиналарында саңылаудың ашылуы кезінде немесе бір қозғалтқыштың бағыт бойынша ұшу барысында істен шығуы кезінде жанармайдың шамадан тыс жұмсалуы;

5) шамадан тыс жанар және (немесе) жағар май шығынына алып келуі және қонуды кідіртетін кез келген белгілі басқа да шарттар.

568. ӘК экипажы ұшар алдында оттегі қорының бар екеніне және экипаж мүшелері мен жолаушылардың тыныс алуы үшін оны қолдануға жарамды екеніне көз жеткізеді.

569. Егер, ұшақ қанаттарының беттерінде, фюзеляжда, басқару органдарында, қауырсындарында, әуе винттерінде, маңдайша әйнегінде, күш қондырғысында немесе ӘК-нің барометрлік аспаптарының ауа қысымын қабылдағыштарында қырау, ылғал қар немесе мұз болса, ҰПН-да басқаша көрсетілмесе, ұшуды бастауға жол берілмейді.

570. Нақты немесе болжалды мұз басу жағдайы болғанда мұз басудан қорғалған жүйемен жабдықталмаған ӘК-мен ұшуды орындауға жол берілмейді.

571. ӘК:

1) оның пайдалану құжаттамаларына сәйкес;

2) ӘК тіркелген мемлекеттің уәкілетті органымен белгіленген пайдалану шектеулерінің шегінде пайдаланылады.

572. ӘКК ұшар алдында ҰПН-да көрсетілген ӘК-нің ҰТС болжалды шарттарда жобалы ұшуды қауіпсіз орындауға мүмкіндік беретініне көз жеткізеді.

573. Ұшу алдында коммерциялық жолаушылар тасымалын жүзеге асыратын ӘК бортында жұмысқа қабілетті жағдайдағы қондырғылардың бар екеніне экипаж көз жеткізеді.

574. Авиациялық жұмыстарды орындау немесе ЖМА мақсаттарында ұшу кезінде бортта осы Қағидалардың 82-тармағында көрсетілген құжаттар болады.

575. ӘК ішінде осы Қағидаларға 1-қосымшасында көрсетілген тараулар көрініс табатын борт журналы жүргізіледі.

576. ӘК үшін санитарлық журнал жүргізіледі. ӘК иесінің немесе пайдаланушысының шешімі бойынша санитарлық журнал ретінде борт журналы қолданылады.

577. АҰҚ бойынша ұшуды орындау барысында ӘК-нің экипажы әуедегі және ВМЖ және РТҚ қолдану арқылы ұдайы бақылап отырады.

578. ӘКК АҰҚ бойынша ұшуды орындау кезінде:

1) аэронавигациялық ақпаратпен белгіленген әуеайлақ ауданынан шығу, қоңуға кіру және қону схемаларың орындайды;

2) аэронавигациялық ақпаратпен және ӘҚҚ органымен белгіленген эшелондар (биіктіктер) және ұшу бағытын, ұшу траекториясы мен параметрлерін ұстайды;

3) ӘК нақты орналасқан жері, ұшудың биіктігі және жағдайлары туралы оның сұрау салуы бойынша ӘҚҚ органды хабардар етеді;

4) ӘҚҚ органының нұсқауларын орындайды.

579. ӘК-лері арасындағы аралықты реттеу мақсатында ӘҚҚ органы векторлауды жүргізеді, сондай-ақ осы ӘК шегінде рұқсат етілген үшін кеден режимдері қарышты және тік жылдамдықтар тапсырады.

Егер ӘК векторлау орындау нәтижесінде бұдан бұрын берілген бағыттан таяды, ӘҚҚ органынан тиісті нұсқау және ӘК дербес жері туралы хабар алғаннан кейін ӘК экипажы ұшақтың жүргізуді жаңартады.

2-параграф. Отынның соңғы қорын айқындау қағидалар

580. Коммерциялық жолаушы тасымалын орындаушы ӘК және (немесе) ірі габаритті және турбореактивтік ЖМА ӘК үшін отынның ақтық қоры (бұдан әрі - қор):

піспекті қозғалтқышы бар ұшақтар үшін 45 минуттық ұшуға жететін отын қоры қажет; немесе газ-турбиндік қозғалтқышы бар ұшақтар үшін қалыпты шарттарда әуеайлақтың үстінен 450 метр (1500 фут) биіктікте күту аймағындағы ұшу жылдамдығымен 30 минуттық ұшуға жететін отын қоры қажет.

Егер жобалы қону әуеайлақ оқшауланған әуеайлақ болып табылатын болса, онда:

піспекті қозғалтқышы бар ұшақтар үшін 45 минуттық ұшуға жететін отын қорына қосымша отынның ақтық қорын қоса алғанда крейсерлік эшелонда ұшуға

жоспарланған ұшу уақытының 15 %-ын құрайтын, немесе қай кезеңнің қысқа екеніне қарай 2 сағат бойы ұшуға жететін отын қоры қажет;

газ-турбиндік қозғалтқышы бар ұшақтар үшін отынның ақтық қорын қоса есептегенде, белгіленген нүктенің әуеайлақ үстінде отынды қалыпты крейсерлік тұтынуда 2 сағат ұшуға жететін отын қоры қажет.

581. Қосалқы әуеайлағына кету шебін ескере отырып немесе қосалқы әуеайлақсыз ұшу туралы шешім қабылдаған жағдайда тағайындалған әуеайлағына ұшып келудің есептелген уақытындағы ӘК бортындағы отын мөлшері шеңбер биіктігінде кемінде 1 сағат ұшуды қамтамасыз етуі тиіс. Кету шебі қосалқы әуеайлағына келудің есептелген уақытында ӘК-нің бортындағы отын мөлшері шеңбер биіктігінде кемінде 30 минут ұшуға жететіндей жолмен айқындалады.

582. КҰҚ бойынша ұшу кезінде тікұшақтар үшін оңтайлы жылдамдықта (отын шығыны түрғысынан алғанда) 20 минут бойына ұшу үшін қажетті отынның ақтық қоры қажет болып табылады.

АҰҚ бойынша ұшу кезінде жобалы тікұшақ айлағы немесе қалыпты температуралық шарттарда қону орнының үстінде 450 м (1500 фут) биіктікте және қонуға кіруді орындау және қону кезінде күту аймағында ұшу жылдамдығымен 30 минут бойы ұшуды орындау үшін қажетті отынның қоры мөлшері қажет.

583. Авиациялық жұмыстарды орындау немесе ЖМА мақсатында КҰҚ бойынша ұшулар үшін қажетті отынның қоры:

1) АҰҚ бойынша ұшү кезінде оқшауланған әуеайлағына орындалып отырған жағдайда, қалыпты крейсерлік абсолютті биіктікте 45 минут ұшу үшін қажетті отынның қоры болуы тиіс; немесе

2) АҰҚ бойынша ұшу кезінде бару нүктесінің қосалқы әуеайлақ қажет болған жағдайда, қалыпты крейсерлік абсолютті биіктікте 45 минут ұшуға қажетті отынның қоры болуы тиіс; немесе

3) КҰҚ бойынша ұшу кезінде күндізгі уақытта орындалған жағдайда, қалыпты крейсерлік абсолютті биіктікте 30 минут ұшуға қажетті отынның ақтық қоры болуы тиіс; немесе

4) КҰҚ бойынша ұшу кезінде түнгі уақытта орындалған жағдайда, қалыпты крейсерлік абсолютті биіктікте 45 минут ұшуға қажетті отынның қоры болуы тиіс.

584. Ұшу бағытындағы, бару әуеайлақ пен қосалқы әуеайлақтардағы аэронавигациялық, метеорологиялық жағдайларға және осы әуеайлақтарға дейінгі қашықтықтардағы қарай отынның қоры мөлшері туралы соңғы шешімді ӘКК қабылдайды.

3-параграф. Отын қоры

585. ӘК жоспарланған ұшудың қауіпсіз аяқталуы үшін қолданылатын жанармайдың жеткілікті және жобалы ұшу жоспарынан ауытқу ықтималдығына мүмкіндік беретін мөлшерімен қамтамасыз етілген болуы тиіс.

586. Ұшуды орындау үшін қажетті ӘК-нің бортындағы отын және майдың мөлшері:

1) коммерциялық жолаушылардың әуе тасымалын орындайтын ұшақтар үшін – осы Қағидалардың 10-тарауның 9-параграфының;

2) тікұшақтар үшін – осы Қағидалардың 11-тарауның 9-параграфының;

3) ең жоғары сертификатталған ұшу салмағы 5700 кг-нан асатын ЖМА ұшақтар үшін, немесе бір немесе бірнеше турбореактивті қозғалтқыштармен жабдықталған ұшақтар үшін – осы Қағидалардың 13-тарауның 3 және 4-параграфтарының талаптарға сәйкес айқындалады.

4-параграф. Ұшу кезінде жанармай шығынын басқару

587. Пайдаланушы жанармай мөлшерін бақылау және ұшу кезінде жанармай шығынын басқару мақсатында уәкілетті ұйыммен мақұлданған саясат пен тәртіптерді белгілейді.

Ескерту. 587-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

588. ӘКК борттағы жанармай қорының қонғаннан кейін жанармайдың жоспарланған ақтық мөлшерін сақтап қалу кезінде қауіпсіз қонуды орындауға болатын әуеайлағына дейін ұшуды жалғастыру үшін қажетті жанармай қорынан аз болмайтындай мөлшерде болуын ұдайы бақылап отырады.

Жанармай қорын сақтау күтпеген жағдайлардың бастапқы жоспарға сәйкес қауіпсіз ұшуды орындауға мүмкіндік бермейтін кездерінде кез келген әуеайлақта қауіпсіз қонуды қамтамасыз етуге арналған.

589. Қосалқы әуеайлағына ұшуды орындау немесе оқшауланған әуеайлағына ұшуды орындау үшін қажетті жанармай және жағармайдың қоры сомасынан аз мөлшердегі жанармаймен бару әуеайлағына қонуға әкеп соқтыратын кідірістер туралы ақпаратты ӘҚҚ органынан ӘКК сұратады.

590. ӘКК ӘҚҚ органына жанармайдың минимум мөлшері қалғаны туралы және нақты қай әуеайлақта қашан қонуға тиіс екені туралы MINIMUM FUEL хабарламасын жібереді, және сол әуеайлағына ұшу үшін берілген рұқсаттама кез келген өзгерістер жанармайдың жоспарланған мөлшерінен аз жанармай қорымен қонуға әкеп соқтыратынына сүйенеді.

MINIMUM FUEL хабарламасы ӘҚҚ органын әуеайлақтарын қолданудың барлық жоспарланған нұсқаларының жобалы қонудың нақты әуеайлақты қолдануға әкеп тірейтіні және сол әуеайлағына ұшу үшін берілген рұқсаттама кез келген өзгерістер жанармайдың жоспарланған мөлшерінен аз жанармай қорымен қонуға әкеп соқтыруы

мүмкін екені туралы хабардар етеді. Бұл апатты жағдайды білдірмейді, тек қана қандай да бір күтпеген кідіріс орын алған кезде апатты жағдайдың туу ықтималдығын білдіреді.

591. ӘКК MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY FUEL хабарламалары арқылы борттағы жанармай қорымен байланысты апатты жағдай туралы хабарлайды, борттағы болжамды жанармай қорының есептелуі қауіпсіз қонуды жүзеге асыруға болатын ең жақын әуеайлағына қонғаннан кейін жанармай қоры жанармайдың қорының жоспарланған деңгейінен төмен болатынын көрсетеді.

5-параграф. ӘК-лерінің ұшып шығу және ұшып келуінің жалпы қағидалар

592. ӘКК келесі шарттар сақталған жағдайда ұшып шығу туралы шешім қабылдайды:

1) экипаж алдағы ұшуға дайын және оның қауіпсіз түрде орындалуын қамтамасыз ете алады;

2) ӘК күтілетін шарттарда техникалық тұрғыдан ұшуға жарамды және оны ҰПН-ның немесе осы тектес ӘК-нің парапар құжатының талаптарына сәйкес пайдалануға болады;

3) ӘК-нің есептілген ұшып шығу, ұшу және қону салмақтары мен центрліктері ҰПН-ның немесе осы тектес ӘК-нің парапар құжатында белгіленген шектеулердің шеңберінен шықпайды;

4) ұшуды орындау үшін қозғалтқышты (қозғалтқыштарды) іске қосар алдындағы ӘК бортындағы жанармай қоры ұшуға арналған жанармай қорына қойылатын талаптарға сәйкес айқындалған минималды мәннен кем болмауы керек;

5) ұшу ауданы, ұшып шығу әуеайлақ, бару әуеайлақ және қосалқы әуеайлақ бойынша метеорологиялық, аэронавигациялық жағдайлар, шектеулер мен шарттар туралы жеткілікті ақпарат болуы тиіс; сонымен қатар:

ұшып шығу әуеайлақ немесе ұшу жоспарында көрсетілген бару және (немесе) қосалқы әуеайлақ техникалық тұрғыдан жарамды және ұшып шығу/ұшып келудің жоспарлы уақытында метеорологиялық шарттармен байланысты емес кез келген себептермен жабық болмауы тиіс;

алдағы ұшу бағытында ұшуды ұсынылған пайдалану жоспарына немесе қолданыстағы қайталанатын ұшу жоспарына сәйкес орындауға мүмкіндік бермейтін әуе кеңістігін қолдануға шектеулер мен тыйымдар салынбаған болуы немесе тіптен болмауы тиіс;

6) ұшу ӘҚҚ органдарымен бекітілген жоспармен (жоспарлармен), рұқсаттармен (егер талап етілген болса), сондай-ақ, ӘҚҚ (ӘҚБ) қажетті түрімен (егер ұшу бақыланатын әуе кеңістігінде жүзеге асырылатын болса) қамтамасыз етілген болуы тиіс, және пайдаланушы тарапынан ұсынылған ұшу жоспары немесе қолданыстағы ұшуды жалғастыру жоспары ұшу тапсырмасына (ұшуды орындауға) сәйкес келуі тиіс.

593. Егер, ӘК-нің ұшып шығуы немесе ұшып келуіне қатысты шешім қабылданған уақыт пен ұшып шығу, бару және (немесе) қосалқы әуеайлақтардағы, сондай-ақ, бағыт бойынша (авиациялық жұмыстар ауданы) бо йынша ӘҚҚ органымен хабарланған метеожағдайлар сол әуеайлақтары (бағыттар) үшін белгіленген минимумдар мәнінен төмен түсіп кеткен уақытқа дейінгі аралықта ӘКК ұшып шығу мүмкіндігін қайта бағалап, ұшып шығуды кейінге қалдыру немесе ұшуға дайындық барысында ӘК-нің салмағының нақты шарттардағы ӘК-нің ұйғарынды салмағынан асып кеткені айқындалған жағдайда жүктің бір бөлігін түсіру туралы шешім қабылдайды.

594. Ұшу алдында қозғалтқышты іске қосу үшін ӘКК-нің рұқсат сұрауы ұшып шығу туралы шешім қабылданғанын растағаны болып табылады.

595. Ұшу жоспарында қарастырылған ұшып шығу уақытынан 30 минуттан аса кідірген жағдайда, немесе ұшып шығуды кейінге қалдырғанда, ӘКК бұл туралы ӘҚҚ органына хабарлайды және ұшып шығу туралы қабылданған шешімді растау немесе қабылдамау үшін осы Қағидалардың 600-тармағында көрсетілген ақпаратты алады.

Мұндай жағдайда метеорологиялық ақпарат пен ұшып шығу үшін шешім қабылдауды экипажға радио арқылы немесе басқа да байланыс құралдары арқылы алуға рұқсат беріледі.

596. ӘК-нің ұшып шығуы, ұшуы және қонуы туралы шешімдерді қабылдау әуеайлақтардың пайдалану минимумдарына, LVO шарттарында ұшуды орындау үшін ӘКК-нің біліктілігіне және ӘК мен көру мүмкіндігінің шектеулі шарттарында ұшу кезіндегі ӘК-нің қондырғыларын пайдалану бойынша шектеулерге тәуелді түрде жүзеге асырылады.

597. Ұшып шығу немесе қону туралы шешімдерді қабылдау барысында нақты жел жылдамдығының белгіленген шектеулерге сәйкестілігі оның ұйытқулары ескеріле отырып, айқындалады.

598. Бару әуеайлақтың ШҚБ-нен (МТБ-нен) қосалқы әуеайлағына кету арқылы ұшып шығу туралы шешімді қабылдау нұсқалары негізгі нұсқалар ретінде қаралып, ӘК қозғалысының жоспарын (кестесін) дайындау кезінде қарастырылады.

599. Қосалқы әуеайлақтың жарамдылығын айқындау кезінде мыналар ескеріледі:

1) әуеайлақтың сипаттамалары (орналасуы, асып кетуі, климаттық сипаттамалары, ҰҚЖ сипаттамалары, жермен жүру жолдары, перрондар);

2) осы әуеайлақ бойынша қолданыстағы аэронавигациялық ақпараттың жеткілікті көлемінің болуы;

3) осы әуеайлақта орнатылған шуды шектеулер қондырғыларын қоса алғанда, ұшуды орындау жөніндегі шектеулер;

4) пайдаланып отырған ӘК-нің түрі үшін осы әуеайлақта ұшуды қамтамасыз еттудің талап етілетін және орындалатын ұшу түрлерінің болуы;

5) ең жоғары сертификатталған ұшу салмағы 27000 кг болатын және 1-санаттан төмен емес ұшақтар үшін әуеайлақ үшін минималды қолайлы RFFS санаты болатын 4-санаттан төмен болмауы.

6-параграф. Ұшып шығу туралы шешім қабылдау ерекшеліктері. Ұшақтар

600. ӘКК АҰҚ бойынша ұшып шығуға метеорологиялық жағдайды талдаудың негізінде шешім қабылдайды, егер:

1) ұшып шығу әуеайлақта нақты ауа райы ұшып шығу үшін белгіленген минимумнан төмен болмаса;

2) ұшып шығуға арналған қосалқы әуеайлақта ауа райы немесе оның болжамы қону үшін белгіленген минимумнан төмен болмаса;

3) ұшып шығу бағытында айналып өту мүмкін болмайтын қауіпті ауа райы құбылыстары болмаса;

4) бару әуеайлақта ұшып келу уақытына тұспа-тұс келетін нақты және болжалды ауа райы сәйкес келсе:

осы тармақтың 2) тармақшасында, сондай-ақ коммерциялық авиация үшін – осы Қағидалардың 601, 603, 604, 611, 767, 768 және 774 -тармақтарында, ЖМА үшін – осы Қағидалардың 1114, 1115; 1174, 1175 және 1176-тармақтарында көрсетілген жағдайларға сәйкес келетін қосалқы әуеайлақ болса;

тағайындалған әуеайлақта (оқшауланған әуеайлақтан басқа) ұшып келудің есептік уақытынан 1 сағат бұрын және кейін болжамды метеорологиялық жағдайлар сәйкес келсе:

CAT II, III (CAT IIIA, B немесе C) қонуға кіру кезінде CAT II стандартынан (LTS CAT II) CAT I стандартына дейін ерекшеленетін санат бойынша, CAT I (LTS CAT I, с APV стандартына қарағанда санаты тұрғысынан төмен (A немесе B типті аспаптар бойынша қонуға 3D кіру) – RVR/VIS әуеайлақтың пайдалану минимумынан төмен емес ;

NPA үшін (A типті аспаптар бойынша қонуға 2D кіру) – RVR/VIS тең немесе NPA пайдалану минимумынан артық және БТШ (тігінен көріну деңгейі) тең немесе MDA/ H-дан асып түседі;

қонуға көзбен шолып кіру үшін - VIS ӘК осы санаты үшін айналма маневр жасауды қолдана отырып, қонуға бет алу үшін көріну қашықтығының мәнінен кем емес, НГО (тік көріну) қонуға бет алудың бастапқы учаскесі басталатын деңгейге тең немесе одан жоғары;

VIS -шеңбер бойынша қонуға бет алу кезінде көзбен шолып маневрлеуді қолдана отырып, қонуға бет алу кезінде көзбен шолып маневрлеуді орындау үшін көріну қашықтығының мәніне тең немесе одан да көп тең немесе шеңберлі маневрлеуді қолдана отырып, қонуға бет алу үшін MDA / H тең немесе одан жоғары.

Ескерту. 600-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

601. Қосалқы әуеайлақтардағы тағайындалған әуеайлақтар үшін болжамды метеорологиялық жағдайлар оқшауланған әуеайлақ, оның ішінде, бағыт бойындағы қосалқы әуеайлақ үшін ұшып келудің есептік уақытынан 1 сағат бұрын немесе кейін мына көрсеткіштерге сәйкес келуі тиіс:

1) CAT II, CAT III A, B немесе C бойынша, CAT II (LTS CAT II) (B типті аспаптар бойынша қону үшін үш өлшемді 3D кірулер) стандартынан ерекшеленетін санаты бойынша қонуға кіру кезінде – RVR CAT I бойынша пайдалану минимумынан төмен емес;

2) CAT I бойынша, CAT I (LTS CAT I) стандартынан төмен санаты бойынша, APV кіруі санаты бойынша (A және B үлгідегі аспаптар бойынша қону үшін үш өлшемді 3D кірулер) санаты бойынша қонуға кіру кезінде – RVR/VIS NPA пайдалану минимумына тең немесе артығырақ, БТШ (тік көріну) NPA үшін MDA/H тең немесе артығырақ;

3) ILS (A немесе B үлгідегі аспаптар бойынша қону үшін үш өлшемді 3D кірулер) санаттандырылмаған қону жүйесі бойынша қонуға кіру кезінде – RVR/VIS NPA пайдалану минимумына тең немесе аса, БТШ (тік көріну) NPA үшін MDA/H тең немесе артығырақ;

4) NPA қонуы үшін нақты емес кіру жүйелері бойынша. (A типтес аспаптар бойынша қону үшін екі өлшемді 2D кірулер) қонуға кіру кезінде –NPA минимумы: RVR/VIS + 1000 м; MDA/H + 200 фут (60 м);

5) қонуға көзбен шолып кіру кезінде - VIS ӘК осы санаты үшін айналма маневр жасауды қолдана отырып, қонуға бет алу үшін көріну қашықтығының мәнінен кем емес, НГО (тік көріну) қонуға бет алудың бастапқы учаскесі басталатын деңгейге тең немесе одан жоғары;

6) көзбен шолып маневрлеуді қолдана отырып, шеңбер бойынша қонуға бет алу кезінде - VIS айналма маневр жасауды қолдана отырып, қонуға бет алу кезінде көзбен шолып маневрлеуді орындау үшін көріну қашықтығының мәнінен кем емес, НГО (тік көріну) айналма маневр жасауды қолдана отырып, қонуға бет алу үшін MDA/H тең немесе одан жоғары.

Ескерту. 601-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

7-параграф. Ұшып шығу туралы шешім қабылдау ерекшеліктері. Тіқұшақтар

602. Тікұшақ командирі метеорологиялық жағдайды талдау негізінде АҰЕ бойынша ұшып шығуға шешім қабылдайды, егер:

1) ұшып шығу тікұшақ айлағында (әуеайлағында) нақты ауа райы ұшып көтерілу үшін белгіленген минимумнан төмен емес;

2) ұшып көтерілу үшін қосалқы тікұшақ айлағында (әуеайлақта) нақты ауа райы немесе қону үшін белгіленген минимумнан төмен емес болжам;

3) ұшу бағытында айналып өту мүмкін емес ауа райының қауіпті құбылыстары жоқ;

4) коммерциялық авиация үшін - осы тармақтың 2) тармақшасында, сондай-ақ 603, 604; 611; 944, 945, 946, 947, 948 және 949-тармақтарында, АОН үшін - осы Қағидалардың 603, 604; 611; 1079 және 1080-тармақтарында көрсетілген шарттарға сәйкес келетін қосалқы тікұшақ айлағы (әуеайлақ) болса;

5) тағайындалған тікұшақ айлағында (әуеайлағында) (оқшауланған тікұшақ айлағынан (әуеайлақтан) басқа) ұшып келудің есептік уақытынан 1 сағат бұрын және одан кейін болжанатын метеорологиялық жағдайлар мыналарға сәйкес келсе:

CAT II, III, CAT I, C APV (A немесе B типті аспаптар бойынша 3D қонуға кіру) бойынша қонуға бет алу кезінде - RVR/VIS әуеайлақтың пайдалану минимумынан төмен емес;

NPA (A типті аспаптар бойынша қонуға 2D кіру) үшін - RVR/VIS NPA және НГО (тік көріну) бойынша пайдалану минимумына тең немесе одан жоғары MDA/H тең немесе одан жоғары;

көзбен шолып қонуға кіру үшін – VIS КҰЕ бойынша ұшу үшін көзделген көріну қашықтығының мәнінен кем емес, НГО (тік көріну) қонуға кірудің бастапқы учаскесі басталатын деңгейге тең немесе одан жоғары.

Ескерту. 602-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

603. Қосалқы тікұшақ айлақта (әуеайлақта) болжамдалатын метеорологиялық жағдайлар ұшып келудің есептік уақытынан 1 сағат бұрын және кейін мына көрсеткіштерге сәйкес келуі тиіс:

1) CAT II, III (CAT III A, B) бойынша қонуға кіру кезінде – RVR CAT I бойынша пайдалану минимумнан кем емес және рұқсат етілген DH/DA;

2) CAT I бойынша қонуға кіру кезінде – DH/DA CAT I +200 фут (60 м) және VIS + 400 м;

3) нақты емес қонуға кіру жүйелері NPA бойынша – NPA минимумы: RVR/VIS + 400 м және MDA/H + 200 фут (60 м);

4) қонуға көзбен шолып кіру үшін - VIS КҰЕ бойынша ұшу үшін көзделген көріну қашықтығының мәнінен кем емес, НГО (тік көріну) қонуға кірудің бастапқы учаскесі басталатын деңгейге тең немесе одан жоғары.

Ескерту. 603-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

603-1. Тікұшақтар үшін КҰЕ және АҰЕ бойынша ұшулар кезіндегі отын және май қоры коммерциялық авиация үшін - осы Қағидалардың 955, 956, 957, 958, 959 және 960 -тармақтарында АҰЕ үшін - осы Қағидалардың 1081, 1082, 1083, 1084, 1085 және 1086-тармақтарында баяндалған талаптарға сәйкес келеді.

Ескерту. 603-1-тармақпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

8-параграф. АҰҚ бойынша ұшып шығуға шешім қабылдау. Ұшақтар

Ескерту. 8-параграфтың тақырыбы жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

604. Тағайындалған әуеайлақта және қосалқы әуеайлақтарда АҰҚ бойынша шешім қабылдау кезінде мыналар ескерілмейді:

1) ұшып келу уақытына болжамдалатын қауіпті ауа райы құбылыстары;

2) ұшып келу уақытына болжамдалатын желдің ұйытқуы;

3) егер бұлттардың нақты және (немесе) болжалды мөлшері екі октанттан аспайтын болса, қонуға визуалды кіру кезіндегі немесе айналмалы маневр жасау арқылы кіру кезіндегі БТШБ;

4) ұшып келу уақытына болжамдалатын көріну деңгейінің уақытша (TEMPO) нашарлауы және (немесе) бұлттардың төменгі деңгейінің төмендеуі.

Ұшып шығуға шешім қабылдау кезінде әуеайлақ бойынша (TAF және TREND) болжамдарды қолдану осы Қағидаларға 21-қосымшасында келтірілген.

605. Ерекше дағдыларды қолдану қажет болатын әуеайлақ ӘКК-нің осы әуеайлағына ұшуға жарамды рұқсаты болса, қосалқы әуеайлақ болып таңдалады.

606. Жайсыз навигациялық және (немесе) метеорологиялық жағдай немесе жанармай құю бару әуеайлақтан ШҚБ (МТБ) арқылы оған өту мүмкін болатын қосалқы әуеайлағын таңдауға мүмкіндік беретін жағдайда, PNR қосалқы әуеайлағына өту шегінен ұшып шығу туралы шешімді қабылдау мүмкін болады.

607. ӘК экипажының командирі осы Қағидалардың 606-тармағында көрсетілген шарттарда шешім қабылдайды, егер:

1) PNR-ден бару әуеайлағына және қосалқы әуеайлағына дейін ұшу ұзақтығы 2 сағаттан аспаса;

2) тағайындалған әуеайлақ пен қосалқы әуеайлақта нақты ауа райы минимумнан төмен болмаса (нақты ауа райына тәуелсіз түрдегі ұшудың есептік ұзақтығы 2 сағаттан аспаса);

3) тағайындалған әуеайлақ пен қосалқы әуеайлақта ұшып келу уақытына болжамдалатын ауа райы осы Қағидалардың 601-тармағының талаптарына сәйкес келгенде;

4) тағайындалған әуеайлағына ұшып келу уақытындағы ӘК бортындағы отынның есептік мөлшері әуеайлақтан ШҚБ (МТБ) ұшып өткеннен кейін ҰҚЖ деңгейінен 450 м (1500 фут) биіктікте кемінде 1 сағат ұшуға жеткенде;

5) оқшауланған әуеайлағына ұшу кезінде – піспекті қозғалтқышы бар ұшақтар үшін отынның ақтық қорын қоса есептегенде, крейсерлік эшелонда ұшып өтуге жоспарланған ұшу уақытының 15 %-ын қосқанда 45 минут бойы, немесе қай кезеңнің қысқа болуына байланысты 2 сағат бойы ұшуға арналған отын қоры қажет болып табылады;

газ-турбинді қозғалтқышы бар ұшақтар үшін отынның ақтық қорын қоса алғанда, бару әуеайлақ үстінде отынның қалыпты крейсерлік тұтынылуы кезінде 2 сағат бойы ұшуға арналған жанармай қоры қажет.

Ескерту. 607-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

608. Кету шебі қосалқы әуеайлағына ұшып келу уақытында ӘК-нің бортында ҰҚЖ деңгейінен 450 м (1500 фут) биіктікте кемінде 30 минут ұшуға жететін отын мөлшері қалатындай етіп айқындалады.

609. ӘКК келесі шарттарды сақтаған жағдайда, АҰҚ бойынша ұшып шығуға шешім қабылдайды:

1) тағайындалған әуеайлақта қиылыспайтын екі ҰҚЖ болады: олардың бірі осы типтес ӘК қондыруға жарайтын топырақ жолақ болып табылады да, олардың техникалық жағдайы белгіленген талаптарға (тікұшақтардан басқа) сәйкес келеді;

2) тағайындалған әуеайлағына ұшып келу уақытына нақты және болжамдалатын ауа райы БТШБ минимумнан (қонуға кіру үшін қолданылатын жүйе бойынша барлық ҰҚЖ үшін белгіленген шаманың ең үлкен шамасы) 150 м (500 фут) жоғарыда және 2000 м көріну деңгейінде болады;

3) ҰҚЖ деңгейінен 450 м (1500 фут) биіктікте ӘК бортында қалған отынның есептік қалдығы тағайындалған әуеайлақ ШҚБ (МТБ) төмендегі уақыттар ішінде ұшып өткеннен кейін:

60 минут ұшу – ең жоғары сертификатталған ұшу салмағы 5700 кг-нан асатын газ-турбинді қозғалтқыштары бар ұшақтар үшін;

45 минут ұшу – ең жоғары сертификатталған ұшу салмағы 5700 кг-нан аспайтын піспекті немесе газ-турбинді қозғалтқыштары бар ұшақтар үшін;

4) 30 минут ұшу – тікұшақтар мен дирижабльдер үшін.

610. Әуеайлақ ауданында АҰҚ бойынша жаттығу ұшуларын орындау кезінде, егер нақты және болжамды БТШБ 50 м (170 фут) болса, және көріну деңгейі осы әуеайлақта жаттығу ұшулар үшін белгіленген минимумнан 500 м (1650 фут) жоғары болса, ұшып шығу туралы шешімді қосалқы әуеайлақсыз қабылдауға рұқсат етіледі.

9-параграф. КҰҚ бойынша ұшып шығу және ұшып келу туралы шешім қабылдаудың ерекшеліктері

611. КҰҚ бойынша ұшуды орындау үшін ӘКК ұшып шығу туралы шешімді келесі шарттарда қабылдайды:

1) ұшып шығу, тағайындалған және қосалқы әуеайлақтарда нақты ауа райы ӘКК-нің минимумға сәйкес келсе және КҰҚ бойынша ұшу үшін қарастырылған ауа райынан төмен болмаса;

2) авиациялық жұмыстар ауданында, тағайындалған және қосалқы әуеайлақта бағыт бойынша БТШБ мен болжамдалатын көріну деңгейі КҰҚ бойынша ұшуларда қарастырылған минимумнан кем емес;

3) белгіленген шектеулер шегінде ұйытқуларды ескермегендегі желдің болжануы;

4) ұшу бағыты бойынша (авиациялық жұмыстар ауданында) айналып өту мүмкін болмайтын қауіпті метеорологиялық құбылыстар болмаса және болуы болжанбаса.

612. Қосалқы әуеайлақ болмаған жағдайда, КҰҚ бойынша шешім қабылдауға рұқсат етіледі:

1) егер, тағайындалған әуеайлағына ұшып келудің есептік уақытынан 1 сағат бұрын және кейін көріну деңгейі 500 м және КҰҚ бойынша белгіленген минимумнан БТШБ 50 м (170 фут) болса;

2) тікұшақпен авиациялық жұмыстарды орындау кезінде – егер, бағыт бойынша және авиациялық жұмыстар ауданындағы болжалды көріну деңгейі КҰҚ бойынша ұшу және авиациялық жұмыстардың осы түрлеріне арналған минимумнан төмен болмаса.

613. Бағыт бойынша КҰҚ бойынша ұшып шығуға шешім қабылдау кезінде авиациялық жұмыстар ауданында тағайындалған әуеайлақ пен қосалқы әуеайлақтағы көріну деңгейінің уақытша (ТЕМРО) өзгерістері және (немесе) БТШБ олардың ең төменгі мәні бойынша ескеріледі.

Сонымен бірге, көріну деңгейінің уақытша (ТЕМРО) өзгерістері және (немесе) БТШБ ӘКК мен ӘК АҰҚ бойынша ұшуға жіберілген жағдайда ескерілмеуі мүмкін.

614. Егер, БТШБ нақты және болжамдалатын мөлшері ұшу биіктігінен екі октанттан аспайтындай дәрежеде төмен болса және бұлттардың жоғарғы шекарасынан кемінде 300 м (1000 фут) жоғары ұшу қамтамасыз етілсе, бағыт бойынша авиациялық жұмыстар ауданында ұшып шығу, бару және қосалқы әуеайлақтарында ол ескерілмейді
.

615. Әуеайлақтың метеорологиялық орган болмаған кезде авиациялық жұмыстарды бастаудан бұрын ӘК-нің экипажы болжамдарды жасауға және ӘК экипажына болжамның жолдануына жауапты әуеайлақтың метеорологиялық органға жеткізу үшін нақты ауа райы туралы мәліметтерді ӘҚҚ диспетчерінің сұрауы бойынша хабарлайды.

Авиациялық жұмыстарды орындау үшін ұшып шығу туралы шешімді жұмыс ауданы бойынша алынған болжамдар негізінде ӘКК қабылдайды.

10-параграф. ӘК-не техникалық қызмет көрсету

616. ӘК пайдаланушы келесілерді қамтамасыз етеді:

1) ӘК-ін ұшуды орындауға жарамды жағдайда күтіп ұстауға;

2) жоспарланған ұшу үшін қажетті болып табылатын ӘК-нің, оның құрамдас бөліктерінің және апатты жабдықтарының ақаусыздығы;

3) ұшуға жарамдылығы туралы шынайы сертификатының (ұшуға жарамдылығы туралы куәлігінің) болуы.

617. ӘК тіркелген мемлекеттің пайдалану құжаттамаларына сәйкес жүзеге асырылатын ӘК-не техникалық қызмет көрсету. Егер, ӘК-не техникалық қызмет көрсету орындалмаса және пайдалану құжаттамада және (немесе) тиісті құжатта (ары қарай - техникалық қызмет көрсету куәлігі) тиісті жазбалармен расталмаса, ӘК-ін пайдалануға рұқсат берілмейді.

618. Азаматтық ӘК-ге техникалық қызмет көрсетуді және жөндеуді авиациялық техникаға техникалық қызмет көрсету және жөндеу жөніндегі сертификатталған ұйымдар, уәкілетті ұйым берген немесе таныған қолданыстағы куәлігі бар авиация персоналы жүргізеді.

Пайдаланушы техникалық қызмет көрсетуді реттеу жөніндегі нұсқаулыққа сәйкес техникалық қызмет көрсету жөніндегі барлық жұмыстардың жүргізілуін бақылауды қамтамасыз ететін адамды немесе тұлғалар тобын жұмысқа жалдайды.

Пайдаланушы техникалық қызмет көрсету бағдарламасына (регламентіне) сәйкес өз ӘК-іне техникалық қызмет көрсетуді жүргізуді қамтамасыз етеді.

Ескерту. 618-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.

619. Пайдаланушы мынадай тіркелетін деректердің кезең ішінде сақталуын қамтамасыз етеді:

1) әк және қызмет ету мерзімі шектелген барлық агрегаттарды пайдаланудың жалпы уақыты (тиісінше сағат, күнтізбелік уақыт және цикл);

2) ұшу жарамдылығын сақтау туралы барлық міндетті ақпараттың сәйкестігі туралы ағымдағы мәліметтер;

3) модификациялар мен жөндеулер туралы тиісті толық деректер;

4) әк немесе оның агрегаттарына міндетті жөндеуаралық қызмет мерзімін сақтай отырып, соңғы техникалық қызмет көрсетуден кейін пайдалану уақыты (тиісінше сағат, күнтізбелік уақыт және цикл);

5) ӘК техникалық қызмет көрсету бағдарламасын сақтау туралы ағымдағы мәліметтер;

6) пайдалануға рұқсат беру сертификатына қол қою кезінде барлық талаптардың орындалғанын куәландыратын техникалық қызмет көрсету туралы толық деректер.

Жоғарыда көрсетілген 1) -5) тармақшалардағы тіркелетін деректер тиісті агрегатты пайдаланудан түпкілікті алынғаннан кейін кемінде 90 (тоқсан) күн сақталады, ал осы тармақтың 6) тармақшасында көрсетілген тіркелетін деректер пайдалануға рұқсат беру сертификатына қол қойылғаннан кейін 3 жыл сақталады.

Ескерту. 619-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.

620. ӘК-ің барлық түрлендірілу және жөндеу жұмыстары ӘК тіркеуге алған мемлекеттегі міндетті талаптарға сәйкес жүзеге асырылады.

620-1. Техникалық қызмет көрсету жөніндегі ұйым ондағы ақпаратты ағымдағы талаптарға сәйкес келтіру үшін рәсімдер жөніндегі нұсқаулыққа қажетті өзгерістер енгізуді қамтамасыз етеді.

Рәсімдер бойынша басшылыққа барлық түзетулердің даналары басшылық берілген барлық ұйымдарға немесе тұлғаларға дереу жіберіледі.

Ескерту. Қағидалар 620-1-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.

11-параграф. Рульдеу

621. Әуеайлақтың маневрлеу алаңында ӘК-ін жүргізудің орындалуы тек оны басқарушы тұлғаға қатысты келесі шарттардың қамтамасыз етілуінде жүзеге асырылады:

1) пайдаланушы немесе тағайындалған агент тарапынан тиісті түрде уәкілеттілік берілген болса;

2) ӘК-ін жүргізу үшін толығымен дайындықтан өткен болса;

3) радиотелефонды пайдалануына рұқсат етілген болса;

4) әуеайлақтың жоспарына, қозғалыс бағыттарына, таңбаланудың, жарықтың және сигналдардың белгілеріне және ӘҚҚ органының нұсқауларына, фразеология мен қағидаларға қатысты құзырлы тұлға тарапынан нұсқаулықтан өтсе, сондай-ақ, әуеайлақтағы ұшақтардың қауіпсіз қозғалысының қажетті пайдалану стандарттарының сақталуын қамтамасыз ете алады.

622. Кабинадағы жұмыс орындарына жайғасқаннан кейін ӘК-нің экипажы ӘКК-нің жетекшілігімен ұшуға дайындық жұмыстарын жүргізеді. ӘКК ұшу алдында ӘК экипажының ұшуға дайындығына көз жеткізеді.

623. Бақыланатын әуеайлақта жүргізу мен тіркеп сүйреу ӘҚҚ органынан – перрондағы қозғалысты басқару органынан алынған жүргізуге деген тиісті рұқсатты және әуеайлақ бойынша жүргізу схемасы туралы ақпаратты алғаннан кейін ұшқыш тарапынан орындалады.

ӘҚҚ органы экипажға жүргізудің немесе тіркеп сүйреудің қауіпсіздігін қамтамасыз етуге қажетті басқа ақпаратты жеткізеді.

Бақыланатын әуеайлақтарында және алаңқайларда жүргізуді бастау алдында, ӘКК ұшу алаңын тексеріп, жүргізу бағытын таңдайды.

624. Әуеа йлақ бойынша ӘК-нің қозғалысын басқаратын ӘҚҚ органы:

1) экипажға шектеулер туралы ақпаратты жеткізеді;

2) белгіленген схема бойынша ӘК-нің әуеайлақтағы қозғалысы туралы нұсқаулар береді;

3) экипаждарға ӘК-лерінің өзара орналасуы, соның ішінде көріну 550 м кем болатын деңгейі шарттарда жүргізу кезінде бір бағыт бойынша жалғаса орналасуы туралы ақпараттандырады.

625. Әуеайлақтағы маневрлеу алаңында ӘК қозғалысын басқару жөніндегі қызметтер ӘҚҚ органы тарапынан жүзеге асырылады.

626. Тіркеп сүйреу қауіпсіздігі тіркеп сүйреуге жетекшілік етуші тұлға тарапынан қамтамасыз етіледі. ӘК-ін тіркеп сүйреу кезінде тіркеп сүйреуге жетекшілік етуші тұлға мен экипаж арасында сөйлесу құрылғылары арқылы, радио арқылы немесе орнатылған сигналдардың көмегімен визуалды түрде екі жақты байланыс құрылады.

Тіркеп сүйреу ӘК-де аэронавигациялық жарықтар мен жарқылдағыш шамшырақтардың қосулы күйінде жүзеге асырылады.

627. Бақыланатын әуеайлақтарында қозғалтқыштың (қозғалтқыштардың) іске қосылуына дейін экипаж автоматты хабар тарату мүмкіндігі болса метеорологиялық ақпаратты тыңдайды да, өзі қарасты болып табылатын органға ағымдық ақпараттың индексін мәлімдейді, одан қозғалтқышты (қозғалтқыштарды) іске қосуға рұқсат сұрап, рұқсатты алады.

628. Қозғалтқышты іске қосылу алдында, оны іске қосушы тұлға адамдардың қауіпсіздігіне және сынуы мүмкін немесе іске қосу кезінде қауіп туғызуы мүмкін бөгде заттардың бар-жоғын тексеріп алады да, жарқылдағыш шамшырақтарды іске қосады. Іске қосудың қауіпсіздігіне тікелей көз жеткізу мүмкін болмаған жағдайда, іске қосушы тұлға сөйлесу құралдары, радио арқылы немесе орнатылған сигналдардың көмегімен қажетті ақпаратты қозғалтқыштардың іске қосылуын жерден басқарып отырған тұлғадан алады.

629. ӘКК-нің қозғалтқышты бақыланатын әуеайлақта іске қосу немесе қозғалтқыштың бақыланбайтын әуеайлақта ұшу өндірісі мақсатында іске қосу туралы сұрауы ұшуды бастау туралы шешім қабылданғанын білдіреді.

630. ӘК-ін тұрақ орнында бұрып жүргізу ӘК-нің шығарылуын қамтамасыз ететін тұлғаның сигналдары бойынша, мұндай тұлға болмаған жағдайда ӘК-нің шешімі бойынша орындалады.

Түнде немесе күндізгі уақытта көрінуін деңгейі 2000 м-ден төмен болатын кезде жүргізу аэронавигациялық жарықтар мен фаралардың қосылғанда жүзеге асырылады.

631. ӘК-ін тұрақ орнында бұрып жүргізу қарсы алушы тұлғаның (сигнал берушінің) тұрақтағы ӘК-нің жайғасу жүйесінің сигналдары бойынша, мұндай тұлға болмаған жағдайда – ӘКК-нің шешімі бойынша жүзеге асырылады.

Қарсы алушының (дабыл берушінің) дабылдары осы Қағидалардың 13-қосымшасында берілген. Егер ӘК бекітілген таңбалау белгілері бойынша белгіленбесе, ӘКК бұл туралы өзі қарайтын ӘҚҚ органына хабарлайды.

Жарық-сигналды құрылғылармен және радиостанциясымен жабдықталған автомобиль мынадай жағдайларда қолданылады:

1) экипаждың сұранысы бойынша;

2) көріну деңгейі шектеулі болған жағдайда;

3) әуеай лақтағы маневрлеу алаңындағы қозғалыс схемалары күрделі болғанда;

4) аэронавигациялық ақпараттар немесе ӘҚҚ жергілікті қағидалар жинақтарында қарастырылған жағдайларда.

632. Экипажға жүргізуді бастауға және жалғастыруға мына жағдайларда рұқсат етілмейді:

1) тежегіш жүйелеріндегі қысым пайдалану шектеулерге сәйкес келмесе немесе тежегіштердің ақауы бар екендігі туралы басқа да белгілер болса;

2) бақыланатын әуеайлақта ӘҚҚ органының рұқсаты алынбаса;

3) кедергілердің болуы, тұрақ орнының немесе жермен жүру жолдарының қанағаттанықсырмайтын жағдайы себепті жүргізудің қауіпсіздігі қамтамасыз етілмесе;

Жүргізудің басында экипаж тежегіш жүйесінің жұмысқа жарамдылығын тексереді.

633. Ұшу экипажының мүшелері айналадағы жағдайды, радиоалмасуды қадағалап отырады да, кедергілер туралы ӘКК-не ескертеді.

Жүргізу бағытында кедергілер айқындалған жағдайда ӘКК соқтығысудың алдын алу жөніндегі шараларды атқарып, кедергінің бар екенін ӘҚҚ органына мәлімдейді.

634. Жүргізу жылдамдығы жүргізу жүзеге асырылатын жазықтықтың жайына, кедергілердің бар-жоғына және көріну деңгейінің шарттарына қарай ӘКК тарапынан таңдалады.

635. ӘК-рінің бір-біріне қарама-қарсы жүргізілуі кезінде ӘКК жылдамдық қауіпсіз деңгейге дейін азайтады да, оң қапталына ала отырып, бір-бірінен сол жағымен алыстайды.

Қиылысатын бағыттарда ӘК-нің жақындауы кезінде ӘКК оң жақпен ірекет етіп келе жатқан ӘК-ін өткізіп жібереді.

Рульдеу бара жатқан ӘК-ін басып озуға болмайды.

636. ӘҚҚ органынан алынған нұсқауға қарамастан, қиылысу, ҰҚЖ немесе жермен жүру жолына орнығу алдында ұшу экипажы және (немесе) ӘК-нің тіркеп сүйрелеуін жүзеге асырушы тұлғалар маневрдің қауіпсіздігіне көз жеткізеді.

637. Ұшып кету алдында экипаж нақты ауа райының ұшып кетуге арналған минимумға сәйкестігіне және ҰҚЖ жайының ӘК-нің ҰТС шектеулеріне сәйкестігіне көз жеткізеді.

ҰҚЖ-да ұзақ уақыт тұрып қалу жағдайында ӘКК жолаққа тұру алдында ӘҚҚ органына ұшып кетуге дайындалу үшін қажетті уақыт туралы хабарлайды.

12-параграф. Ұшып көтерілу

638. Ұшып көтерілудің алдында:

1) экипаж биіктікті өлшеу құралдарының осы Қағидалардың 490-тармағының талаптарымен сәйкес орнатылуын тексереді;

2) ӘКК ӘК-нің және экипаждың ұшып кетуге дайындығына көз жеткізеді;

3) ӘКК ҰҚЖ-да және ұшып кету траекториясының алдында байқалатын кедергілердің жоқ екеніне көз жеткізеді;

4) ӘКК нақты ауа райының ұшып кетуге арналған минимумға және ӘК-нің ҰТС шектеулерінің ҰҚЖ сәйкестігіне көз жеткізеді;

5) бақыланатын әуеайлақта ӘК экипажы ұшып кету рұқсатын ӘҚҚ органынан алады.

639. ӘҚҚ органының немесе ATIS хабарламасы арқылы алынған ҰҚЖ-ның үш бөлігінде – жүріс басында, орта нүктесінде және ҰҚЖ-ның соңында көріну деңгейінің қашықтығы туралы ақпарат болғанда, ӘКК алынған RVR мәндерін бағалайды және оларды ұшып кетудің қауіпсіз өндірісі үшін ең төменгі мәні бойынша есептейді.

Егер, үзілген ұшудың бар болған қашықтығы (бұдан әрі - ҮҰБҚ) ҰҚЖ-ның 2/3 ұзындығынан аспаса, "A", "B" және "C" санатты ӘК-лері үшін RVR-ді жүріс басында және ҰҚЖ-ның ортасында ескеруге рұқсат етіледі.

"D" санатты ӘК-лері үшін RVR ең төменгі мәні бойынша жүріс басында, орта нүктесінде және ҰҚЖ-ның соңында ескеріледі.

ӘҚҚ органынан немесе ATIS арқылы хабарланған метеорологиялық көріну деңгейін 600 м-ден төмен шамаға дейін нашарлататын күшті нөсер түріндегі жауын-шашынның болатыны туралы ақпарат алған кезде, ӘК желдің басталуы туралы алдын-ала ескерту жүйесімен жабдықталмаған болса, ӘКК ұшуды жүзеге асырмайды.

640. ҰҚЖ-ның бөліктерінде метеоқұбылыстардың немесе минимумнан төмен мәнге дейін көріну деңгейін нашарлататын өндірістік түтіннің болуында тікұшақ – ӘКК-не ӘҚҚ органының келісімімен ҰҚЖ-ғы метеошарттардың минимумға сәйкес келетін тұсынан ұшып кетуіне рұқсат етіледі.

641. Егер экипаж ұшудың екінші шеңберіне кеткен ӘК-не кедергі туындататыны туралы ақпарат алса, ұшып кетуді орындауға жол берілмейді.

642. Осы Қағидалардың 452 және 1414-тармақтарында қарастырылған жағдайлардан тыс жағдайларда, жұмыс істеп тұрған жарық-сигнал жабдықтары жоқ әуеайлақтарда (тікұшақ айлағында, қону алаңында) түнде ұшып кетуге болмайды.

643. ӘК-нің ұшып кетуі орналасқан ҰҚЖ-ның сипаттамалары екпін басталған орыннан бастап ӘК-нің нақты ұшу салмағы мен ұшып кету шарттарына қойылатын талаптарға сай келгенде ҰҚЖ нүктесінен жүзеге асырылады.

644. Бақыланбайтын әуеайлақтарда ұшып көтерілудің басталу орнын және оның бағытын ӘКК айқындайды. Ұшып көтерілу алдында диспетчерлік аймақта орналасқан бақыланбайтын әуеайлақта ӘКК өзі жауапты ауданында орналасқан ӘҚҚ органының жиілігінде ұшып көтерілудің орны мен магниттік бағытын береді.

Ескерту. 644-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.

645. Ұшып кетуді ӘКК немесе оның нұсқауы бойынша екінші ұшқыш орындайды.

646. Егер, ӘК ұшып шығу кезінде берілген бағыттан ұшуды жалғастыру қауіпсіздікті қамтамасыз етпейтіндей дәрежеде ауытқып кетсе, ұшып шығу тоқтатылады. ӘК-нің жерден көтерілу жылдамдығы ұшу нұсқаулығында бекітілген жылдамдықтан аз болуына жол берілмейді.

647. Егер, ұшып шығуды жалғастыру туралы шешімді қабылдау жылдамдығына жетпеген жағдайда, қозғалтқыштың істен шығуы немесе басқа да ақаулардың пайда болуы кезінде ұшып шығу тоқтатылады. Ұшып шығуды тоқтатуды туындатқан себептер айқындалып, жойылғанға дейін қайта ұшып шығуға болмайды.

648. ӘК-нің ұшып шығуы ӘКК-нің шешімі бойынша фаралардың қосулы күйінде 50 м (170 фут) кем болмайтын биіктікке дейін жүзеге асырылады.

649. Ұшудың қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін қажет болатын жағдайлардан тыс уақытта, ӘК жылдамдық алуды бастаған сәтінен бастап:

1) 200 м (650 фут) биіктікке көтерілгенге дейін;

2) 200 м (650 фут) төмен көлденең ұшу орындалғанда экипажға радиобайланыс орнатуға, ал ӘҚҚ органына экипажды шақыруға рұқсат етілмейді.

13-параграф. Биіктікке көтерілу

650. Ұшып шыққаннан кейін биіктікке көтерілу әуеайлақтың үстінде төмендегі жылдамдық мәндерінен төмен болмайтын ұшып шығу бағытымен жүзеге асырылады:

1) ӘК-ге 50 м (170 фут), авиациялық жұмыстар осы және одан төмен биіктіктерде атқарылатын болса;

2) 120 м (394 фут), ҰПН-да басқаша көрсетілмеген болса.

651. ӘК-нің бақыланатын әуеайлақ ауданынан шығуы бекітілген схема немесе ӘҚҚ органының нұсқаулары бойынша жүзеге асырылады.

652. Биіктікке көтерілу кезінде ауысу биіктігін кесіп өту кезінде ұшу экипажы барометрлік биіктік өлшеуіш құралдарының ауқымының қалыпты қысымға 1013,25 гПа (760 сн.бғ.мм.) ауыстырады, олардың көрсеткіштерін салыстырады.

653. Биіктікке көтерілу процесінде экипаждар СЕБЖ-ің (TCAS) іске қосылуын, әсіресе, автоұшқыштың іске қосулы болуында, биіктікті жинаудың соңғы 300 м (1000 фут) бөлігінде берілген эшелонға (биіктікке) жеткенге дейін 7 м/сек тік жылдамдық бойынша ұсынылатын шектеулерді сақтап отырады.

654. Егер, ӘК-нің ӘҚҚ органы тарапынан бекітілген немесе берілген шепке ӘҚҚ органымен берілген эшелонды (биіктік) алу мүмкіндігі болмаса, экипаж бұл туралы ӘҚҚ органына дер кезінде хабарлайды.

655. Берілген эшелонды жинап біткен соң, экипаж барометрлік биіктік өлшеуіш құралдарының көрсеткіштерін салыстырады.

14-параграф. Крейсерлік ұшу (бағдар бойынша ұшу)

656. Экипаж ұшуда ӘК-нің тұрған орнын тұрақты түрде бақылап отырады.

657. Егер бақыланатын ұшу барысында ағымдағы ұшу жоспарынан байқаусызда ауытқу орын алса, экипаж мынадай іс-қимылдарды қабылдайды:

1) егер ӘК жол торабынан ауытқыса – берілген жол торабына жылдам қайта оралу мақсатында ӘК-нің бағдарын түзетеді;

2) егер екі бақылау пункттері арасындағы крейсерлік эшелондағы нақты әуе жылдамдығының орташа мәні айнымайтын болмаса немесе ұшу жоспарында көрсетілген нақты әуе жылдамдығынан плюс-минус 5%-ға өзгеретіндігі күтілетін болса – бұл туралы ӘҚҚ органына хабарланады;

3) егер кезекті жоспарланған бақылау пунктінен ұшып өтудің нақтыланған есептік уақыты ол туралы ӘҚҚ органына хабарланған уақыттан 2 минуттан астам ерекшеленетіндігі байқалса, ӘК-нің экипажы ӘҚҚ органына нақтыланған уақыт туралы хабарлайды.

658. Басқа әуеайлағына бару бағытын өзгерту мақсатында ұшу жоспарындағы өзгеріс отын қорына қойылатын талаптарды сақтай отырып, ұшу бағытын өзгерту жүргізілген орыннан бастап жүргізіледі.

659. Ұшуда қауіпті метеорологиялық құбылыстар аймағына жақындау белгілері туындаған немесе тиісті ақпарат алынған кезде ӘКК егер күтілетін шарттарда ұшуға ҰПН-да рұқсат етілмесе қауіпті аймақты айналып өтеді. Осы себепті межелі орынға дейін ұшуды жалғастыру мүмкін болмаған кезде ӘКК-не қосалқы әуеайлағына қонуды жүргізуге немесе ұшып шығу әуеайлағына қайтып оралуға рұқсат етіледі.

Белгіленген бағыттағы әуеайлағына қауіпсіз ұшуды жалғастыру болмағандықтан ұшып шығу әуеайлағына уақытылы оралу немесе қосалқы әуеайлағына кету экипаждың дұрыс шешімі деп есептеледі.

Қабылданған шешім және өзінің іс-қимылдары туралы ӘКК байланыс болған кезде одан әрі ұшудың қауіпсіздігін қамтамасыз ету бойынша қажетті шараларды қабылдайтын ӘҚҚ органына хабарлайды.

Басқа ӘК қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында метеорологиялық шарттармен байланыстылардан өзге кездескен ұшудың қауіпті шарттары туралы тиісті авиациялық ұйымдарға жедел түрде хабарланады.

660. Қосалқы әуеайлағына ұшу оңтайлы ұшу бейінімен ӘКҚ органы қамтамасыз етеді, ӘК экипажының сұрауы бойынша болса – әуе жолдарынан тыс (мүмкіндігіне қарай) ең қысқа арақашықтық бойынша қамтамасыз етіледі.

661. Ұшу кезінде ӘК-нің ұшу экипажы келіп түсетін аэронавигациялық және метеорологиялық ақпаратты белгіленген әуеайлақта және қосалқы әуеайлақтарда ұшу бағыты бойынша талдайды және отын шығынын қадағалауды жүргізеді.

Егер борттағы отынның қалдығы отын қорындағы сомадан және қосалқы әуеайлағына дейін ұшуды орындау немесе оқшауланған әуеайлағына дейін ұшуды орындау үшін қажет етілетін отыннан кем болса – ӘКК ӘҚҚ органына авариялық жағдайдың орын алу мүмкіндігі туралы хабарлайды және осы тараудың 4-параграфындағы талаптарына сәйкес әрекет етеді.

662. Метеорологиялық жағдайлардың нашарлауы немесе белгіленген әуеайлақтың немесе қауіпсіз қонуды жүргізуге мүмкіндік бермейтін қосалқы әуеайлақтың техникалық жағынан дайын еместігі туралы ақпарат алынған кезде басқаруында ӘК болатын ӘКҚ органы бұл туралы жедел экипажға хабарлайды.

663. Аэронавигациялық және метеорологиялық жағдайды талдау негізінде ӘКК-не ұшуда қосалқы әуеайлақты таңдауға рұқсат етіледі.

664. АҰҚ бойынша ұшу белгіленген қону әуеайлақ бағытында егер ұшып келудің есептік кезеңіне көрсетілген әуеайлақта немесе межелі орынның қосалқы әуеайлақтың бірінде қону осы Қағидалардың 6-тарауының 11-параграфындағы талаптарымен бекітілген пайдалану минимумдарын сақтай отырып орындалатындығы жөнінде ақпарат болса ғана жалғастырылады.

665. Қосалқы әуеайлағына кету шебі тұрған ӘҚҚ ауданына шығу кезінде экипаж ӘҚҚ органына кету шебінен ұшып өтудің есептік уақыты және таңдап алынған қосалқы әуеайлақ туралы хабарлайды.

ӘК VOLMET автоматтандырылған жүйесінің хабар тарату аймағынан тыс қалған жағдайда ӘҚҚ органы шұғыл түрде нақты және болжанып отырған ауа райы туралы деректерді, сондай-ақ қосалқы әуеайлақтың немесе белгіленген әуеайлақтың ӘК-ін қабылдауға техникалық дайындығын растауды сұратады және бұл мәліметтерді экипажға жеткізеді.

666. Кету шебінен белгіленген әуеайлағына дейін ұшуды жалғастыруға шешімді, ӘКК егер соңғы ақпарат:

1) ұшып келу уақытына ауа райы болжамы осы Қағидаларда белгіленген қосалқы әуеайлағына арналған талаптарға сәйкес келетін метеожағдайлар көзделетінін;

2) белгіленген әуеайлақта нақты ауа райы минимумнан төмен болмайтынын;

3) белгіленген әуеайлақтың ӘК-ін қабылдауға техникалық дайындығы туралы растау алынғанын көрсететін болса, қабылдайды.

15-параграф. Төмендеу, қонуға кіру және қону

667. Қонуға кіру басталғанның алдында ӘК-нің экипажы қонуға дайындықты жүргізеді.

668. ҰҚЖ, қону бағдарын ауыстырған немесе бұрын қабылданған шешімдерді өзгертуді талап ететін шарттар пайда болған кезде ӘК-нің экипажы қосымша дайындықты және орындалған операцияларды қайта тексеруді жүргізеді.

669. Бақыланатын ұшу кезінде ұшудың крейсерлік эшелонынан (биіктігінен) төмендеуі ӘҚҚ органының рұқсаты бойынша орындалады. Төмендеу ҰПН шектеулерінен аспайтын режимдерде ұшу бағыты және белгіленген схема бойынша жүргізіледі.

Аэронавигациялық ақпарат құжаттарда, сондай-ақ, ӘҚҚ органының ақпаратында төмендеу шарттары мен шектеулері жоқ болған жағдайда экипаж төмендеуді ҰПН белгілеген режимдерде жүргізеді.

670. Әуе трассасы бойынша ұшуды аяқтау нүктесінен бастап қонуға кірудің бастапқы кезеңінің бақылау нүктесіне дейін ӘК маневрлеу белгіленген STAR бойынша немесе ӘҚҚ диспетчері басып кеткен траекториясы бойынша жүргізіледі.

671. АҰҚ бойынша ұшу кезінде таулы әуеайлақтарда (олардың аудандарында) диспетчер сұратқан траекториялар бойынша ӘК төмендеуі РЛБ, борттық навигациялық жабдықтың тұрақты жұмысының болуы, экипаж және ӘК орналасқан орны диспетчері білімдері болған жағдайда аэронавигациялық ақпарат жинағында айқындалған қауіпсіз эшелон немесе ұшу биіктігін алғанға дейін жүргізіледі.

672. ӘК минималды қауіпсіз эшеллоннан төмен таулы әуеайлағына қону үшін төмендеуі мына жағдайларда:

1) АҰҚ бойынша ұшу кезінде – қонуға кіру схемасын сақтай отырып, РЛБ немесе борттық навигациялық жабдықтың тұрақты жұмысы болған кезде төмендеу басталғанда белгіленген шебін аралап ұшқаннан кейін;

2) КҰҚ бойынша ұшу кезінде – қонуға кірудің РТҚ (болған жағдайда) міндетті түрде қолдана отырып осы Қағидаларға сәйкес жүргізіледі.

673. Борттық навигациялық жабдықтың тұрақты жұмысы, үздіксіз РЛБ (экипаждың баяндамасы бойынша) немесе тұрақсыз екі жақты радиобайланыс болмаған кезде минималды қауіпсіз эшелоннан (биіктіктен) төмендету, төмендету және маркерленген шепті аралап ұшқаннан кейін ғана қонуға кіру схемасы бойынша рұқсат етіледі.

674. Төмендеу барысында ӘК-лерінің экипаждары СЕБЖ (TCAS) іске қосылуын болдырмау үшін 7 м/сек тік жылдамдық бойынша берілген эшелонға (биіктік) дейінгі 300 м (1000 фут) ұсынылған шектеулерге шыдайды.

675. Белгіленген немесе берілген шепке берілген эшелонға (биіктікке) шығу мүмкін болмаған кезде экипажы бұл туралы ӘКҚ органына уақтылы хабарлайды.

676. ӘК-рі арасындағы аралықты реттеу мақсатында ӘҚҚ органы векторлауды жүргізеді және осы ӘК-сі үшін рұқсат етілетін шектерде ілгерілемелі және тік жылдамдықтар режимін береді. Векторлауды жүзеге асыру кезінде ӘҚҚ органы беретін параметрлерді ұстап тұру дәлдігін ӘК-нің ҰТС-ын ескере отырып, ӘК-нің ұшу экипажы қамтамасыз етеді.

Экипажға қажетті жол торабын ұстап тұруға мүмкіндік беретін векторлау ұшқышқа нақты бағдарларды көрсету арқылы қамтамасыз етіледі.

677. Егер ӘК бұрын берілген маршруттан ауытқумен бағыттала бастаған жағдайда, экипажға ӘҚҚ органы осындай бағыттаудың мақсаттары туралы хабарлайды.

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. 677-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.

678. ӘК векторлауды ӘҚҚ органы экипажға дербес ұшақ жүргізуді жаңартуға нұсқау және ӘК-нің тұрған жері туралы хабар бергеннен кейін тоқтатады. Егер ағымдағы нұсқауларды сақтау нәтижесінде ӘК бұдан бұрын берілген бағыттан ауытқыса ӘҚҚ органы қажет болған жағдайда тиісті нұсқау береді.

679. Векторлау ӘК аспаптар бойынша қонуға кірудің аяқталу кезеңіне шығуына дейін немесе ӘҚҚ органынан визуалды кіруге рұқсат алғанға дейін жалғастырылады. Қонуға кірудің аяқталу кезеңі траекториясына шығу үшін ӘК толық бұру сәті векторлаудың аяқталуы болып табылады. Кіруге рұқсатты ӘҚҚ органы соңғы берілген бағдармен бір уақытта береді.

680. Кіруге рұқсат алғаннан кейін экипаж қонуға кірудің аяқталу кезеңінде дәлдеу құралдарының қолданыс аймағына кіруге дейін соңғы берілген бағдарды ұстап тұрады, одан кейін ӘҚҚ органының қосымша нұсқауысыз қонуға кірудің жалғастырылған аяқталу кезеңінде дәлдеу құралымен берілген желіде ӘК толық бұруды және тұрақтандыруды орындайды.

681. Шұғыл қону талап етілетін ӘК қонуға кезектен тыс кіру қамтамасыз етіледі.

ӘҚҚ органына жалпы кезек тәртібінде қонуды күту үшін отынның жеткіліксіз қалдығы туралы хабарлаған экипаж шұғыл қону талап етілетін ӘК-лерінен басқа ӘК-лері алдында төмендеуге және кіруге маневр жасауды орындауда басым құқыққа ие болады.

682. Қонуға кірер алдында экипажы:

1) өту эшелонында барометрлік биіктікті өлшегіштердің QNH мәніне (QFE мәні сұрау бойынша беріледі) қысымдар ауқымының белгілейді;

2) барлық биіктікті өлшегіштердің көрсетулерін салыстырады;

3) ӘК-нің қонуға дайындығын тексереді.

Ескерту. 682-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

683. АҰҚ бойынша ұшу кезінде ӘК-ге визуалды қонуға кіруге рұқсат беріледі, егер:

1) экипажда жер үстінде тұспалармен визуалды байланыс болса;

2) хабарландырылған БТШ сондай рұқсатты ала отырып, ӘК қонуға кіру бастапқы учаскесі деңгейіне сәйкес келсе немесе сол деңгейден асса; немесе

3) экипаж қонуға кіру бастапқы учаскесі деңгейінде болып немесе құралдар бойынша қонуға кіру схемасы бойынша кез-келген уақытта метеорологиялық жағдайлар визуалды кіру және қонуды орындауға мүмкіндік береді деп хабарлайтын болса.

684. Бақыланатын әуеайлақта қонуға визуалды кіру экипаж ҰҚЖ-мен және (немесе) оның тұспаларымен визуалды байланысты орнату туралы баяндамасынан кейін, ӘКҚ органынан рұқсат алғаннаң соң орындалады.

685. Екі ӘК қонуға бір уақытта кірген кезде қонуға кіруді орындау басымдығына алдында, сол жақтан және төмен ұшып келе жатқан ӘК бірінші ие болады.

686. Осы Қағидалардың 452 және 1414-тармақтарында көрсетілген жағдайлардан өзге, қолданыстағы жарық сигналы жабдықтары жоқ әуеайлақта (тікұшақ айлағы, қону алаңында) түнде қонуға тыйым салынады.

687. Бақыланбайтын әуеайлағына немесе әуеайлақ әуе және (немесе) жерүсті қозғалысына қызмет көрсету уақытша жүргізілмейтін қону алаңы мен бақыланатын әуеайлағына ұшу кезінде экипаж:

1) бақыланатын әуе кеңістігінде ӘҚҚ органына қонудың мөлшерленген уақыты мен орнын хабарлайды;

2) қонуға кіру алдында:

әуеден ҰҚЖ (қону алаңы) тексеріп қарауды және оның жағдайы мен жарамдылығын бағалауды орындайды;

ол тұрған жауапкершілік ауданында ӘҚҚ органының байланыс жиілігінде қону орны және магниттік бағдары туралы мәліметтерді жеткізеді, жерге қонғаннан кейін ӘҚҚ органына кез-келген байланыс түрін қолданып, қону туралы хабарлайды.

687-1. егер ӘКК ҰҚЖ бетінің жай-күйі туралы қолда бар ақпаратқа сәйкес ұшақтың ұшу-техникалық сипаттамалары қауіпсіз қонудың орындалатынын растайтынына көз жеткізбесе, қонуға кіру әуеайлақтан асып кетуден 300 м (1000 фут) төмен жалғаспайды.

Ескерту. Қағидалар 687-1-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.

688. Белгіленген әуеайлағына (немесе қосалқы әуеайлақтардың біріне) қонуға кіру немесе қону ҰҚЖ көрінімділік мәні немесе көрінімділік ұзақтығы осы әуеайлағына құралдар бойынша қонуға кіру нақты түріне арналып бекітілген пайдалану минимумынан төмен болмаса және осы Қағидалардың 312-тармағының шарттары сақталатын болса рұқсат етіледі.

689. Құралдар бойынша қонуға кіру егер хабарланған VIS немесе бақылаушы RVR мәліметтері әуеайлақтың пайдалану минимумынан төмен болса әуеайлақтан жоғары 300 м (1000 фут) төмен немесе қонуға кіру соңғы алаңының басталған жерінен әрі жүргізілмейді.

690. Егер қонуға кіру кезінде FAS шығудан немесе әуеайлақтан жоғары 300 м (1000 фут) төмен кезде, хабарланған VIS немесе бақылаушы RVR мәліметтері әуе айлақтың пайдалану минимумынан төмен болса, қонуға кіру DA/H немесе MDA/H дейін жүргізілуі мүмкін.

ӘК кез келген әуеайлақта пайдалану минимумдарының осы әуеайлағына көрсетілген шектеулерін сақтау қамтамасыз етілмейтін нүктеде қонуға кіруді тоқтатады.

Бақылаудағы RVR дегеніміз RVR-ны бақылайтын бір немесе бірнеше нүктеден (жерге қону аймағы, орта нүкте және ҰҚЖ соңғы жері) хабарланған бекітілген пайдаланатын минимумдарды сақтау мақсатында қолданылатын RVR мәндерін білдіреді. RVR жөнінде ақпарат қолданылған кезде бақыланатын RVR егер мемлекетпен бекітілген басқа өлшемдер жүзеге асырылмаса қону аймағындағы RVR болып табылады.

691. Қонуға кіру DA/H немесе MDA/H төмен жалғастырылуы мүмкін және DA/H немесе MDA/H дейін ҰҚЖ визуалды бағыттарымен визуалды байланыс қонуға кірудің түріне сәйкес бекітілген және сақталатын болса қону жүзеге асырылады.

APV-мен NPA және CAT I бойынша ВПР DA/H немесе MDA/H-да қонуға кіру ұшқышқа көрінетін және танылатын төмендегі бағыттардың кем дегенде біреуі құрамында бар визуалды байланыс бекітілмеген және сақталмайтын болса жалғастырылмайды:

1) жақындау оттар жүйесінің элеметтері;

2) ҰҚЖ шегі;

3) ҰҚЖ шегін маркерлеу;

4) ҰҚЖ шегінің оттары;

5) ҰҚЖ шегінің оттарын айқындау;

6) PAPI, VASI глиссалық оттар;

7) қону белдемі немесе қону белдемін маркерлеу;

8) қону белдемінің оттары;

9) FATO, ӘҚҰ оттары;

10) ҰЖН-да көрсетілген басқа да визуалды тұспалар.

Жақындау оттарының немесе жерге қону аймағының оттары немесе ҰҚЖ осьтік сызығының оттары немесе ҰҚЖ бүйір оттары немесе олардың қосындысынан минимум үш кезектескен ортаңғы сызығы оттарынан құралған визуалды сегменттен тұратын визуалды байланыс бекітілмеген және сақталмаған болса LTS CAT I бойынша қонуға кіру DH-тан төмен болып жалғаспайды.

Егер ұшулар HUDLS бекіткен, кем дегенде 45 м (150 фут) дейін мәліметтер қолданылып жүргізілсе, бұндай көрінбелі сегментке жарық көкжиектердің оттары немесе ҰҚЖ белінің кіру оттары немесе қону белдемінің оттары жарықтарының жақын орналасқан қатары сияқты жер тұспаларың бүйірлік элементтері кіреді.

692. Жақындау оттарының немесе жерге қону аймағының оттары немесе ҰҚЖ осьтік сызығының оттары немесе ҰҚЖ бүйір оттары немесе олардың қосындысынан минимум үш кезектескен ортадағы сызығының оттарынан құралған визуалды сегменттен тұратын визуалды байланыс бекітілмеген және сақталмаған болса CAT II және OTS CAT II бойынша қонуға кіру ШҚБ (DH) төмен жалғаспайды.

Егер ұшулар HUDLS бекіткен, ҰҚЖ шектеулеріне дейінгі мәліметтерді қолданылып жүргізілсе, мұндай визуалды сегментке жарық көкжиектердің оттары немесе ҰҚЖ белінің кіру оттары немесе қону белдемінің оттары жарықтарының жақын орналасқан қатары сияқты жер тұспаларың бүйірлік элементтері кіреді.

693. Жақындау оттарының немесе жерге қону аймағының оттары немесе ҰҚЖ осьтік сызығының оттары немесе ҰҚЖ бүйір оттары немесе олардың қосындысынан минимум үш кезектескен ортадағы сызығының оттарынан құралған визуалды байланыс бекітілмеген және сақталмаған болса HUDLS бекіткен мәліметтерді қолдана отырып немесе ӘК ұшуларын автоматты басқару жүйесі (бұдан әрі - FGS) істен шыққанда пассивті CAT IIIA және CAT IIIB бойынша қонуға кіру ШҚБ (DH) төмен жалғаспайды.

694. ӘК FGS істен шыққанда пассивті немесе ШҚБ (DH) қолдана отырып қонудың екі істен шығу қосарланған жүйесімен CAT IIIB санаты бойынша қонуға кіру егер сенімді визуалды байланысы жақындау оттарының орталық желісінің минимум бір отымен бекітілмеген және сақталмаған болса олардың мәнінен төмен жалғаспайды.

ШҚБ (DH) қолданбай CAT IIIB бойынша қонуға кіруде ҰҚЖ қону белдеміне дейін визуалды байланыс қажет емес.

695. Егер ұшқышқа EVS-те төменде келтірілген визуалды тұспалары көрінбесе және айқындалмаса, CAT I бойынша EVS қолдану арқылы қонуға кіру ШҚБ (DH) төмен жалғаспайды:

жақындаудың оттарының элементтері; немесе

ҰҚЖ шегі, кемінде келесідей бір белгі арқылы айқындалған болса:

ҰҚЖ қону аймағын шектеу үшін жербеттік бастау;

ҰҚЖ шектеулік кіру оттары, кіру идентификацияланған оттары; немесе

кем дегенде мына әдістердің біреуімен айқындалған қону белдемі – ҰҚЖ қону белдемінің бетімен, қону белдемінің оттарымен, қону белдемін белгілеумен немесе ҰҚЖ оттарымен.

696. ҰҚЖ шегінен жоғары 30 м (100 фут) биіктікте төменде келтірілген визуалды тұспаларының кем дегенде біреуін ұшқыш EVS-сіз нақты көріп, айқандауы қажет:

ҰҚЖ шегінің оттары немесе белгілері; немесе

қону белдемінің оттары немесе белгілері.

697. DH/MDH биіктікте APV және CDFA-мен EVS қолданып, NPA қонуға кіру визуалды тұспалары осы Қағидалардың 699-тармағымен сәйкес EVS кескінінде ұшқыш көрсетіп, айқындау керек.

60 м (200 фут) биіктікте ҰҚЖ шегінен жоғары, осы Қағидалардың 690-тармағында көрсетілген визуалды кем дегенде бір тұспал көрінеді және EVS-сіз ұшқышпен айқындаған.

698. Егер MDA/H әуеайлақта 300 м (1000 фут) тең немесе одан көп болса, пайдаланушы егер RVR/VIS осы әуеайлақ үшін қолданылатын минимумнан аз болатын қонуға кіру жалғаспаса, әр қонуға кіру үрдісінің биіктігін орнатады.

699. ҰҚЖ-ның үш бөлігіндегі көрінім алыстығы туралы ӘҚҚ немесе ATIS органдарынан ақпарат болған жағдайда ILS жабдығын сыныптауға байланысты ӘКК қонуды орындау үшін оның мәнін есептейді:

1) CAT II бойынша – пайдаланушы бекіткен пайдаланым минимумынан төмен емес RVR ең аз мәні, бірақ әуеайлақ орналасқан мемлекет бекіткен минимумынан төмен емес:

қол режимінде:

қону аймағында – пайдалану минимумынан төмен емес;

ҰҚЖ-ның ортасында –125 метрден төмен емес;

ҰҚЖ-ның соңында - 75 метрден төмен емес;

жүрісі немесе бақылау жүйесі автоматты басқару жүйесімен жабдықталған ұшақтар үшін RVR ең төменгі мәндері:

қону аймағында - пайдалану минимумынан төмен емес;

ҰҚЖ-ның ортасында –125 метрден төмен емес;

ҰҚЖ-ның соңында - 75 метрден төмен емес;

2) бір рет істен шығуға есептелген автоматты қондыру жүйесімен жабдықталған ұшақтар үшін CAT III бойынша ILS қондыру жүйесімен жабдықталған әуеайлақтарда RVR ең төменгі мәндері:

қону аймағында - пайдалану минимумынан төмен емес;

ҰҚЖ-ның ортасында –125 метрден төмен емес;

ҰҚЖ-ның соңында - 75 метрден төмен емес;

3) бір рет істен шығуға есептелген автоматты қондыру жүйесімен және жүрісі немесе бақылау жүйесі автоматты басқару жүйесімен жабдықталған ұшақтар үшін RVR ең төменгі мәні қону аймағында, ҰҚЖ-ның ортасында және ҰҚЖ-ның соңында 75 метрден төмен емес.

Ескерту. 699-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

700. CAT IIIB бойынша қонуға кіру кезінде – RVR пайдалану минимумынан төмен емес.

701. ӘКК, егер:

1) 800 м төмен қатты нөсерлі жаңбыр түріндегі метеорологиялық көріну мүмкіндігі және ӘК желдің қатты тұруы туралы алдын-ала ескерту жүйесімен жабдықталмаған болса;

2) қону қауіпсіздігіне қауіп төндіретін құстардың топтануы байқалса;

3) төмендеу глиссадасында төмендеу градиентін ұстап тұру үшін егер ҰПН-да өзгеше көзделмесе барынша қозғалтқыштардың номиналды жұмыс режимін ұлғайту талап етілсе;

4) жақындау шырақтарымен немесе қону бағыты бойынша басқа да бағдарлармен сенімді визуалды байланысы орнатылғанға дейін ШҚБ және (немесе) жерге қауіпті жақындау дабылы іске қосылса;

5) коммерциялық әуе тасымалын жүзеге асыру кезінде қонуға кіру аспаптық метеорологиялық жағдайларда (бұдан әрі - АМЖ) ұшу кезінде әуеайлақ деңгейінен 300 м биіктікке жету кезінде немесе ВМЖ-да ұшу кезінде әуеайлақ деңгейінен 150 м биіктікке жету кезінде ҰЖН-да белгіленген талаптар бойынша тұрақтылық емес болса, егер ҰПН-да өзгеше белгіленбесе;

6) APV-мен қонуға кіру кезінде немесе нақты қонуға кіру кезінде DA/H жетуге дейін жақындау шырақтарымен (ҰҚЖ шырақтары) немесе жерүсті бағдарларымен сенімді визуалды байланысы орнатылмаса;

7) АМЖ-да нақты емес схемасы бойынша қонуға кіру кезінде кірудің үзілісті нүктесіне (екінші шеңберіне кету) жеткенге дейін жақындау шырақтарымен (ҰҚЖ шырақтары) немесе жерүсті тұспаларымен сенімді визуалды байланысы орнатылмаса;

8) ӘК-нің кеңістіктегі жағдайы және ҰҚЖ-ға қатысты оның қозғалыс параметрлері қонудың қауіпсіздігін қамтамасыз етпесе;

9) DA/H немесе MDA/H төмендеу кезінде жақындау шырақтарымен (ҰҚЖ шырақтары) немесе жерүсті тұспаларымен визуалды байланысы жоғалса;

10) әуе кеңістігінде немесе ҰҚЖ-да ұшу қауіпсіздігіне қатер төндіретін кедергілер пайда болса;

11) қонуға кіру есептеу оны орындау қауіпсіздігін қамтамасыз етпесе;

12) ӘК ҰҚЖ-дағы ҰТС-ның нақты ауа-райын есепке ала отырып шектеу жағдайының сәйкес емес туралы ақпарат алынса төмендеуді тоқтатады және үзілісті қонуға кіруді (екінші шеңберіне кету) орындайды.

Уақтылы екінші шеңберіне кету қауіпсіз қонуға кіруді жалғастыруды және қонуды орындауға болмайтын себептер бойынша болса, экипаждың сауатты шешімі секілді бағаланады және пайдаланушының басшылығы немесе уәкілетті органның тарапынан тергеуге жатпайды.

702. Қонуға кіруді үзілісті (екінші шеңберіне кету) орындағаннан кейін ӘКК отын көлеміне және қосалқы әуеайлағына қону немесе одан ұшудың күтілетін шарттарына байланысты қайта қонуға кірудің мүмкіндігі туралы шешім қабылдайды.

703. ӘК-нің түнде қонуы қону шамдары қосылып орындалады. Тұманда және жарықты экран қалыптастыратын басқа да метеорологиялық құбылыстарда қону кезінде шамдарды қосу биіктігі мен оларды пайдалану тәртібін ӘКК айқындайды.

703-1. Егер ҰҚЖ-дағы тежеудің нақты тиімділігі хабарланғандай жақсы болмаса, ӘКК әуе кемесінің бортынан хабарлама жібереді.

Ескерту. Қағидалар 703-1-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.

704. ҰҚЖ бөлігінде минимумнан төменгі мәнге дейінгі көрінуді нашарлататын, метеоқұбылыс немесе өндірістік түтін болған кезде тікұшақ ӘКК-ге ӘҚҚ органының келісім бойынша метеожағдай оның минимумына сәйкес келетін ҰҚЖ бөлігіне қонуға рұқсат беріледі.

705. Әуеайлақта ұшып шығулар, қонулар және ерекше метеорологиялық жағдайлардағы бағыттар бойынша ұшулар осы Қағидалардың 16-тарауының талаптарына сәйкес орындалады.

706. Ұшуда кездесетін қауіпті, метеорлогиялық жағдайлардан бөлек жағдайлар басқа да ӘК-нің қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында шұғыл түрде лайық авиациялық ұйымға хабарланады.

16-параграф. Жалғыз ұшқыш басқаратын ұшақтарда ұшуларды түнгі уақытта немесе АҰҚ бойынша жүргізуге қойылатын қосымша талаптар

707. Жалғыз ұшқыш басқаратын ұшақ түнгі уақытта немесе АҰҚ бойынша пайдаланушының мемлекеті мынадай ұшуларды жүзеге асыруға рұқсат берген жағдайда пайдаланады.

708. Жалғыз ұшқыш басқаратын ұшақтар түнгі уақытта немесе АҰҚ бойынша пайдаланылады, егер:

1) ҰПН немесе ұшу нұсқаулығында ұшу экипажы құрамына бір ұшқыштан көп болу керектігі талап етілмесе;

2) ұшақ винттік болса;

3) отыру орындарының ең көп бекітілген саны 9 (тоғыздан) аспаса;

4) ең жоғары сертификатталған ұшу салмағы 5700 кг аспаса;

5) осы Қағидалардың 10-тарауының 18-параграфында, 11-тарауының 14-параграфында және 13-тарауының 9-параграфында көрсетілгендей ұшақ аспаптармен жабдықталған болса.

9-тарау. Экипаждарға ұшуға рұқсат беру 1-параграф. ӘК-нің экипажына ұшуға рұқсат беру

709. ӘК экипаж мүшелеріне ұшуға рұқсат беру Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2015 жылғы 20 наурыздағы № 307 бұйрығымен (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 10809 нөмірімен тіркелген) бекітілген Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясында ұшу жұмысын ұйымдастыру жөніндегі қағидалардың талаптарына сәйкес жүзеге асырылады.

Экипаж мүшелерінің ұшуға рұқсат берудің түрі мөрімен және уәкілетті ұйымның лауазымды тұлғаның қолымен расталған авиациялық персоналдың куәлігінің (сертификаттың) тиісті графаларында жазумен немесе экипаж мүшелерінің ұшу кітабының тиісті графаларында, пайдаланушының мөрімен және лауазымды тұлғаның қолымен расталған тиіс жазумен рәсімделейді.

Ескерту. 709-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

709-1. 60 жасқа толған пилот куәлігінің иесі, халықаралық коммерциялық әуе тасымалдарында пилоттың функцияларын орындауға жіберілмейді немесе, егер мұндай пилот 65 жасқа толғанда ұшу экипажындағы жалғыз пилот болып табылып ұшуды орындаса.

Ескерту. 709-1-тармақпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

710. Авиациялық персоналды бастауыш даярлау, кәсіптік деңгейін ұстау мен қайта даярлау авиациялық оқу орталықтарында жүзеге асырылады. Сондай-ақ кәсіптік деңгейін ұстау азаматтық авиация ұйымдарында жүзеге асырылады.

711. Аса жеңіл ӘК-дің ұшқыштарын даярлауды өткізу уәкілетті ұйымның тиісті рұқсатын алған ұйымдарға рұқсат етіледі.

Ескерту. 711-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

712. Пайдаланушы ӘК түріне қарай ұшу экипажының барлық мүшелерінің олардың кәдімгі және апатты жағдайда, сол сияқты адамдардың апатты түрде көшірілуін талап ететін жағдайларда орындайтын қызметтерін айқындайды.

713. ӘК ұшу экипажының саны, ұшу тапсырмасын орындауға қажетті жағдайларда, ҰПН-де немесе ұшуға жарамдылығы туралы куәлікке қатысы бар құжаттарда көрсетілген ең төменгі қажетті санмен салыстырғанда ұлғаяды.

714. Пайдаланушы ӘК ұшу экипажының мүшелерін, егер олар лауазымдық міндеттемелерін іске асыруға рұқсат алу үшін көзделген тиісті даярлау бағдарламасын толық көлемде өтпесе, өз функцияларын орындауға жібермейді.

715. Даярлау бағдарламалар уәкілетті ұйыммен бекітіледі және пайдаланушының ҰЖН-ға қосылады.

Ескерту. 715-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

716. Пайдаланушы төмендегі жағдайларда, ұшып шығу күнінен кешіктірмей, нақты аудандар мен бағыттарды, әуеайлақтарды пайдалана отырып, экипажды ұшуға дайындауды қамтамасыз етеді:

1) осы ӘК түрінде ӘКК ретінде алғашқы ұшу алдында;

2) авиациялық жұмыстар орындалатын аудан, жаңа өңірлерде жаңа бағыт бойынша ӘКК ретінде алғашқы ұшу алдында;

3) арнайы тапсырма бойынша ұшу алдында;

4) авиациялық жұмыстардың жаңа түрін орындау алдында;

5) осы Қағидаларға 4-қосымшасында көрсетілген мерзім өткен жағдайда.

717. Алдын-ала даярлау өзіне ұшуға дайындық рәсімін орындау енгізіледі, алдын-ала даярлау жүргізу тәртібі ҰЖН-да.

Белгіленген еңбек және демалыс режимі мен талап етілген дайындық көлемі ескеріле отырып, ұшу алдында тікелей алдын-ала даярлау жүргізуге рұқсат беріледі.

718. Пайдаланушы ұшақтың әрбір түрі үшін ӘК-нің кабиналық экипажы мүшелерінің санын жолаушылар сыйымдылығынан немесе тасымалданатын жолаушылар санынан алып, адамдарды қауіпсіз және жедел көшіруді, сондай-ақ авариялық жағдайда немесе ҰПН белгіленген саннан кем емес авариялық көшіруді талап ететін оқиғада қажетті функцияларды орындауды қамтамасыз ету үшін белгілейді.

719. Функциясына авариялық көшіру бойынша іс-қимыл кіретін ӘК-нің кабиналық экипажының әрбір мүшесі ұшып көтерілу және қону уақытында көзделген немесе ӘКК нұсқауы бойынша орынды алады.

720. Ұшып көтерілу және қону уақытында, сондай-ақ ӘКК-нің нұсқауы бойынша кез келген басқа уақытта, кабиналық экипаждың мүшесі креслода орын алады, байланған белбеумен немесе бар болса, байлау жүйесімен тағылады.

721. Кабиналық экипаждың мүшесі өзінің міндеттерін орындауға бұндай қызметті атқару құқығын растайтын құжаттары негізінде жіберіледі, тиісті бағдарлама бойынша даярлықтан жыл сайын өтеді және мыналарға қабілетті:

1) авариялық жағдай туындағанда немесе авариялық көшіруді талап ететін жағдайда ӘК-нің кабиналық экипажы мүшесінің функциялары және қауіпсіздікті қамтамасыз етумен байланысты міндеттерді орындау;

2) бортта бар авариялық-құтқарушылық жабдықтарды (құтқару кеудешелері, құтқару салдары, авариялық траптар және науалар, авариялық шығулар, көшпелі өрт сөндіргіштер, оттегі жабдығы және алғашқы жәрдем жиынтығы және оған секілді) пайдалана қолдан келу;

3) 3000 м астам биіктікте ұшуды орындайтын ӘК-де жұмыс кезінде оттегінің жетіспеу салдарлары туралы білуге, ал герметизациялаған ӘК-лерінде жұмыс кезінде – толық герметизацияланбаудан туындайтын физиологиялық болмыстар туралы білу;

4) ӘК-нің кабиналық экипажының мүшесінің міндеттемелерін орындау үшін қажетті бөлігінде, авариялық жағдайда экипаждың басқа мүшелерінің міндеттері мен функцияларын білу;

5) жолаушылар кабинасында тасымалдауға рұқсат берілген және тыйым салынған қауіпті жүк түрлерін білу және АӘК-рінде қауіпті жүктерді тасымалдау жөніндегі қағидалардың талаптарына сәйкес даярлау бағдарламасынан өту;

6) ӘК-нің ұшу экипажының мүшелері мен кабиналық экипаж мүшелерінің арасындағы іс-қимылды үйлестіру мәселелерін қоса алғанда, ӘК-нің салонында қауіпсіздікті қамтамасыз ету жөніндегі міндеттемелерге тән адам мүмкіндіктерін білу.

2-параграф. ӘКК мен екінші ұшқыштың алдынғы жұмысының тәжірибесі

722. Пайдаланушы ӘКК немесе екінші ұшқышқа, егер олардан әрбір деректі түрдегі ӘК-де және (немесе) оның модификацияда немесе кешенді тренажерде үш ұшып көтерілу мен қонуды алдағы ұшудың тоқсан күнтізбелік күн ішінде орындамаса, нақты түрдегі ӘК басқаруды немесе оны ұшып көтерілу мен қону кезінде модификациялауды тапсырмайды.

722-1. егер ӘКК немесе екінші пилот бір үлгідегі әртүрлі модификациядағы ӘК-де немесе әртүрлі үлгідегі ӘК-де, бірақ пайдалану рәсімдерінің, жүйелерінің және басқарудың ұқсас сипаттамаларымен ұшуды орындайтын болса, онда азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйым ӘК пайдаланушы ӨКП-ға енгізетін тиісті өзгерістердің негізінде осы Қағиданың 722-тармағында көзделген ӘК-нің әрбір модификациясына немесе әрбір үлгісіне қатысты талаптар қандай жағдайларда біріктірілуі мүмкін екендігі туралы шешім қабылдайды.

Ескерту. Қағидалар 722-1-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.

723. Пайдаланушы штурманға, бортрадистке немесе бортинженерге (бортмеханикке), егер алдыңғы тоқсан күнтізбелік күн ішінде ӘК-нің ұшу экипажының көрсетілген мүшесі:

1) нақты түрдегі ӘК-де немесе оны модификациялауда өз міндеттерін орындамаса;

2) нақты түрдегі ӘК-де немесе кешенді тренажерде стандартты, шаттан тыс және авариялық ерекше жағдайда іс-қимылды қоса отырып, ұшу дағдыларын қалпына келтіру үшін жаттығудан өтпесе, нақты түрдегі ӘК-де немесе оны модификациялауда міндеттерді орындауды тапсырмайды.

3-параграф. Ұшу крейсерлік кезеңінде ауысатын ұшқыштың алдынғы жұмысының тәжірибесі

724.Пайдаланушы белгілі типті ӘК немесе ӘК типті модификацияда ұшудың крейсерлік кезеңінде ауысатын ұшқыштың міндеттерін орындауды ұшқышқа тапсырмайды, егер бұрынғы тоқсан күнтізбелік күн аралығында осы ұшқыш:

1) осы ӘК типті ұшудың крейсерлік кезеңінде ӘКК, екінші ұшқыш немесеауысыматын ұшқыштың міндеттерін орындамаған болса; немесе

2) осы ӘК типті немесе ұшудың крейсерлік кезеңіне арналған стандартты, штатты емес және авариялық жағдайында әрекеттерді қоса отырып, ұшу дағдыларды қалпына келтіру үшін жаттығудан өтпесе және жерге қону және отыру рәсімін орындауда машықтанбаса, сонымен бірге оны өңдеу экипажда бақылаушы ұшқыш рөлінде жүзеге асырылады.

725. Егер ұшудың крейсерлік кезеңінде ауысатын ұшқыштың бір типті ӘК немесе әр түрлі типті ӘК әр түрлі модификацияда пайдалану рәсімі, жүйе мен басқарудың ұқсас сипаттамасымен ұшатын болса, уәкілетті ұйым әр модификация немесе әр ӘК типке қатысты талаптарды қандай жағдайда біріктіру жөнінде шешім қабылдайды.

Ескерту. 725-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

4-параграф. ӘКК-не деректі аймақтары, бағыттары және әуеайлақтары пайдалануды құқығын беру

726. Пайдаланушы ұшқышты дайын болмағанға дейін, ұшуды орындауы үшін оны ӘКК ретінде тағайындамайды.

727. Пайдаланушы ұшқыш белгіленген бағыт және қону үшін белгіленген әуеайлақтар шын мәнінде білетіндігіне пайдаланушының көзін жеткізуі тиіс, оның ішінде:

1) жер және ең төменгі қауіпсіз абсолюттік биіктер;

2) маусымды метеорологиялық жағдайлар;

3) техникалық құралдар, қызмет көрсету тәртібі және метеорология, байланыс және әуе қозғалыс саласындағы рәсімдері;

4) іздестіру және құтқару қағидалары;

5) ұшу орындалуы тиіс бағытқа байланысты навигациялық құралдар және рәсімдері (қашықтағы навигацияны қоса алғанда);

6) халық көп тұратын аудандардың және әуе қозғалысының жоғары тығыздығы бар аудандардың үстімен ұшу траекториясын жасау, кедергілердің орналасуы, жердің топографиясы, жарық сигналды құралдар, қонуға кіруды қамтамасыз ету құралдары, сондай-ақ келу, ұшып кету, күту аймағындағы ұшу және аспаптар бойынша қонуға кіру , сондай-ақ алу схемасы және қолданылатын пайдалану минимумдар қағидалары.

Келу, ұшып кету, күту аймағындағы ұшу және аспаптар бойынша қонуға кіру, сондай-ақ алу схемасы білетіндігі осы мақсаты үшін арналғанған тренажерында көрсетіледі.

728. Осы әуеайлағына қонуды орындау үшін дайындалған ұшқыш – ұшу экипажының мүшесімен немесе байқаушымен бір кабинада ішінде болғанда келесі жағдайларды қоспағанда ӘКК:

1) әуеайлақ үшін тәсіл рельеф және оған таныс схемалар құжатты және қол жетімді РТҚ жақындауға шарлау үшін ұшқышпен орындалады;

2) ВМЖ-да қонуға кіру және қону жеткілікті сенімділіктімен орындалған кезінде уәкілетті ұйым операциялық минимумның қолдануға пайдаланушыға рұқсат етіледі;

3) қонуға кіру үшін бастапқы кезеңдегі биіктіктен төмендеу ВМЖ-да күндіз орындалады;

4) пайдаланушы графикалық құралдар арқылы ӘКК-ның біліктілік тиісті әуеайлақта қонуға оны құқық деп графикалық құралдар жер үсті суретін пайдалану арқылы жиынтығы белгілейді; немесе

5) әуеайлақ ӘКК қону орындауға құқығы бар тиісті әуеайлағына жақын жерде орналасқан.

Ескерту. 728-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

729. Пайдаланушы ол уәкілетті ұйымға қанағаттандыратын шамада қол ұшқыштың біліктілік деңгейін қамтамасыз етуі тиіс.

Ескерту. 729-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

730. Пайдаланушы ұшқышты, егер өткен 12 ай бойы ұшу экипажы кабинасында ұшқыш, тексеруші ұшқыш немесе қадағалаушы ретінде бірде бір рет ұшуды орындамаса, онда уәкілетті ұйыммен бекітілген және пайдаланушымен белгіленген бағытта немесе аудан шегінде тағайындамайды:

1) сол белгіленген ауданда;

2) кез келген бағытпен, қайсыда осы бағытпен схемалар немесе кез келген әуеайлақтарымен байланысты, қайсыларды ұшып көтерілу немесе қону үшін пайдалану алдағы болжап біледі, ерекше дағды мен білімдерді қолдануды талап етіледі.

Ескерту. 730-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

731. ӘКК 12 ай бойы белгіленген ауданда немесе әуеайлақта бір де бір ұшпаған жағдайда немесе осындай схемаларды кешенді пайдаланып көрмеген жағдайда, ӘКК оны сол ауданда немесе сол бағытта ұшуды орындау үшін тағайындар алдында ұшқышты пайдаланушы тексеруі тиіс.

10-тарау. Коммерциялық әуе тасымалдарын жүзеге асыру кезінде ұшуларды даярлау және орындау ерекшеліктері 1-параграф. Жалпы ережелер

732. Пайдаланушы экипажының барлық мүшелері олардың міндеттемелеріне қатысты және пайдаланылатын әуеайлақтарға және тиісті аэронавигациялық құралдарға сәйкес ӘК ұшып өту ауданына қатысты Заңнын, қағидалардың және рәсімдердің талаптарымен таныстыруын қамтамасыз етеді.

733. Ұшуды бастау, жалғастыру, ұшу жоспарынан бас тарту және (немесе) ұшуды тоқтату туралы шешімдерді қабылдау ҰЖН-да тағайындалған тәртіпте ӘКК-не жүктеледі. Егер пайдаланушы бекіткен ұшуды орындауды бақылау және қадағалау әдісімен ұшуды қамтамасыз ету жөніндегі қызметкерді (ұшу диспетчері) тартылған жағдайда, ұшуды қамтамасыз ету жөніндегі қызметкер ұсынған ақпаратты ескеріледі.

734. Пайдаланушы ӘКК ӘК ұшып өтетін ауданда іздестіру-құтқару қызметіне қатысты барлық қажетті ақпараттармен қамтамасыз етеді.

735. Пайдаланушы орындалатын ұшуларға көлемі мен күрделігіне сәйкес келетін және осы Қағидалардың 1-тарауының 4-параграфының талаптарын қанағаттандырылған ҰҚБЖ құрайды.

736. ҰҚБЖ шеңберінде пайдаланушының ұшу қауіпсіздігі мәселелеріндегі функцияларының құрылымы, сондай-ақ ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі пайдаланушы басшыларының функциясы айқындалады.

737. Ең жоғары ұшу салмағы 27000 кг болатын ӘК-нің пайдаланушысы ҰҚБЖ құраушы бөлігі ретіндегі ұшу деректерін талдау бағдарламасын бекітеді және орындайды.

Ұшқыштардың біліктілігіне тексеру жүргізген кезде пайдаланушы жалпы бақылау құралдарының деректерін уәкілетті ұйымға жібереді. Ұшу деректерін талдау бағдарламасы осындай дерек көздерін қорғауды қамтамасыз етеді.

Ескерту. 737-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

738. ҰҚБЖ шеңберінде пайдаланушы персоналдың орындауға арналған ұшу қауіпсіздігі бойынша құжаттамалар жүйесін жасайды.

739. Пайдаланушы мынадай жағдайлар орындауды қамтамасыз ететін рәсімдерді белгілейді:

1) пайдаланушы ол алған деректер негізінде осындай ұшу үшін, ӘК қауіпсіз пайдалану үшін тікелей талап етілетін жер үсті және (немесе) су құралдары бар екендігіне және борттағы адамдарды қорғау ұшу орындалуы тиіс жағдайларға сәйкес келетіндігіне және олар осы мақсатта дұрыс пайдаланатынына көзін жеткізгенше дейін орындалмайды;

2) ұшуды қамтамасыз ету құралдарының жұмысында ұшу уақытында пайда болған кез келген жөнсіздіктері туралы ешбір кешіктірусіз көрсетілген құралдарға қызмет көрсететін ұйымдарға хабарлайды.

740. Пайдаланушы ҰЖН-ғы ақпараттың жаңарту мақсатында оған өзгеріс енгізеді. Әр жағдайда, өзгеріс енгізіліп және қайта қаралған ҰЖН-ны пайдалануға тиіс барлық персоналға хабарланады.

741. Пайдаланушы ҰЖН-ның бір данасын барлық өзгерістері және/немесе қайта қаралған талаптарымен уәкілетті ұйымға бекітуге береді.

Ескерту. 741-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

742. Ұшуды қамтамасыз ететін және орындайтын барлық авиация персоналының өз міндеттемелері мен функцияларына қатысты нұсқау алуын пайдаланушы қамтамасыз етеді.

743. Пайдаланушы ӘК-нің әрбір үлгісінің авиация персоналын және ұшу экипажын кәдімгі, штаттан тыс және авариялық жағдайда ӘК-рін пайдалану бойынша рәсімдер қамтылған ҰПН қамтамасыз етеді.

744. Пайдаланушы ҰПН, ҰЖН және адамша факторларды талаптарын ескеріп, сондай-ақ ескеріп қорытынды тексеру картасын әзірлейді және экипажының оларды ұшудың дейін, ұшудың уақытта және ұшудың кейін қолдануын қамтамасыз етеді.

745. Пайдаланушы осы Қағидалардың 6-тарауының 10-параграфының талаптарына сәйкес ұшу орындалатын аумақ мемлекеті бекіткендерден кем емес, бағыттарда АҰҚ бойынша ұшудың ең төменгі абсолютты биіктігін белгілейді.

746. Пайдаланушы ҰЖН-де оның көмегімен ұшулар орындалатын аумақ мемлекетінің немесе аэронавигациялық қызмет көрсетуге жауап беретін мемлекеттің ең төменгі абсолюттық биіктігі белгіленбеген бағыты бойынша орындалатын АҰҚ бойынша ұшу үшін ең төменгі абсолюттық биіктікті айқындайтын әдісті көрсетеді.

Жоғарыда аталған әдістерге сәйкес айқындалған ұшудың ең төменгі абсолюттық биіктігі ИКАО Конвенциясына 2-Қосымшасында көрсетілген биіктіктен төмен емес болуы тиіс.

747. ҰЖН-да көрсетілген ең төменгі абсолюттік биіктіктерді айқындау әдісі пайдаланушымен уәкілетті ұйымда бекітіледі.

Ескерту. 747-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

2-параграф. Әуеайлақтарды пайдалану минимумдар

748. Әуеайлақтың ұшу мақсатты осы қону немесе балама әуеайлақтар мақсаттағы бірінде болжамды келген уақытта қазіргі тарауында осы Қағидалардың 6-тарауының 11-параграфында сәйкес жұмыс минимумның сәйкес жүзеге асырылатын болады, бұл дәлелдер бар екенін жағдайда жалғасуда талаптар.

Рульдеу, биіктікті алу биіктігі және крейсерлік ұшу (бағдар бойынша ұшу), төмендеу, қонуға кіру және қону осы Қағидалардың 8-тарауының 11-15-параграфтарының талаптарымен жүзеге асырады.

749. Егер, ҰҚЖ-дағы RVR туралы ақпарат ұсынылмаса, CAT II және CAT III бойынша, сондай-ақ 800 м кем көрініс аспаптар бойынша қонуға кіру және қону рұқсат етілмейді.

750. Пайдаланушы қону жағдайында биіктіктің жеткілікті қорымен қону конфигурациясындағы ҰҚЖ кіреберісін ӘК қиып өтуді қамтамасыз ететін рәсімдерді осы Қағидалардың 311-тармағының талаптарымен сәйкес белгілейді.

3-параграф. Жолаушылар

751. Пайдаланушы жолаушыларға осы Қағидалардың 1-тарауының 17-параграфында көрсетілген ақпараттардың жеткізілуі үшін, олардың:

1) байлау белдіктерінің;

2) апаттық шығыстардың;

3) егер олар бортта көзделген болса құтқару кеудешелерінің;

4) оттегі жабдығының, егер оны жолаушылардың пайдаланылуы қарастырылатын болса;

5) апаттық жағдайда жолаушылар әрекетінің сұлбаларын қоса алғанда басқа да жеке пайдаланылатын апаттық-құтқару жабдығының нұсқамасымен және пайдаланылуымен таныстырылуы үшін шаралар қабылдайды.

752. Пайдаланушы борттағы барлық адамдардың ұжымдық пайдалануға арналған негізгі борттық авариялық-құтқару жабдығының орналасқан орны мен жалпы пайдалану тәртібі туралы хабардар болуын қамтамасыз етеді.

753. Ұшуда апаттық жағдайдың туындауы кезінде жолаушылар сол жағдайға тән шұғыл әрекеттер жайлы нұсқау алады.

754. Пайдаланушы ұшу және қону кезінде, сондай-ақ, турбуленттік немесе ұшу кезінде пайда болатын апаттық жағдайда ӘК бортының жолаушылары өздерінінің орындарында байлау белбеуі немесе басқа да қарастырылған байлану жүйесінің көмегімен байланып отыру шараларын жүзеге асырады.

4-параграф. Ұшуға даярлық

755. ӘКК келесі жағдайды растайтын ұшу алды дайындық нәтижесімен қанағат екенін құжат түрінде куәландырмаса, ұшу басталмайды:

1) экипаж бен ӘК ұшуға дайын, ӘК бортында тиісті сертификатпен куәліктер (ұшу жарамдылық, тіркеу) бар;

2) алдағы ұшудың нақты типі үшін осы Қағидалардың 5-тарауында қарастырылған аспаптар мен жабдықтар осы рейс үшін жеткілікті мөлшерде орнатылған;

3) ӘК-не техникалық қызмет көрсетуден өту туралы куәлігі берілген;

4) ӘК массасы мен ауырлық орталығының орны күтілетін ұшу жағдайын ескерумен қауіпсіз орындау мүмкіндігін береді;

5) борттағы бар кез-келген жүк дұрыс бөлінген және берік бекітілген;

6) тексеру жүргізілген, оның нәтижесі белгіленген ұшу барысында пайдаланушылық шектеу сақталғанын көрсетті;

7) ұшудың жұмыс жоспарын құрастыру бойынша осы тарауының 5-параграфының талаптары сақталған.

756. Пайдаланушы ұшуға даярлық туралы толтырылған құжаттамасын 3 (үш) ай аралығында сақтайды.

757. Жұмыс жоспарын құрастыру кезінде осы Қағидалардың 765-тармағының талаптары орындалады.

758. Жолаушыларды отырғызу кезінде ӘК жанармаймен толтыру, олардың бортта болуы немесе оларды шығару осы Қағидалардың 6-тарауының 20-параграфының талаптарына сәйкес жүргізіледі.

759. Абсолютті биіктікте ұшу үшін ӘК, онда ұшу экипаж бен жолаушылардың кабинасында атмосфералық қысым 700 гПа кем емес құрайды, оттегін сақтау және беру үшін аппаратурамен жабдықталады, оның қоры бортта осы Қағидалардың 6-тарауының 21-параграфының талаптарына сәйкес болуы тиіс.

760. Ұшу тағайындау әуеайлақ бағытында жалғасады, егер ең соңғы ақпарат болса, келудің есеп уақытымен онда немесе қосалқы әуеайлақта қону осы Қағидалардың 6-тарауының 11-параграфының талаптарына сәйкес бекітілген пайдалану минимум сақтаумен орындалады.

761. Ұшу осы Қағидалардың 8-тарауының 6-16-параграфтарының талаптарымен сәйкес орындалады.

762. Егер осы Қағидалардың 6-тарауының 21-параграфының талаптарына сәйкес оттегі қоры қажет жағдайда пайда болса, экипаждың барлық мүшелері кез-келген жағдайда тыныс үшін оттегімен үздіксіз қолданады.

763. Атмосфералық қысымы 376 гПа кем емес биіктікте ұшуды орындайтын герметикалық кабинасы бар ұшу экипаждың барлық мүшелерінің әр өз жұмыс орындарында тез киілетін оттегі бетпердесі бар, ол қажет болғанда дереу оттегі беруді қамтамасыз етеді.

764. Жерге отыруға кіргенде АҰҚ-мен сәйкес ұшуды орындайтын барлық ӘК әуеайлақ орналастырылған мемлекетімен бекітілген аспаптар бойынша ұшу схемаларын сақтайды.

5-параграф. Ұшудың жұмыс жоспарын құру

765. Ұшудың жұмыс жоспары (навигациялық есеп) ҰЖН пайдаланушымен айқындалған тәртібінде әр белгіленетін әр ұшу немесе ұшулардың сериясына құрастырылады. Ұшудың жұмыс жоспарын ұшуды қамтамасыз ететін қызметкері (ұшу диспетчері) ҰЖН-мен қарастырса, ӘКК бекітеді.

Ұшудың жұмыс жоспарының бір данасы пайдаланушы өкіліне табыс етіледі немесе егер олай мүмкін болмаса, ұшу орнында сақтауға тапсырылады.

766. Ұшудың жұмыс жоспар формасы, мазмұнын сипаттау және тәртібін қолдану пайдаланушының ҰЖН жүргізіледі.

6-параграф. Қосалқы әуеайлақтар

767. Егер ұшып шығу әуеайлақта ұшудың метеорологиялық жағдайы пайдаланушы бекіткен қону минимумнан төмен болады немесе басқа себептер бойынша ұшу әуеайлағына қайту мүмкіндігі болмайды ұшу кезіндегі қосалқы әуеайлақ таңдалады және ұшудың жұмыс жоспарында нұсқалады.

768. Ұшу кезіндегі қосалқы әуеайлақ ұшып шығу әуеайлақтан арақашықтықта:

1) екі қозғалтқышты ұшақ үшін – ӘК-нің ҰПН-на сәйкес айқындалған және ХСА есептелген бір жұмыс істемейтін қозғалтқышы бар крейсер жылдамдықта 1 сағат ұшуға тең және нақты ұшу салмағын қолдану арқылы тынық жағдайында;

2) үш немесе одан астам қозғалтқышты ұшақ үшін – ӘК-нің ҰПН-на сәйкес айқындалған және ХСА есептелген барлық жұмыс істейтін қозғалтқышы бар крейсерлік жылдамдықта 2 сағат ұшуға тең және нақты ұшу салмағын қолдану арқылы тынық жағдайында;

3) осы тармақтың 1) және 2) тармақшаларында нұсқалған арақашықтығында әуеайлақ жоқ болғанда EDTO ұшу үшін – нақты ұшу салмағын ескерумен пайдаланушы бекіткен қосалқы әуеайлағына барынша кету уақытына тең таңдалады.

769. Ұшу кезіндегі қосалқы әуеайлақ, бұл есеп уақытын алғанда пайдаланушы бекіткен әуеайлақтың пайдалану минимумы сәйкес келген немесе одан артық болған туралы мәліметтер болғанда таңдалады.

Бағыттағы қосалқы әуеайлақтар екі газ турбинді қозғалтқышы бар EDTO ұшақтары ұшу үшін таңдалады және ұшудың жұмыс жоспарында және ӘҚҚ үшін ұшу жоспарында нұсқалады.

770. Жүру бағыты бойынша қосалқы әуеайлақ оған дейін ұшу уақыты ХСА екі газ турбинді қозғалтқышынан бір жұмыс істемейтін қозғалтқышы бар ӘК сипаттамасы үшін 60 минуттан аспайтын кезде таңдалады.

771. Тағайындалған әуеайлағына дейін шектен ұшу уақыты PNR есебімен тағайындалған әуеайлақ үшін қосалқы әуеайлағын таңдау кезінде және қосалқы әуеайлағына дейін барлық жұмыс істейтін қозғалтқыштары бар крейсерлік режимінде 2 сағат ұшудан аспайды.

772. АҰҚ бойынша ұшу кезінде ұшудың жұмыс жоспарында және ӘҚҚ үшін ұшу жоспарында тағайындау орнының бір қосалқы әуеайлақ таңдалады және нұсқалады, ұшып шығу әуеайлақтан немесе бағытта ұшу жоспарын өзгерту нүктесінен тағайындау орны әуеайлағына дейін ұшу ұзақтығын алмағанда метеорологиялық жағдай және жедел ақпарат негізінде айқындалады, бұл әуеайлақты қолданатын есеп уақытында:

1) қонуға кіру мен қону ВМЖ-да жүзеге асырылады;

2) оны қолданатын есеп уақытында тағайындау орны әуеайлақта тәуелсіз жұмыс ҰҚЖ бар, оның біреуі аспаптар бойынша қонуға кіру үшін жабдықталған.

773. Егер белгіленген қону әуеайлақ оқшалған әуеайлақ болса, онда:

1) қосалқы әуеайлақ (қосалқы әуеайлақтар) талап етілмейді, кету шегі айқындалады ;

2) кету шегінен өткен соң ұшу мәліметтер негізінде жалғасады, бұл есеп уақыты кезінде әуеайлақта қауіпсіз отырғызу жүргізіледі;

3) поршеньді қозғалтқышы бар ұшақ үшін крейсерлік эшелонында жоспарланған 45 минут аралығында ұшу үшін отын қорымен ұшу уақытынан 15% талап етіледі, отын резервін қоса алғанда немесе қандай мерзім қысқа болуға байланысты 2 сағат аралығында;

4) газ турбинді қозғалтқышы бар ұшақ үшін тағайындау орны әуеайлақта отынды бірқалыпты крейсерлік тұтыну кезінде 2 сағатқа ұшу үшін отын қоры талап етіледі, отын резервін қоскқанда.

774. Тағайындау орнының екі қосалқы әуеайлақтар таңдалады және жұмыс ұшу жоспарында және ӘҚҚ үшін ұшу жоспарында нұсқалады, тағайындау орны әуеайлақ үшін:

1) әуеайлақты қолданатын есеп уақытында метеорологиялық жағдай пайдаланушы орнатқан әуеайлақтың бекітілген пайдалану минимумынан төмен болса;

2) метеорологиялық жағдай туралы ақпарат болмаса.

775. Уәкілетті ұйым ұшу қауіпсіздігінің тең деңгейін қамтамасыз етуді көрсететін тәуекел бағалау негізінде қосалқы әуеайлақты таңдау өлшемдерінің пайдалану нұсқаларын бекітуге рұқсат етіледі.

Ұшу қауіпсіздігі үшін тәуекел бағалау қосады:

1) пайдаланушының сипаттамасы;

2) ӘК және оның жүйесінің жалпы техникалық ерекшелігі;

3) әуеайлақта бар техника, техникалық ерекшелігі мен инфра құрылым;

4) метеорологиялық ақпарат сапасымен сенімдігі;

5) қосалқы әуеайлақты әр қолдану нұсқасымен байланысты қауіп-қатерді айқындау;

6) салдарын азайту бойынша нақты шаралар.

Ескерту. 775-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

7-параграф. Метеорологиялық жағдайлар

776. Бағытта немесе ӘК баратын бағыттың бөлімінде метеорологиялық жағдайлар осы Қағидалардың 611-тармағының талаптарына сәйкес болмаса, КҰҚ бойынша ұшу басталмайды.

777. Осы Қағидалардың 767-тармағының талаптарды есепке алмағанда, келесі ақпарат алынбағанша, АҰҚ бойынша ұшуға жол берілмейді:

1) есеп уақыты бойынша тағайындалған қонудің әуеайлағына келу кезінде әуеайлақтың жағдайлары пайдалану минимумдарына сәйкес келеді немесе артады;

2) ұшып келудің есеп уақыты бойынша тағайындау орнының қосалқы әуеайлақта жағдайлар осы Қағидалардың 602-тармағының талаптарына сәйкес келген болады.

Қосалқы әуеайлақты таңдау кезінде жел бағыты мен жылдамдығын ескеру арқылы нақты ҰҚЖ үшін қолданылатын әуеайлақтың пайдалану минимумдар қолданылады.

778. Метеорологиялық жағдайлар пайдаланушы бекітілген пайдалану минимумдарға сәйкес келмесе немесе артпағанша, АҰҚ бойынша ұшып шығу әуеайлақтан ұшу жүргізілмейді.

Ұшу жоспарын өзгерту нүктесіне жеткен соң, АҰҚ бойынша ұшу жалғасады, егер белгіленген қону әуеайлақта немесе әр таңдалған қосалқы әуеайлақта нақты ауа-райы туралы мәліметтер немесе олардың болжаулармен комбинациясы әуеайлақ қолданатын есеп уақыты бойынша метеорологиялық жағдайлар пайдаланушымен бекітілген пайдалану минимумдарына сәйкес келеді немесе артады деп нұсқалса ұшу жалғасады.

779. Осы Қағидалардың 601-тармағының талаптарына сәйкес келетін метеорологиялық жағдайымен екі қосалқы немесе БТШ төмендегідей болатын бір қосалқы әуеайлақ болғанда межелі әуеайлақтың метеорологиялық жағдайы туралы ақпарат болмаса, АҰҚ бойынша ұшуға рұқсат етіледі:

1) айналып ұшу ең аз 150 метрге (500 фут), БТШ 450 метрге (1500 фут) кем емес және көріну 5000 метрге кем емес қолданып, қонуға кіру үшін MDA/H жоғары;

2) көріну пайдалану минимумынан 1000 метрге жоғары болған кезде 100 метрге (330 фут) MDA/H жоғары болады.

Ескерту. 779-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

780. Әр қосалқы әуеайлақта қонуға кіру мен қонуді орындау мүмкіндігін айқындау кезінде ұшу қауіпсіздігінің тең деңгейін қамтамасыз ету үшін пайдаланушы әуеайлақтың пайдалану минимумына қосымша қолайлы ретінде уәкілетті ұйымы үшін БТШБ маңызы мен көрінуін белгілейді.

Ескерту. 780-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

781. Уәкілетті ұйым әуеайлақты қолданатын есеп уақыты үшін пайдаланушымен бекіткен уақытша қорын бекітеді.

Ескерту. 781-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

782. Белгілі немесе күтілетін мұз басу жағдайында, егер ұшақ осындай жағдайда ұшу үшін сертификатталған және жабдықталған болса ұшу орындалады.

783. Болжамды немесе белгілі мұз басу жағдайында, егер ӘК мұз басуды айқындаудан өтсе және қажет болғанда мұз басуды жою (болдырмау) бойынша жұмыстар өткізілсе ұшу басталады.

ӘК ұшуды орындау үшін жарамдылық жағдайында немесе қарапайым жағдайда болуы үшін мұз басу пайда болатын басқа ластанулар жойылады.

8-параграф. Отын қоры

784. ӘК жоспарланатын ұшуды қауіпсіз аяқтау және белгіленген ұшу жоспарынан мүмкін ауытқуға жол бермеу үшін жеткілікті отынмен толтырылады.

785. ӘК бортында жоспарланатын отын қоры негізделеді:

3) отынды шығындайтын мониторинг жүйесінен алынған нақты ӘК қатысты өзекті мәліметтер немесе ӘК өндіруші ұсынған мәліметтер болмағанда;

4) ұшуды орындайтын пайдаланушылық жағдай қосады:

ӘК күтілетін массасы;

NOTAM;

ағымды метеорологиялық жиынтық немесе ағымды жиынтық пен болжамдар комбинациясы;

ӘҚҚ рәсімі, шектеу және күтілетін кідіріс;

кейбір техникалық қызмет көрсетуді орындау және/немесе конфигурациядан ауытқуды кейінге қалдыру салдары.

786. Тұтынатын отынның ұшу алды есебі қосады:

3) ұшу әуеайлақта жергілікті жағдайды және ККҚ отынын тұтыну көлемін ескерумен ұшу үшін қолданатын рульдеуді жанармай;

4) осы Қағидалардың 788-тармағының 2) тармақшасының пайдалану жағдайын ескерумен ұшып көтерілу кезінен немесе ұшу жоспары өзгерту нүктесінен бастап тағайындалған әуеайлағына қонуға дейін бағыт бойынша ұшу үшін отын;

5) бағыт бойынша немесе ұшу жоспарын өзгерту нүктесінен бастап ұшу үшін қажет 5% құрайтын күтпеген пайдалану жағдайда қосымша отын, отын шығыны нормасына есептелген, бірақ ХСА тағайындау орны әуеайлақта 450 м (1500 фут) биіктік бойынша күту аймағында жылдамдықпен 5 минут аралығында ұшу үшін отын мөлшерінен кем емес.

787. Тағайындау орны қосалқы әуеайлағына дейін ұшу үшін отын қоры қамтамасыз етеді:

1) тағайындау орны қосалқы әуеайлақты таңдау кезінде:

тағайындау орны қосалқы әуеайлақта екінші шеңберіне кету;

крейсерлік ұшудың күтілетін абсолют биіктік жинағы;

күтілетін бағыт бойынша ұшу;

жерге отыруды бастау нүктесіне дейін төмендеу;

жерге отыруды орындау және тағайындау орны қосалқы әуеайлақта қону;

3) осы тармақтың 1) тармақшасына сәйкес тағайындау орны екі қосалқы әуеайлақтарды таңдау кезінде – тағайындау орны қосалқы әуеайлағына алыстатып ұшу;

4) тағайындалған орнын қосалқы әуеайлақсыз ұшу кезінде – ХСА тағайындау орны әуеайлақта 450 м (1500 фут) биіктік бойынша күту аймағында жылдамдықпен 1 сағат аралығында ұшу;

5) белгіленген оқшаулаған әуеайлағына қону үшін:

поршеньді қозғалтқышы бар ұшақ үшін крейсерлік эшелонында ұшу үшін жоспарланған 45 минут аралығында ұшу үшін отын қоры мен ұшу уақытынан 15% талап етіледі, отын резервін қоскқанда немесе қандай мерзім қысқа болуға байланысты 2 сағат аралығында;

газ турбинді қозғалтқышы бар ұшақ үшін тағайындау орны әуеайлақта отынды бірқалыпты крейсерлік тұтыну кезінде 2 сағатқа ұшу үшін отын қоры талап етіледі, отын резервін қоскқанда.

788. Отын резерві – тағайындау орны қосалқы әуеайлақ немесе тағайындау орны әуеайлағына келу кезінде есеп қону массасын қолданумен есептелген қор, тағайындау орны үшін қосалқы әуеайлақ талап етілмейді:

1) поршеньді қозғалтқышы бар ұшақ – уәкілетті ұйым айқындаған 45 минут аралығында жылдамдықпен және абсолют биіктікте ұшу үшін;

2) газ турбинді қозғалтқышы бар ұшақ – ХСА әуеайлақта 450 м (1500 фут) биіктік бойынша күту аймағында жылдамдықпен 30 минут аралығында ұшу.

Ескерту. 788-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

789. Қосымша отын қоры, егер осы Қағидалардың 786-тармағының 2) және 3) тармақшаларының және 787 мен 788-тармақтарының талаптарымен сәйкес есептелген ең аз отын қоры келесі жағдайда жеткіліксіз:

1) ӘК үшін мүмкіндікті қамтамасыз ету, төмендеуді орындау және қосалқы әуеайлағына дейін ұшуды жалғастыру, қажет болғанда қозғалтқыш ақау кезінде операцияны орындайды немесе бағыттың қиын нүктесінде герметикалық сапасы жойылады, ол үшін көп отын талап етіледі:

ХСА әуеайлақта 450 м (1500 фут) биіктік бойынша күту аймағында жылдамдықпен 15 минут аралығында;

қонуға кіру және қону орындау кезінде;

2) уәкілетті ұйым бекіткен ең қиын жағдайдың отын қоры бар EDTO ұшу;

3) жоғарыда нұсқалмаған қосымша талаптарды орындау.

Ескерту. 789-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

790. Дискрециялық отын қоры ӘКК қарауы бойынша бортқа алынған қосымша отын мөлшері.

791. Егер борттағы отын мөлшері осы Қағидалардың 787 және 788-тармақтарының және қажет болғанда 790-тармағының талаптарына сәйкес келмесе ұшу басталмайды немесе ұшу жоспарын өзгерту нүктесінен жалғастырылмайды.

792. Уәкілетті ұйым ұшу қауіпсіздігі деңгейін тең қолдау тәсілдерін көрсететін пайдаланушының тәуекел бағалау негізінде рульдеу, маршрут бойынша ұшу, күтпеген жағдай, тағайындау орны қосалқы әуеайлағына дейін ұшу және қосымша отын қоры үшін ұшудың алдын ала есептелген отын қоры нұсқаларын бекітеді.

Пайдаланушы қауіпсіз ұшу үшін тәуекел бағалау қосады:

1) бағыт бойынша ұшу үшін отын қорын есептеу;

2)пайдаланушы мүмкіндіктері:

отын шығындау үшін мониторинг бағдарламасын қосатын автоматты әдісін айқындау;

қосалқы әуеайлақтын қолданудың қазіргі заман тәсілдерін қолдану;

3) салдарын азайту үшін нақты шараларды қолдану.

Ескерту. 792-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

793. Ұшу басталғаннан кейін отынды шығындау, ұшуды жоспарлау кезінде белгіленген мақсаттарға арналмайды, қайта талдауды талап етеді және егер осыған байланысты жоспарлы операцияны түзетеді.

794. Ұшуда отын шығынын басқару саясаты мен рәсімі осы Қағидалардың 8-тарауының 4-параграфына сәйкес жүзеге асырылады.

795. Жолаушыларды отырғызу кезінде ӘК отынмен толтыру, олардың бортта болуы немесе оларды шығару осы Қағидалардың 6-тарауының 20-параграфына сәйкес жүргізіледі.

9-параграф. Жүк бөліміндегі өрт сөндіру жүйесі үшін уақыт шектеуді есепке алу

796. Барлық ұшу келесі жағдайда жоспарланады: қосалқы әуеайлағына кету уақыты жүк бөлімінде өрт сөндіру жүйесі үшін уақыт бойынша шектеуден артпайды, ол ӘК құжаттамасында және уәкілетті ұйым бекіткен пайдаланушылық қауіпсіз қоры азайтылған көлемінде нұсқалған.

Ескерту. 796-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

797. Егер осы шектеулер ұшу кезінде ескерілетін болса, олар ӘК тиісті құжаттамасында нұсқалады.

Осы мақсаттар үшін 15 минуттай пайдаланушылық қауіпсіздік қоры қарастырылады.

10-параграф. Шаршағыштықты бақылау

798. Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2015 жылғы 27 ақпандағы № 250 бұйрығымен бекітілген (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 10629 нөмірімен тіркелген) Қазақстан Республикасының азаматтық және эксперименттік авиациясы әуе кемелерінің экипаж мүшелерінің жұмыс уақыты мен демалысын ұйымдастыру қағидалардың (бұдан әрі - ҚР АжЭА ӘК-рінің экипаж мүшелерінің жұмыс уақыты мен демалысын ұйымдастыру қағидалар) талаптарына сәйкес пайдаланушы ұшу және кабиналық экипаждарының барлық мүшелері бойынша пайдаланушы мемлекет айқындаған уақыт кезеңі үшін ұшу уақытын, қызметтік ұшу уақытын, қызмет уақытын және демалыс уақытын есепке алып отырады.

798-1. пайдаланушы шаршауға байланысты ұшу қауіпсіздігі үшін тәуекелдерді басқару мақсатында Қазақстан Республикасының азаматтық және эксперименттік авиациясының ӘК экипаждары мүшелерінің жұмыс уақыты мен демалысын

ұйымдастырудың белгіленген қағидаларына сәйкес келетін ұшу уақытының, ұшу жұмыс уақытының, жұмыс уақытының нормаларын және демалыс уақытына қатысты талаптарды әзірлейді.

Ескерту. Қағидалар 798-1-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.

799. Уәкілетті ұйым барлық немесе жеке орындайтын ұшулардың түрлеріне қатысты шаршағыштықты бақылау мақсатында ұшу және кабинаның экипаждары өздерінің міндеттерін белсенділіктің тиісті деңгейі дәрежесінде орындауларына кепіл болуы үшін ғылыми принциптерге, білімге және пайдаланудағы тәжірибеге сәйкес әзірленген және негізделген FRMS жүйесіні (бұдан әрі - FRMS) пайдаланушымен қолдануға рұқсат етіледі.

Ескерту. 799-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

800. Уәкілетті ұйым пайдаланушысын шаршағыштықты бақылаудың нормативтік қағидаларының бөлігі немесе барлығы орнына қолданыла бастағанда бекітеді. Бекітілген FRMS шаршағыштықты бақылаудың нормативтік қағидаларымен салыстырғанда ұшу қауіпсіздігінің баламалы немесе жоғары деңгейін қамтамасыз етеді .

Ескерту. 800-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

801. Пайдаланушы әрбір экипаждың ғарыштық радиация әсерінің жалпы мөлшерін айқындаудың 15000 м астам (49 000 фут) биіктіктегі ұшақтың әрбір ұшуы туралы есеп құжаттарын 12 ай бойы сақтайды.

11-параграф. Ұшуды орындау кезіндегі қосымша талаптар

802. Пайдаланушы ӘК бортынан метеорологиялық қадағалауды жүргізу және оның нәтижелерін ӘҚҚ органына хабарлау, сондай-ақ ұшудың қарсы қауіпті жағдайлары туралы хабарлау тәртібін ҰЖН айқындайды.

803. Бағыттың кез келген нүктесінен қосалқы әуеайлағына дейін ХСА мен желсіз жағдайлары кезінде бекітілген OEI 60 минутқа сәйкес келетін қашықтықтағы бағыттарда екі газтурбиналық қозғалтқышы бар ұшақтардың немесе ХСА мен желсіз жағдайлары кезінде барлық бекітілген AEO екіден артық газтурбиналық қозғалтқыштары бар ұшақтардың пайдаланушылары мынадай талаптарды (EDTO) орындайды:

1) ұшуларды, мүшелері осындай ұшуды орындау үшін арнайы даярлығы бар ӘК экипаждары орындайды;

2) пайдаланушы ӘК осындай ұшу экипаждарының мүшелерін даярлаудың тиісті бағдарламасын әзірлейді және ҰЖН енгізеді, олар:

бағытты және бағыттағы қосалқы әуеайлақтарды таңдау қағидаларын;

MEL қолданылуын;

ұшар алдында және ұшуда отын қорына қойылатын талаптарды;

қосалқы әуеайлақ бағытында метеожағдайдың нашарлауы кезіндегі іс-қимыл тәртібін;

крейсерлік ұшуда қозғалтқыштардың бірі тартылысты толық жоғалтқан кездегі іс-қимылдар бойынша жаттығуды;

генераторлардан электр қорегін толық жоғалтқан кездегі іс-қимыл жаттығуын қамтуы тиіс.

3) ұшуды жоспарлау кезінде, бағытта жарамды қосалқы әуеайлақтарды таңдау кезінде келудің есептік уақытына дейін және кейін 1 сағат ішінде әуеайлақта метеорологиялық жағдайлар мынадай болуы тиіс:

дәл кіру кезінде – БТШБ көріністің мәлімденген қашықтығы ҰҚЖ мәнінен жоғары 800 м қашықтықта көріну (көрініс) кезінде 60 м (200 фут) ұлғайған DA/DH мәнінен төмен емес;

дәл емес және визуалды кіру кезінде – БТШБ көріністің мәлімденген қашықтығы ҰҚЖ (RVR) мәнінен жоғары немесе 1500 м қашықтықта көріну (VIS) кезінде 120 м (400 фут) ұлғайған MDH/MDA мәнінен төмен емес;

4) қонуға кірудың және CAT II бойынша қонудың мәлімденген сұлбалары бар екі немесе одан көп ҰҚЖ бар әуеайлақтары үшін БТШБ 90 м (300 фут) кем емес және ҰҚЖ көріну алыстығы (RVR) немесе көрінісі (VIS) 1200 м кем емес, ал CAT III үшін – 60 м (200 фут) кем емес және ҰҚЖ көріну алыстығы (RVR) – 550 м кем емес;

5) пайдаланушының уәкілетті орган бекіткен қосалқы әуеайлағына ӘК тұрпаты, межелік және ең жоғары уақыты көрсетілген бағыттағы қосалқы әуеайлағына ұлғайтылған уақытты көрсете отырып, EDTO ұшуды орындауға рұқсаты бар.

12-параграф. Ұшу-техникалық сипаттамаларының шектеулерін есепке алу

804. ӘК ұшу жарамдығы сертификаттың талаптарына (ұшуға жарамдылығы туралы куәлік) сәйкес және ӘК осы түріндегі ҰПН-да қамтылған ҰТС пайдалану шектеулерінде бекітілген шегінде пайдаланылады.

805. Осы тарауының 14-параграфының талаптарын қоспағанда бір қозғалтқышымен ұшақтар қозғалтқыш істен шыққан жағдайда амалсыз қонуды қауіпсіз жүзеге асыруға мүмкіндік беретін ауа-райының осындай жағдайы мен жарықтандыру жағдайында, осындай маршрутта және олардың осындай ауытқуларымен пайдаланылады.

806. ӘК тіркеу мемлекеті пайдаланудың барлық күтілетін жағдайлары кезінде қауіпсіздіктің жалпы деңгейін қамтамасыз ету үшін жеткілікті дәрежеде жүзеге асыруға болатын сақтық шараларын қабылдайды.

807. ӘК ҰПН қамтылған ҰТС туралы ақпарат алдағы ұшулар кезінде осы Қағидалардың талаптар орындалуы мүмкін екендігін көрсеткен жағдайда ғана ұшуды бастауға рұқсат беріледі.

808. Ұшар алдында ӘК ҰТС-на әсер ететін – салмағы, әуеайлақты (тікұшақ айлақты) асуға тиісті барометрлік биіктігі, температурасы, жел, құрғақ жолдың ӘК үшін ҰҚЖ жай-күйі, еңісі, (батпақ, судың және (немесе) мұздың болуы), гидроұшақтар үшін, олармен шектеліп қана қоймай су бетінің жай-күйі, әсер ететін барлық факторларды ескеру қажет.

809. Бұл факторлар ҰТС белгілеу кезінде қаралуы мүмкін пайдалану параметрлері немесе рұқсаты мен қор ретінде ескерілуі мүмкін немесе аталған ұшақ үшін қолданылатын ҰТС нормасына енгізілуі мүмкін.

810. Ұшып көтерілу басында ұшақтың салмағы осы Қағидалардың 816 және 817-тармақтарында көзделген, ал қосалқы әуеайлақтар үшін – осы Қағидалардың 818 және 819-тармақтарында көрсетілген себептер бойыншаұшу және отынды құю барысында салмақтың болжамды азаюын ескере отырып, осы Қағидалардың 812 және 817-тармақтарында көрсетілген талаптарды орындауға мүмкіндік береді.

811. Ұшып көтерілу басында ұшақтың салмағы әуеайлақтардың асуына сәйкес барометрлік биіктік үшін ҰПН-да көрсетілген, сондай-ақ егер ең жоғары рұқсат етілген салмақты айқындау үшін параметрлер ретінде пайдаланылатын кез келген басқа да жергілікті атмосфералық жағдайлар үшін ең жоғары ұшып көтерілу салмағынан аспайды.

812. Белгіленген әуеайлақта және белгіленген пункттің кез келген қосалқы әуеайлағына қонудың есепті уақытына ұшақтың есепті салмағы осы әуеайлақтардың асуына сәйкес келетін барометрлік биіктік үшін ҰПН-да көрсетілген, сондай-ақ егер ең жоғары рұқсат етілген салмақты айқындау үшін параметрлер ретінде пайдаланылатын кез келген басқа да жергілікті атмосфералық жағдайлар үшін ең жоғары қону салмағынан аспайды.

813. Ұшақтың салмағы ұшып шығар алдында немесе белгіленген әуеайлақта және белгіленген пункттің кез келген қосалқы әуеайлағына қонудың есепті уақытына тиісті ең жоғары массадан аспайды, онымен ұшақтың ИКАО Конвенциясына 16-Қосымшасының I-томындағы шуыл бойынша сертификаттауға қолданылатын стандарттарға сәйкестігі көрсетілді, егер бұған әуеайлақтың орналасқан жердегі мемлекеттің уәкілетті органынан маза бермейтін шуылдың әсері мәселесі жоқ кейбір әуеайлақтар немесе ҰҚЖ үшін ерекшелік ретінде рұқсат алынбаған болса.

814. Ұшақтың ҰТС ұшып көтерілудің кез келген нүктесінде аумалы қозғалтқыш істен шыққан жағдайда, ұшып көтерілуді тоқтатуға және ҮҰБҚ шегінде тоқтап алуға немесе ұшып көтерілуді жалғастыруға және осы Қағидалардың 815-тармағының талаптарды орындауға жағдай келмесе, жеткілікті тік немесе көлденең ұшу траекториясы бойынан барлық кедергілерден ұшып өтуге мүмкіндік береді.

ҰҚЖ-ның тиесілі ұзындығын айқындау кезінде ұшып көтерілу алдындағы осьтік жолға ӘК-сін шығару қажеттілігіне байланысты оның азаю мүмкіндігі ескеріледі.

815. Жұмыс істемейтін бір қозғалтқышы бар ұшақ қабілетті – бағыт бойынша ұшу кезінде бағыттың кез келген нүктесінде немесе одан қосымша бағыттардан бас тартқан жағдайда жоспарланған аумалы қозғалтқыштың істен шыққан жағдайда, ұшуды осы Қағидалардың 817-тармағының талаптары орындалуы мүмкін әуеайлағына дейін, ең төменгі рұқсат берілген биіктікке дейін еш жерге төмендемей жалғастыруға мүмкіндік береді.

816. Қосалқы әуеайлақтарда орналасқан кез келген бағыттағы үш немесе одан көп қозғалтқыштары бар ұшақтардың ұшу кезінде және ұшудың жалпы ұзақтығы қауіпсіздіктің жалпы деңгейін сақтау үшін екінші қозғалтқыштың істен шығуын ескеру қажет, ұшақ кез келген екі қозғалтқыш істен шыққан жағдайда, бағыттағы қосалқы әуеайлағына дейін ұшуды жалғастыруға және қонуға қабілетті.

817. Ұшақтың ҰТС биіктік қорының қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін ең төмендігімен қонуға кіру траектория бойынан барлық кедергілерді ұшып өткеннен кейін және егер гидроұшақ туралы сөз болса, тоқтау қажеттілігін, бар болатын қону қашықтығын (бұдан әрі - БҚҚ) шегіндегі жеткілікті төмен жылдамдыққа қол жеткізуді ескере отырып, тағайындалған қону әуеайлағына немесе кез келген қосалқы әуеайлағына қонуға мүмкіндік береді. Бұл ретте ӘКК, егер бұл ҰТС-ны белгілеу кезінде ескерілмесе, қонуға кіру және қонуды орындау кезінде ұшу техникасында болжанған айырмашылықтарды ескереді.

13-параграф. Кедергілер туралы мәліметтер

818. Осы Қағидалардың 814-тармағының талаптарымен сәйкес қағидаларды құрастыруға мүмкіндік беру үшін пайдаланушыға кедергілер туралы мәліметтермен қамтамасыз етіледі.

819. Пайдаланушы ұшып көтерілудің кез келген нүктесінде аумалы қозғалтқыш істен шыққан жағдайда, ұшып көтерілуді тоқтатуға және ҮҰБҚ шегінде тоқтап алуға немесе ұшып көтерілуді жалғастыруға және жеткілікті тік немесе көлденең ұшу траекториясы бойынан барлық кедергілерден ұшып өтуге мүмкіндік беретін ұшақтың ҰТС сәйкестігін бағалау кезінде картаның нақтылығын ескереді.

14-параграф. Бір газтурбиналық қозғалтқышы бар ұшақтармен түнде және/немесе АМЖ-да ұшуды жүргізуге қойылатын қосымша талаптар

820. Бір газтурбиналық қозғалтқышы бар ұшақтармен түнде және/немесе АМЖ-да ұшуды жүргізуге рұқсат беру кезінде уәкілетті ұйым ұшақтың тиісті сертификаттауді өткеніне, сондай-ақ ұшу қауіпсіздігінің жалпы деңгейінің:

1) газтурбиналық қозғалтқыштың сенімділігімен;

2) техникалық қызмет көрсету тәртібімен, ұшуларды жүргізу тәжірибесімен, ұшақтарды жөнелту тәртібімен және аталған пайдаланушының экипаждарының дайындық бағдарламасымен;

3) барлық ұшу ұзақтығында қауісіздікті қатамасыз етуге және кез келген мүмкін пайдалану жағдайларында қозғалтқыш істен шыққаннан кейін мәжбүрлі қонуды қауіпсіз орындау үшін жәрдем көрсетуге арналған жүйелер мен жабдықтардың орнатылуымен қамтамасыз етілгеніне көз жеткізеді.

Ескерту. 820-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

821. Түнде және/немесе АМЖ-да пайдаланылатын бір газтурбиналық қозғалтқышы бар барлық ұшақтар қозғалтқыш жұмысы параметрлерінің өзгеруін бақылау жүйесімен жабдықталады, ал ұшу жарамдылығының жеке сертификаты 2005 жылдың 1 қаңтарында немесе осы күннен кейін берілген ұшақтар қозғалтқыш жұмысы параметрлерінің өзгеруін бақылаудың автоматты жүйесімен жабдықталады.

15-параграф. Кеме құжаттары

822. ӘК-де осы Қағидалардың 83-тармағында көрсетілген құжаттар болуы тиіс, оларды экипажының мүшелері уәкілетті ұйымның авиациялық инспекторларының талабы бойынша ұсынады.

Жоғарыда көрсетілген құжаттарына қосымша ретінде ӘК-нің бортында мыналар болуы тиіс:

1) Заңның 105-бабының 3-тармағымен сәйкес бекітілген төтенше жағдайлар кезіндегі іс-әрекеттер бойынша азаматтық ӘК экипажына нұсқаулығының көшірмесі;

2) техникалық қызмет көрсету және оның пайдалануға жарамдылығы туралы куәлік (борт журналындағы жазба);

3) жиынтық жүктеме тізімі;

4) бас декларация (халықаралық ұшулар кезінде);

5) жолаушылар тізімі (манифест);

6) жүк тізімі (манифест).

ӘК бортында ұшақтың шу бойынша сертификатталғанын растаушы құжат болады. Егер тіркеуші мемлекет бекіткен осындай құжат ағылшын тілінде жазылмаған болса, онда оның ағылшын тіліндегі аудармасы беріледі.

Ескерту. 822-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

823. Жоғарыда көрсетілген құжаттардан басқа ӘК бортында ұшу орындалатын аумақ үстінен мемлекет қағидалары бойынша талап етілетін өзге де құжаттар болуы тиіс.

824. Ұшуға тапсырма мына жазбаларды қамтуы тиіс:

1) ӘК-нің мемлекеттік және тіркеу тану белгілері;

2) ұшу күні;

3) экипаж мүшелерінің тегі және олардың орындайтын міндеттері;

4) ұшып кету және келу пункттері;

5) ұшып көтерілудің және қонудың жоспарланған және нақты уақыты;

6) ұшу мақсаты, рейс нөмірі;

7) ұшуға қатысты ескертулер;

8) ӘКК қолы;

9) пайдаланушы белгілеген өзге де жазбалар.

Ұшуға арналған тапсырма нысанын және оны жүргізу тәртібін пайдаланушының ҰЖН-мен айқындайды.

16-параграф. Минималды қажетті жабдықтар тізбесі

825. Қандай да болмасын аспаптың, жабдықтың немесе жүйенің істен шығуы кезінде коммерциялық әуе тасымалын орындауға осы Қағидалар 2-тарауының 2-параграфында келтірілген MEL негізінде рұқсат беріледі.

826. ТМД елдерінің Қазақстан Республикасының әуе аумағында істен шыққан аспаптармен, жабдықтармен немесе жүйелерімен ӘК-рінде ұшуды орындауы ҰПН-ның талаптар негізінде жүзеге асырылады.

17-параграф. Жолаушыларды коммерциялық әуе тасымалдауды орындайтын ӘК-дің борттық аспаптары және жабдықтары

827. Ұшуларға жарамдылық туралы куәлікті беру үшін қолданылатын ӘК және және ұшу орындалатын жағдайға байланысты ӘК бортында аспаптар, жабдықтар және ұшу құжаттары болады немесе белгіленеді. Белгіленген аспаптар мен жабдықтар, оларды орнатуды қоса алғанда, ӘК-ін тіркеу мемлекетімен бекітіледі немесе олармен келісіледі.

828. Экипажына ӘК-нің ұшу траекториясын бақылауға, қағидалар бойынша талап етілетін кез келген маневрлерді орындауға және күтілетін пайдалану жағдайларында осы ӘК қатысты пайдалану шектеулерін сақтауға мүмкіндік беретін аспаптармен ӘК жабдықталады.

829. Ұшақтың қандай да бір аспаптары, жабдықтың элементтері немесе жоспарлы ұшу үшін қажетті қызметтер жұмыс істемей тұрған кезде немесе болмағанда ұшу басталмайды, егер:

1) ұшақ пайдаланушының MEL сәйкес емес пайдаланылатын болса;

2) пайдаланушыға уәкілетті ұйыммен MMEL шектеулері шегінде ӘК ұшуды орындауға рұқсат етілмеген.

Ескерту. 829-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

830. Ұшақ жабдықталады:

1) оңай қолжетімді орында жайғастырылатын қажетті медициналық дәрі-дәрмектер қорымен;

2) ӘК ішінде қауіпті шоғырлануын тудырмайтын улы газды пайдалану кезінде ауыстырмалы өрт сөндіргіштер (кем дегенде, бір өрт сөндіргіш ұшу экипажы кабинасында және ұшу экипажы кабинасынан бөлінген, және оған экипаж мүшелері тура қолжетімділігі болмайтын әрбір жолаушылар салонында орнатылады).

831. Барлық ӘК-рінде жұмыс істейтін күйде болады:

3) екі жастан асқан әрбір тұлғаға арналған кресло немесе ұйықтау орны;

1) әрбір жолаушылар креслосында таңу белдігі және әрбір ұйықтау орнында шектеуші белдіктер;

2) егер ӘК-де ұшуда алмастыру үшін қолжетімді электрлі сақтандырғыштар орнатылса тиісті номиналды қорлы электрлі сақтандырғыштар, қосымша сақтандырғыштар саны әрбір номиналды сақтандырғыштардың жалпы санынан 10%-тен артық немесе әрбір номинал үшін үш сақтандырғышты құрайды.

832. Коммерциялық тасымалдауды орындайтын 5700 кг артық макималды ұшу массасымен сертификатталған ӘК ұшу экипажының әрбір креслосында байлау жүйелермен жабдықталады. Ұшқыштың әрбір креслосындағы байлау жүйесі кенет тежелген жағдайда ұшқыш денесі қозғалысын автоматты тіркейтін құрылғыны енгізеді.

833. Жолаушыларды тасымалдауға арналған ӘК келесі деректер мен көрсеткіштерді жолаушыларға:

3) байлау белдіктерін тағу керек болғанда;

4) егер ӘК бортында оттегі қарастырылса, оттегі жабдығын қалай және қашан пайдалану керек:

5) темекі шегу қатысты тыйым салу туралы;

6) құтқару кеудешелері немесе ұқсас жеке жүзу құралдары қайда орналасқан және оларды қалай пайдалануға болады, егер мұндай құралдар бортта қарастырылған болса;

7) авариялық шығу жолдары қайда орналасқан және қалай ашылады хабарлауды қамтамасыз ететін құралдармен жабдықталады.

834. Өрт сөндірудің ішіне енгізілген жүйесінде пайдаланылатын кез келген құрам, ұшақтың әрбір дәретханасындағы сүлгілерге, қағаздар мен қалдықтарға арналған қоқыс салғыштың ұшу жарамдылығы жеке сертификаты алғаш рет 2011 жылы 31 желтоқсанда немесе осы күннен кейін берілді, және ұшақтың ауыспалы өрт сөндіргішінде пайдаланылатын кез келген өрт сөндіретін құрамының ұшу жарамдылығы жеке сертификаты алғаш рет 2016 жылы 31 желтоқсанда немесе осы күннен кейін берілді:

3) ӘК-сін мемлекеттік тіркеуде қолданылатын минималды талап етілетін сипаттамаларға жауап береді;

4) Монреал хаттамасының Басшылығының А-қосымшасында (II-топ) (8-ші басылым) көрсетілгендей озон қабатын бұзатын заттар бойынша, озон қабатын бұзатын (1987 жыл) заттар бойынша Монреал хаттамасында тізбектелген заттардың типіне жатпайтындар.

835. Егер фюзеляж үстінде авариялық жағдайда құтқару командасына фюзеляжді ашуға қолайлы орынды таңбалау қарастырылған болса, онда сол орындар таңбаланады. Таңбалау белгілері қызыл немесе сары бояу жағылады және қажет болғанда қоршаған фонмен контраст үшін ақ сызықпен қоршалады.

836. Егер бұрышты таңбалау белгілері арасының арақашықтығы 2 м асатын болса, олардың арасына көрші таңбалау белгілері арасындағы арақашықтық 2 м аспайтындай түрде 9×3 см өлшемді аралық сызықтар жүргізіледі.

837. ӘК ИКАО Конвенциясына 6-Қосымшасының және осы Қағидалардың 5-тарауының 11-параграфының талаптарына сәйкес деректерді тіркеудің борттық жүйесімен және ұшу деректерін борттық өзі жазатындармен жабдықталады.

838. КҰҚ бойынша күндіз ұшуларды орындайтын бүкіл ӘК:

1) магнитті компасымен;

2) дәл хронометрмен немесе уақытты сағатпен, минутпен және секундпен көрсететін сағатпен;

3) дәл барометрлік биіктік өлшегішпен;

4) әуе жылдамдығын көрсеткішпен;

5) тиісті уәкілетті органмен белгіленген қосымша аспаптармен немесе жабдықтармен жабдықталады.

КҰҚ бойынша ұшуларды бақылауды орындайтын ұшақтар, осы Қағидалардың 849-тармағының талаптарымен сәйкес жабдықталады.

839. Гидроұшақтарда:

1) орнынан (креслодан немесе ұйықтайтын жерден) алуға жеңіл болатындай, ӘК бортына жайғастырылған, борттағы әрбір адамға бір құтқару кеудешелері немесе тең бағалы жеке жүзу құралдарымен;

2) теңіздегі кемелердің соқтығысуын ескертудің халықаралық қағидаларымен жазылған, дыбыстық белгілер беретін жабдықтар, егер қолданылатын болса;

3) бір теңіз зәкірі (жүзетін) орнатылады.

840. ӘК бортына жайғастырылған, борттағы әрбір адамға бір құтқару кеудешелері немесе тең бағалы жеке жүзу құралдарымен ең жоғары ұшып көтерілу массасы 5700 килограммнан жоғары немесе 9 (тоғыздан) астам отыру орын саны бар ӘК-сінде:

1) жағалаудан 93 км (50 м. миль) артық арақашықтықта су кеңістігінен бағыты бойынша жолаушыларды коммерциялық әуе тасымалдау жүзеге асыру кезінде;

2) жоспарлау режимінде ұшудың шектік қашықтығынан асатын аралықтағы жағалаудан су кеңістігі үсті бағыты бойынша ұшуды орындау кезінде;

3) су кеңістігі үстінен ұшу кезінде ұшу және қонуға кіру траекториясы суға қонып қалу мүмкіндігі болатындай жағдайда болса.

ӘК бортында құтқару кеудешесі мен жүзетін құрал адамдар өз креслосынан немесе ұйықтайтын орыннан жеңіл қол жеткізе алатындай орналасады.

841. Әрбір құтқару кеудешесі немесе тең бағалы жеке жүзу құралдары адамдарды табуды жеңілдету үшін электрлік жарықтандыру құралдарымен жабдықталады, құтқару кеудешелерінің орынан басқа жеке жүзу құралдары қарастырылған жағдайларды қоспағанда.

842. Ұшақ су беті үстінде болатын немесе, егер ӘК ұшудың сәйкес келетін 30 минуттық немесе барлық басқа ӘК-лері үшін қайсысының аздығына қарай 185 км (100 т. миля) тең қашықтықта ұшуды орындаса, крейсерлік жылдамдықта ұшудың 120 минуттық және қайсысының аздығына қарай 740 километрге (400 т. миля) сәйкес келетін авариялық қону үшін жарамды жер бетінен қашықтайтын бағыт бойынша ұшуды орындайтын барлық ұшақтарда осы Қағидалардың 839 және 840-тармақтарымен көзделген жабдыққа қосымша мынадай жабдық орнатылады:

1) борттағы барлық адамдардың орналасуы үшін жеткілікті сандағы құтқару салдары, авариялық жағдайда оларды тез қолдануды жеңілдететін түрде орналасады және адамдардың өмірін қамтамасыз етудің орындалатын ұшу шарттарына жауап беретін құралдарын қоса алғанда, осындай авариялық құтқару жабдығымен жарақталады;

2) ИКАО Конвенциясына 2-Қосымшасында сипатталған дабыл ракеталарының көмегімен апат белгілерін беруге арналған жабдық;

3) 2018 жылғы 1 қаңтардан кешіктірмей, ең жоғары ұшу салмағы 27000 кг болатын барлық ӘК-рінде 8,8 кГц жиілікте жұмыс істейтін суасты жетек құрылғысы орнатылады. Осындай автоматты қосылатын суасты жетек құрылғысының минималды жұмыс істеу уақыты күнтізбелік 30 күнді құрайды, және оны қанаттардың ішіне немесе артқы тірекке орнатуға тыйым салынады.

843. ӘК іздеу және құтқаруды іске асыру айрықша қиын аудандар ретінде тиісті мемлекеттермен белгіленген құрлық аудандарын ұшып өтуді орындау кезінде ұшып өтетін ауданның талаптарына сәйкес келетін белгілі құрылғылармен және авариялық құтқару жабдықтарымен, адамдардың өмір сүру үшін қамтамасыз ету құралдарын қоскқанда жабдықталады.

844. Кабинадағы барометрлік биіктік 3000 м (10000 фут) (атмосфералық қысым 700 гПа кем құрайды) құрайтын биіктіктерде ұшуды орындауға арналған ӘК-лері осы Қағидалардың 372-тармағына сәйкес оттегі сақтау және беру аппаратурасымен жабдықталады.

845. Атмосфералық қысым 700 гПа кем құрайтын (кабинадағы барометрлік биіктік 3000 м (10000 фут) құрайтын биіктіктерде ұшуды орындауға арналған ӘК-лері, бірақ 700 гПа асатын деңгейде ұшу экипажы мен жолаушылар кабинасында қысымды ұстап тұру құралымен жабдықталған ұшақ оттегін беру және сақтау аппаратурасымен осы Қағидалардың 373-тармағына сәйкес жабдықталады.

846. 1962 жылғы 1 шілдеде немесе осы күннен кейін пайдалануға енгізілген герметикалық кабиналарымен және атмосфералық қысымы 376 гПа құрайтын (7600 м (25000 фут) эшелоннан жоғары) биіктіктерде ұшуға арналған ӘК-лері ӘК-нің ұшу экипажына тұмшаланудан ажыраудың кез келген қауіпті дәрежесі туралы дәл ескерту беретін құрылғымен жабдықталады.

847. Осы Қағидалардың 373 және 374-тармақтарының талаптарына сәйкес автоматты түрде орналасқан оттегі жабдығымен ұшақ жабдықталады.

848. Барлық ұшақтар олардын ұшулар орындауда мұздануы мүмкіндігі бар кезде тұрақты және (немесе) мерзімдік әрекет ететін мұздануға қарсы құрылғылармен жабдықталады.

849. 860. АҰҚ бойынша ұшуды орындайтын немесе олардың кеңістіктегі жағдайын ұстап тұратын коммерциялық жолаушы тасымалын орындайтын барлық ұшақтар, бір немесе бірнеше пилотаждық аспапсыз сақтау мүмкін болмайтын уақытта жабдықталады:

1) магнитті компаспен;

2) уақытты сағатпен, минутпен және секундпен көрсететін хронометрмен;

3) есептеуіші және барабанды-бағдарлы санайтын немесе деректер сәйкестендірумен баламалы екі барометрлік биіктік өлшегішпен;

4) судың шоғырлануы немесе мұздану салдарынан оның істен шығуын болдырмайтын құрылғымен жабдықталған аспаптық әуе жылдамдығын көрсету жүйесімен;

5) сырғанау және бұрылу көрсеткішімен;

6) кеңістіктегі жай-күй көрсеткішімен (авиакөкжиекпен);

7) бағамды көрсеткішпен (гирокомпаспен);

8) гироскопиялық құрылғысыны электр қуатымен қамтамасыз етуді көрсететін құрылғысымен;

9) ұшу экипажы кабинасына сыртқы ауа температурасының көрсеткішімен;

10) биіктік алудың немесе төмендеудің тік жылдамдығы көрсеткішімен;

11) тиісті уәкілетті органдар ұйғарған қосымша аспаптар немесе жабдықтармен.

Жекелеген аспаптардың әрқайсысы үшін қарастырылған толық жұмыс істемеуден осындай кепілдік сақталатын жағдайда жоғарыда көрсетілген үш аспаптың әрбірі үшін қарастырылған, кешенді командалық пилотаж жүйелерін пайдалану жолымен осы тармақтың 5), 6), 7), 8)және 11) тармақшалардың талаптарды орындауға рұқсат етіледі.

850. Салмағы 5700 кг астам болатын барлық ұшақтар ұшақтың кеңістік жағдайын көрсететін электр аспаптар үшін авариялық қуат көзімен жабдықталады.

851. 1975 жылдың 1 қаңтарынан кейін пайдалануға жіберілген сертификатталған ең жоғары ұшып көтерілу салмағы 5700 кг астам болатын барлық ұшақтар электрмен жабдықтаудың негізгі жүйесінен тәуелсіз және ең азындан 30 минут ішінде жұмысты қамтамасыз ететін және ӘКК-не анық көрінетін ұшақтық кеңістіктік жағдайын (авиакөкжиекті) көрсететін аспапты жабдықтандыратын авариялық қуат көзімен жабдықталады. Авариялық қуат көзі электрмен қамтудың негізгі жүйесі толық бас тартқаннан кейін автоматты түрде тоқталады және аспапты тақтада ӘК-нің авиакөкжиегі (авиакөкжиектері) авариялық қорек көзінен жұмыс істейтіндігі нақты көрсетіледі.

852. Әрбір ұшқыш пайдаланылатын аспаптар, ұшқыш ұшу траекториясы бағытын қарап отырып, өзінің жұмыс орнында отырған орнын өзгертпей, олардың көрсеткіштерін оңай көретіндей етіп орналастырылады.

853. Түнгі ұшуларды орындайтын барлық ұшақтар:

1)осы Қағидалардың 833-тармағында тізбесі берілген жабдықтардың бүкіл түрлерімен;

2)ұшудағы немесе әуеайлақтың жұмыс алаңындағы ӘК арналған ИКАО Конвенциясына 2-Қосымшасымен және Қазақстан Республикасының азаматтық ӘК-лерінің ұшуға жарамдылық нормаларымен талап етілетін оттармен;

3)екі қону шамдарымен;

4)барлық аспаптар мен жабдықтарға арналған жарықтандырғышдармен;

5)барлық жолаушылар салондарда шамшырақтарымен;

6)экипажының әрбір мүшесінің жұмыс орнындағы автономды тасымалы шамымен жарақталады.

854. Жолаушылар тасымалдау орындайтын герметикалық кабинамен ұшақтар не түнде не АМЖ метерологиялық радиолокатормен табылатын, найзағай немесе басқа ықтимал қауіпті табиғат жағдайларымен кездесуді күтуге болатын бағыттардағы аудандарда олар пайдаланылатын кезде, бұл жағдайда метрологиялық радиолокатормен жабдықталады.

855. 15000 м (49000 фут) астам биіктіктерде ұшуға арналған ұшақтардың бортында ғарыштық радиациядан (яғни галактикалық және күн жүйесінің иондайтын және нейтронды радиациясының жалпы мөлшерінен) алатын қуат пен әрбір ұшу бойынша жиынтық дозаны үздіксіз өлшеуге және индикациялауға арналған жабдықтың болуы қарастырылады. Бұл жабдықтың индикация блогы ӘК-нің ұшу экипажы мүшелерінің біріне жақсы көрінуі тиіс.

856. Жылдамдықты шектеу Мах саны мәнімен (ӘК ұшу жылдамдығының дыбыс жылдамдығына қатынасы) көрсетілетін барлық ұшақтарда – Мах саны өлшемі және көрсету құралының болуы қарастырылады.

857. Газтурбиналы қозғалтқыштарымен барлық ұшақтар GPWS жабдықталады. GPWS ӘК жабдықтарына қойылатын талаптар осы Қағидалардың 10-тарауының 19-параграфында баяндалған.

858. Бортында 19 (он тоғыздан) астам жолаушыларды тасымалдауға рұқсат берілген барлық ұшақтар:

1) кем дегенде бір автоматты авариялы жетекті таратқышпен;

2) кез келген үлгідегі екі ELT;

3) осы Қағидалардың 10-тарауының 24-параграфының талаптарына жауап беретін функционалдық мүмкіндіктері бар екі ELT, олардың бірі автоматты болып жарақталатын (2008 жылы 1 шілдеден кейін алғаш берілген ұшу жарамдылығы сертификаты бар ұшақтар) жабдықталады.

Ескерту. Егер осы Қағидалардың 10-тарауының 24-параграфының талаптарына басқа жүйе жауап беретін болса, автоматты ELT талап етілмейді.

859. Бортында 19 астам немесе одан аз жолаушыларды тасымалдауға рұқсат берілген барлық ұшақтар ең аз дегенде:

1) кез келген үлгідегі бір ELT;

2) бір автоматты жетек бергішімен ELT (2008 жылы 1 шілдеден кейін алғаш берілген ұшу жарамдылыңы сертификаты бар ұшақтар) жабдықталады.

860. Осы Қағидалардың 858 және 859-тармақтарының талаптарына сәйкес бортқа орнатылатын ELT жабдықтары ИКАО Конвенциясына 10-Қосымшасының III томдағы талаптарына сәйкес әрекет етеді.

861. Турбиналық қозғалтқыштарымен барлық ұшақтар соқтығысуды ескертетін борттық жүйе – СЕБЖ II жабдықталады. СЕБЖ II ӘК жабдықтарына қойылатын талаптар осы Қағидалардың 10-тарауының 21-параграфында баяндалған.

862. Барлық ұшақтар ИКАО Конвенциясына 10-Қосымшасының IV-томындағы талаптарына сәйкес әрекет ететін және барометрлік биіктік туралы деректер беретін қабылдау-жауап беру қондырғысымен жабдықталады.

Ұшу жарамдылығы жеке сертификаты 2009 жылғы 1 қаңтардан кейін берілген барлық ұшақтар 7,62 м (25 фут) немесе одан артық дәлдікпен барометрлік биіктік туралы ақпараттар беретін деректер көзімен жабдықталады.

Барлық ұшақтар 7,62 м (25 фут) немесе одан артық дәлдікпен барометрлік биіктік туралы ақпараттар беретін деректер көзімен жабдықталады.

863. Өзінің қызметтік міндеттерін орындау үшін ұшу экипажы кабинасында экипаждың барлық мүшелері өту эшелоннан/абсолюттік биіктіктерден төмен ұшу кезде бағытталған микрофондар немесе ларингофондар пайдалана отырып байланыс жүргізеді.

864. Медициналық дәрі-дәрмектер қорына:

1) барлық ұшақтар мен тікұшақтардағы алғашқы көмек жиынтығы (жиынтықтары);

2) кабиналық экипаж мүшесінің болуын талап ететін, барлық ӘК-де әмбебап алдын алу жиынтығы (жиынтықтары) және 2 сағаттан артық ұшу ұзақтығымен жолда 100-ден астам жолаушыларды тасымалдауға рұқсат етілген ӘК-не арналған медициналық дәрі-дәрмектер.

Алғашқы көмек жиынтығының саны аталған ұшақта тасымалдауға рұқсат етілген жолаушылар санына сәйкес келеді:

0–100 жолаушылар – 1;

101–200 жолаушылар – 2;

201–300 жолаушылар – 3;

301–400 жолаушылар – 4;

401–500 жолаушылар – 5;

500-ден жолаушылардың артық – 6;

3) кабиналық экипаждың бір мүшесі талап етілетін, кәдімгі ұшатын ӘК бортында бір немесе екі – ұшаққа арналған, бір – тікұшаққа арналған әмбебап профилактикалық жиынтық болады.

Қосымша жиынтық (жиынтықтар) пандемиялық әлеуетке ие болатын, ауыр инфекциялық аурудың тарауы сияқты, халықтың денсаулығына жоғары қауіп төнген жағдайда беріледі.

Осындай жиынтықтар ағзадан қан, зәр, құсу массасы, нәжіс сияқты әлеуетті инфекция құрамын тазалау үшін және әлеуетті инфекциялық жағдайларда инфекциялық ауру жұқтырғанға күдікті адамға көмек көрсететін, кабиналық экипажды қорғау үшін қолданылады.

865. Алғашқы көмек жиынтықтары және әмбебап профилактикалық жиынтықтар жолаушылар кабинасында мүмкіндігінше біркелкі орналасуы тиіс. Олар кабиналық экипаждың мүшелеріне қол жетімді жерлерде орналасуы тиіс.

866. Медициналық құралдардың жиынтығы, оны тасымалдау жағдайда, тиісті сенімді жерде сақталуы тиіс.

867. Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2017 жылғы 27 шілдедегі № 505 бұйрығымен (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 15597 нөмірімен тіркелген) бекітілген Азаматтық және эксперименттік авиациядағы авиациялы оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру қағидаларында қарастырылған тәртіпте авиациялық оқиға немесе қақтығыс жағдайда экипаж борттық өздігінен жазып алатын аспапты ұшып болғаннан кейін сөндіреді және олардың тапсырылмағанға дейін қайта қосылмайды.

868. Пайдаланушы электрондық навигациялық деректермен бағдарламалық өнімдерді пайдалануға қатысты осы Қағидалардың 1-тарауының 7-параграфының талаптарды орындайды.

18-параграф. Борттық өздігінен жазып алу аспаптарының мәліметтерін қалпына келтіру

869. Бортында 19 (он тоғыз) аса жолаушы тасуға рұқсат берілген, ең жоғары сертификатталған ұшу салмағы 27000 кг астам барлық ұшақтар және 2021 жылдың 1 қаңтарында немесе осы күннен кейін ұсынылған сертификат түрін алуға берілген өтінім борттық өздігінен жазып алу аспаптарын уақтылы қалпына келтіру және беру үшін мемлекеттің бекіткен пайдаланушының құралдарымен жабдықталады.

870. Борттық өздігінен жазып алу аспаптарының деректерін уақтылы беруге арналған құралдарды бекіткен кезде пайдаланушының мемлекеті:

1) пайдаланушының мүмкіндігін;

2) ұшақтың және әзірлеушінің мемлекет сертификатталған жүйелерінің жалпы мүмкіндіктерін;

3) CVR тиісті арналарының және FDR тиісті деректерді қалпына келтіру құралдарының сенімділігін;

4) нақты алдын алу шараларын ескереді.

19-параграф. Жерге жақындау туралы ескерту жүйесі GPWS

871. Пайдаланушыға, егер ұшақ GPWS-пен жабдықталған болса, ұшуды газтурбиналы қозғалтқыштарымен және ең жоғары сертификатталған ұшу салмағы 5700 кг астам немесе жолаушылар орнының бекітілген ең көп саны 9 (тоғыздан) астам ұшақта орындауға рұқсат етіледі.

872. Газтурбиналы қозғалтқыштарымен және ең жоғары сертификатталған ұшу салмағы 5700 килограммнан астам немесе бортында 9 (тоғыздан) астам жолаушы тасуға рұқсат берілген барлық ұшақтар ұшу бағытындағы жергілікті жердің бедерін бағалау функциясы бар GPWS-пен жабдықталады.

873. Коммерциялық жолаушылар тасымалдау орындайтын поршеньді қозғалтқыштарымен барлық ұшақтар және оларға ең жоғары сертификатталған ұшу салмағы 5700 кг астам немесе борттарында 9 (тоғыздан) астам жолаушы тасуға рұқсат берілген осы Қағидалардың 875-тармағының 1) және 3) тармақшаларына сәйкес, сондай-ақ жерден биіктіктің жеткіліксіздігі туралы ескертулерді қамтамасыз ететін және ұшу бағытындағы жергілікті жердің бедерін бағалау функциясы бар GPWS-пен жабдықталады.

874. GPWS жер бетінің әлеуетті қауіпті жақындығы туралы уақтылы және нақты ескертуді ұшу экипажына автоматты түрде беруді қамтамасыз етеді.

875. GPWS, егер өзге келісілмесе, мына жағдайларда іске қосылады:

1) шектен тыс төмендеу жылдамдығы;

2) жер бетіне шектен тыс жақындау жылдамдығы;

3) ұшып көтерілгеннен немесе екінші шеңберіне кеткеннен кейін биіктікті шектен тыс жоғалту;

4) қонумен сәйкес келмейтін конфигурацияда ұшқан кезде жергілікті жерден биіктіктің жеткіліксіз болуы:

шығарылған қалыптағы тіркелмеген шассиі;

жалғасқанатшаның орналасуы қонуға сәйкес келмейді;

5) аспаптар бойынша қонуға кіру глиссаданан төмен шектен тыс төмендеу.

20-параграф. Жолаушылар тасымалдайтын ұшақтардағы кабина экипажы мүшелерінің орындары

876. Кабина экипажы мүшелерінің орындары еден деңгейіндегі авариялық шығыстардың және авариялық эвакуациялау үшін тіркеу мемлекетімен көзделген басқа да авариялық шығыстардың жанында орналасады.

877. Бастапқыда 1981 жылғы 1 қаңтардан немесе осы күннен кейін берілген ұшуларға жарамдылығы туралы жеке куәлігіне (типті сертификат немесе балама құжат) қатысты барлық ұшақтар функцияларына авариялық эвакуацияға қатысты жағдайларды орындау кіретін кабина экипажының әрбір мүшесінің пайдалануына арналған байлау жүйесімен жарақталған алға немесе артқа айналатын (ұшақтың бойлық осіне қарай 15 градуска дейінгі бұрышпен) кресломен жабдықталады.

21-параграф. Соқтығысуды ескертетін борттық жүйе СЕБЖ II (TCAS II)

878. Ең жоғары сертификатталған ұшу салмағы 5700 кг астам немесе бортында 19 (он тоғыздан) асқан жолаушы тасымалдауға рұқсат етілген турбиналық қозғалтқыштары бар ұшақтармен коммерциялық әуе тасымалдау орындайтын пайдаланушылар СЕБЖ II (TCAS II) жабдықталады.

879. СЕБЖ (TCAS) ИКАО Конвенциясына 10-Қосымшасының IV-томындағы талаптарына сәйкес пайдаланылады.

880. Пайдаланушы СЕБЖ-ні (TCAS) пайдалану рәсімдерін:

1) бұл ахуалға сәйкес келмейтін жағдайлардан басқа, RA соқтығысулар қаупін шешу бойынша ұсыныстарды беру режимінде;

2) ұсыныстар беру режимінде және Ra соқтығысуларды болдырмау үшін белгілейді.

881. СЕБЖ (TCAS) жабдығы беретін соқтығысулардың алдын ала жөніндегі ұсыныстар ӘҚҚ органдарының нұсқауларынан қарағанда басымдық болып табылады.

22-параграф. ӘК-ні қадағалау

882. Пайдаланушы өзі ұшуларды орындайтын барлық әуе кеңістігі шегінде ұшақтарды алып жүру мақсатында ӘК үшін техникалық бақылау мүмкіндігін қамтамасыз етеді.

Ескерту. 882-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.

883. Пайдаланушы төмендегі жағдайларда мұхит (мұхиттық) ауданында (аудандарда) жоспарланған ұшу учаскесіндегі (учаскелеріндегі) ұшақтың орналасқан жері туралы әрбір 15 минут сайын хабарламаны автоматты түрде беру арқылы қадағалайды:

1) ең жоғары сертификатталған ұшу салмағы бар ұшақтың 45500 кг астам және жолаушылар сыйымдылығы 19 адамнан артық;

2) ӘҚҰ органы ұшақтың орналасқан орны туралы ақпаратты 15 минуттан астам аралықта алғанда.

883-1. азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйым пайдаланушы іске асыратын тәуекелдерді бағалаудың бекітілген процесінің нәтижелеріне сүйене отырып, пайдаланушыға хабарламаларды автоматты түрде беру аралықтарын өзгертуге рұқсат береді. Бұл процесс осындай өзгерістерден туындаған пайдалану тәуекелдерін қалай басқаруға болатындығын көрсетеді және кем дегенде мыналарды қамтиды:

1) ӘҚҚ органдарымен байланыс орнату жүйелері мен процестерін қоса алғанда, ұшуларға басшылық жасау жүйелерінің және пайдаланушының процестерінің мүмкіндіктері;

2) ұшақтың және оның жүйелерінің мүмкіндіктері;

3) ұшақтың орналасқан жерін анықтауға және онымен байланысты ұстауға арналған қолда бар құралдар;

4) хабарламаларды автоматты түрде берудегі Интервалдардың жиілігі мен ұзақтығы ;

5) ұшу экипажының іс-қимылы тәртібіндегі өзгерістерден туындаған адам факторларының салдары;

6) тәуекелді азайту жөніндегі нақты шараларды және авариялық жағдайдағы іс-қимыл тәртібін қамтуға тиіс.

Ескерту. Қағидалар 883-1-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.

884. Пайдаланушы іздестіру және құтқару қызметтеріне ӘК-нің соңғы белгілі орналасқан жерін айқындауға көмектесу үшін ӘК-ні қадағалау деректерін сақтаудың мемлекет белгілеген қағидаларын енгізеді және бақылайды.

23-параграф. Апатқа ұшыраған ұшақтың орналасқан жерін айқындау

885. Ең жоғары сертификатталған ұшу салмағы 27000 кг астам, ұшу жарамдылығы сертификаттары алғаш рет 2021 жылдың 1 қаңтарында немесе осы күннен кейін берілген барлық ұшақтар, егер олар олар апатқа ұшыраған жағдайда, ақпаратты автономды режимде минут сайын береді, оның негізінде пайдаланушы олардың орналасқан жерін ИКАО Конвенциясына 6-Қосымшасының 9-үстеменің талаптарына сәйкес айқындалады.

886. Пайдаланушы апатқа ұшыраған ұшақ туралы ақпаратты оның мемлекеті белгілеген тиісті ұйымдарға береді.

24-параграф. Бір ұшқышАҰҚ бойынша немесе түнде пайдаланатын ӘК-ге рұқсат беру

887. Бір ұшқыш АҰҚ бойынша немесе түнде пайдаланатын барлық ұшақ:

1) кемінде биіктікті тұрақтандыру және бағытты таңдау режимдері бар ақаусыз автоұшқышпен;

2) бағытталған микрофоны бар құлаққаптармен немесе басқа ұқсас құрылғымен;

3) қоршаған жарықтың кез-келген жағдайында оқуға болатын карталарды бейнелейтін құралмен жабдықталады.

888. Уәкілетті ұйым бір газтурбиналық қозғалтқышпен ұшақтың тиісінше сертификатталғанына көз жеткізеді, сонымен қатар келесі элементтерді ескереді:

1) қозғалтқыш пен "ұшақ-қозғалтқыш" комбинациясының сенімділігін қамтамасыз ететін дәлелдердің болуы;

2) жерде, ұшқаннан кейін және ұшу бағытында және қалыпты крейсерлік абсолюттік биіктіктен мәжбүрлі қонуға дейін төмендеуде қозғалтқыштың істен шығу/бұзылу жағдайындағы рәсімдерді қоса алғанда, дайындау және тексерудің арнайы және тиісті рәсімдері;

3) жабдықтар мен жүйелер ескере отырып кеңейтілген техникалық қызмет көрсету бағдарламасы;

4) түнде және/немесе АМЖ бойынша ұшулар жасау үшін қажетті жабдықтар мен жүйелерді есепке алумен өзгертілген MEL;

5) түнде және/немесе АМЖ бойынша ұшуға сәйкес жоспарлау және пайдаланылатын минимумдар;

6) ұшып шығу және келу рәсімдері және бағыттарды кез-келген шектеулер;

7) ұшқыштардың біліктілігі және тәжірибесі;

8) ҰЖН, оған қоса шектеулер, апаттық рәсімдер, бекітілген бағыттар немесе ұшу аудандары, MEL және жабдықпен байланысты стандарттық рәсімдер.

Ескерту. 888-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

889. Түнде және/немесе АМЖ бойынша ұшатын, бір газтурбиналы қозғалтқышты ұшақтарды пайдаланушылар су кеңістігінің үстінде қозғалтқыш істен шыққан кейін крейсерлік абсолюттік биіктіктен мәжбүрлі қону ауданына дейін тымық жағдайдағы жоспарлау режимінде тиісті ұшу қашықтығына сәйкес арақашықтық бойынша бағыттарды шектеулерді бағалайды.

Жоспарлау режимінде ұшу қашықтығының үстінен рұқсат етілетін кез келген қосымша арақашықтық ұшақтың жай крейсерлік жылдамдықпен 15 минут ішінде ұшатын арақашықтығынан аспауға тиіс.

25-параграф. HUD немесе баламалы индикаторлармен, EVS, SVS және/немесе CVS жабдықталған ӘК

890. Егер ӘК HUD немесе баламалы индикаторлармен, EVS, SVS немесе CVS, не болмаса, мұндай жүйелердің будандық жүйе шеңберіндегі кез-келген үйлесімімен жабдықталса, ұшақтардың қауіпсіз ұшуларын қамтамасыз ету үшін оларды пайдалануды пайдаланушының мемлекеті бекітеді.

891. Автоматты қону жүйелерін, коллиматорлық немесе баламалы индикаторларды, EVS, SVS немесе CVS жүйелерін пайдалануды бекіткен кезде уәкілетті ұйым:

1) олардың ұшу жарамдылығы нормаларының талаптарына сәйкес болуын;

2) ұшу қауіпсіздігі үшін пайдаланушының оларды пайдалану кезінде қауіп факторына бағалау жүргізуін;

3) пайдаланушының осы жүйелерді пайдалану рәсімдерін және енгізуін және құжаттармен рәсімделуін қамтамасыз етеді.

Ескерту. 891-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

26-параграф. EFB электрондық ұшу планшеттері

892. ӘК бортында EFB пайдаланылатын кезде, пайдаланушы (ӘКК және/немесе пайдаланушы/иеленуші ЖМА ӘК жағдайында) олардың ұшақ жүйесінің, жабдықтардың жұмысын бұзбауы немесе ұшақты басқару мүмкіндігіне кедергі келтірмеуі үшін шаралар қабылдайды.

893. Ұшақ бортында EFB пайдаланылатын кезде пайдаланушы:

1) ұшу қауіпсіздігі үшін EFB әрбір функциясының тәуекел (тәуекелдер) факторын бағалайды;

2) жабдықты пайдалану рәсімдерін және EFB (әрбір функциясын қоса алғанда) және олармен жұмыс істеуді үйренуге қойылатын талаптарды енгізеді және құжаттармен рәсімдейді;

3) EFB бас тартқан жағдайда, ұшу экипажына ұшуды қауіпсіз орындау үшін жеткілікті ақпарат беруді қамтамасыз етеді.

894. Ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін уәкілетті ұйым пайдаланушының ҰЖН-ына кіргізілген EFB пайдалану жөніндегі ережелерді бекітеді.

Ескерту. 894-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

895. EFB пайдалануды бекіткен кезде уәкілетті ұйым:

1) EFB жабдығының және олармен байланысты бекіту тораптарының, оған қоса қолдануға болатын жерлерде ұшақ жүйелерімен интерфейстің ұшу жарамдылығы нормаларына сәйкестігіне;

2) ұшу қауіпсіздігі үшін пайдаланушы EFB функциясы (функциялары) қолдайтын операциялармен байланысты тәуекел факторларына баға беретіндігіне;

3) EFB функциясы (функциялары) көздейтін және бейнеленетін ақпараттың артықтығына пайдаланушы талап қойғындығына;

4) қолданылуы мүмкін кез-келген деректер базасын қоскқанда, пайдаланушы EFB функциясын (функцияларын) басқару рәсімдерін орнатқандығына және құжатпен ресімдегендігіне;

5) пайдаланушымен EFB функциясын (функцияларын) қолдану рәсімдер және олармен жұмыс істеуді үйрету бойынша талаптар орнатылады және құжатпен ресімдегендігіне көз жеткізеді.

Ескерту. 895-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

27-параграф. Борттық байланыс және навигациялық жабдығы

896. Ұшақ:

1) әуеайлақтың диспетчерлік қызмет көрсету мақсатында екі жақты байланысты қолдауға;

2) ұшу кезінде кез-келген уақытта метерологиялық ақпаратты алуға;

3) ұшу кезіндегі кез-келген уақытта бір авиациялық станциямен және басқа авиациялық станциялармен және тиісті уәкілетті орган белгілеген жиіліктерде екі жақты байланысты қолдануға қабілетті радиожабдығымен жабдықталады.

897. 121,5 Гц апаттық авиациялық жиілікте байланыс осы Қағидалардың 896-тармағында көрсетілген радиожабдықтың көмегімен қамтамасыз етіледі.

898. RSP ерекшелігіне сәйкес ұшу кезінде PBC сипаттамаларына негізделген байланысты жүзеге асыру үшін осы Қағидалардың 896-тармағының талаптарын сақтауға қосымша ретінде ұшақ:

1) белгіленген RSP ерекшелігіне сәйкестікті қамтамасыз ететін байланыс жабдығымен жабдықталады;

2) ҰПН және әзірлеушінің мемлекеті немесе ӘК тіркелген мемлекет бекіткен басқа құжаттамасы, ұшақтың RSP ерекшелігіне сәйкес келу мүмкіндіктері туралы ақпарат болады;

3) MEL құрамына кіретін RSP ерекшелігіне сәйкес келу мүмкіндіктері туралы ақпарат болады.

899. RSP ерекшелігіне сәйкес ұшу кезінде PBC сипаттамаларына негізделген байланысты жүзеге асыру үшін пайдаланушының мемлекеті пайдаланушының төмендегілерді енгізуін және құжатпан ресімдеуін қамтамасыз етеді:

1) күтпеген мән-жайлар жағдайына арналған іс-қимылдар тәртібін қоса алғанда, штатты және штаттан тыс рәсімдері;

2) RSP ерекшеліктеріне сәйкес ұшу экипажының біліктілік және дайындық деңгейіне қойылатын талаптар;

3) тиісті персоналды жоспарланған қызмет міндеттеріне сәйкес дайындау бағдарламасы;

4) RSP ерекшеліктеріне сәйкес ұшу жарамдылығын қолдау үшін техникалық қызмет көрсетудің тиісті рәсімдері.

900. Осы Қағидалардың 896-тармағының талаптарына орай пайдаланушының мемлекеті:

1) ИКАО Қонвенциясына 11-Қосымшасының 3-тарауының 3.3.5.2-тармағына сәйкес белгіленген бақылау бағдарламаларынан аталған байланыс сипаттамалары туралы хабарламалар алуды;

2) RCP ерекшеліктерінің талаптарын сақтамаушылар ретінде хабарламаларда көрсетілген нақты ӘК-ге, ӘК үлгілеріне немесе пайдаланушыларға қатысты шұғыл түзету шараларын қабылдауды қамтамасыз етеді.

901. Ұшақ оған ұшуды :

1) ұшудың жұмыс жоспарына сәйкес;

2) жер бағдарларымен визуалды контакт орнату көмегімен жүзеге асырылатын КҰҚ бойынша ұшуды қоспағанда, ӘҚҚ талаптарына сәйкес (егер бұған тиісті уәкілетті орган тыйым салмаса) орындауға мүмкіндік беретін навигациялық жабдықпен жабдықталады.

902. RBN үшін тиісті навигациялық ерекшелік белгіленген ұшулар кезінде осы Қағидалардың 901-тармағының талаптарын сақтауға қосымша ретінде ұшақ:

1) белгіленген навигациялық ерекшелікке (ерекшеліктерге) сәйкестікті қамтамасыз ететін навигациялық жабдықпен қамтамасыз етіледі;

2) ҰПН және әзірлеушінің мемлекеті немесе ӘК тіркелген мемлекетпен бекіткен басқа құжаттамасы, ұшақтың RCP ерекшелігіне сәйкес келу мүмкіндіктері туралы ақпарат болады;

3) MEL құрамына кіретін RCP ерекшелігіне сәйкес келу мүмкіндіктері туралы ақпарат болады.

903. RBN үшін белгіленген навигациялық ерекшелікпен ұшу кезінде уәкілетті ұйым пайдаланушының енгізуі және құжатталған түрде әзірлеуді қамтамасыз етеді:

1) күтпеген мән-жайлар жағдайына арналған іс-қимылдар тәртібін қоса алғанда, штатты және штаттан тыс рәсімдері;

2) RCP ерекшеліктеріне сәйкес ұшу экипажының біліктілік және дайындық деңгейіне қойылатын талаптар;

3) тиісті персоналды жоспарланған қызмет міндеттеріне сәйкес дайындау бағдарламасы;

4) RCP ерекшеліктеріне сәйкес сәйкес ұшу жарамдылығын қолдау үшін техникалық қызмет көрсетудің тиісті рәсімдер.

Ескерту. 903-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

904. Ұшу аудандарында немесе PBN тиісті навигациялық ерекшеліктері бар бағыттар бойынша ұшуларға, сондай-ақ рұқсат етілген талап етілетін (AR) PBN навигациялық ерекшеліктерінің негізінде ұшуларға ӘК бекітуді уәкілетті ұйым осы Қағидалардың 19-тарауының 1-параграфының ережелеріне сәйкес жүзеге асырады.

Ескерту. 904-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.

905. Өңірлік аэронавигациялық келісімге сәйкес MNPS көзделген әуе кеңістігінде ұшқан кезде ӘК бортына навигациялық жабдық орнатылады, ол:

1) экипажға жол сызығын ұстанудың немесе осы жол сызығының кез келген нүктесінде одан талап етілетін дәлдік дәрежесімен ауытқудың үзіліссіз индикациясын қамтамасыз етеді;

2) пайдаланушының мемлекеті оны мұндай ұшуларды қолдануға рұқсат береді.

906. ӘК-ні MNPS көзделген әуе кеңістігінде ұшуға бекіту жөніндегі талаптар осы Қағидалардың 19-тарауының 2-параграфында мазмұндаған.

907. Өңірлік аэронавигациялық келісім негізінде FL 290 және 410 арасында 300 м (1000 фут) RVSM қосалқы қолданылатын әуе кеңістігінде ұшулар орындау үшін ұшақ осы Қағидаларға 17-қосымшаның 3-тармағында көрсетілген жабдықпен жарақталады.

908. ӘК-ні RVSM жағдайында әуе кеңістігінде ұшуға бекіту жөніндегі талаптар осы Қағидалардың 19-тарауының 3-параграфында берілген.

909. Ұшақ навигациялық жабдықпен жеткілікті дәрежеде жарақталады, ол ұшудың кез келген кезеңінде бір жабдық элементтерінің істен шыққан жағдайда ұшаққа осы Қағидалардың 903-тармағына және 898, 907 және 908-тармақтарына сәйкес жағдайларда жалғастыруға мүмкіндік береді.

910. АМЖ-да қону жоспарланған ұшу кезінде ұшақ визуалды қону жасалатын нүктеге ұшақты шығаруды қамтамасыз ететін радиожабдықпен жарақталады. Бұл жабдық мұндай бағыттауды әрбір әуеайлақта және АМЖ-да қону жоспарланған немесе қону мүмкін қосалқы әуеайлақтарда қамтамасыз етуге қабілетті.

911. Жабдықты орнату не байланыс үшін, не навигация үшін, не олардың екеуі үшін де қажет әрбір бөлек элементтің істен шығуы навигация немесе байланыс үшін қажет басқа элементтің істен шығуына әкеліп соқпайтындай түрде жүзеге асырылады.

912. Электрондық навигациялық деректерді басқаруға бойынша қойылатын талаптар осы Қағидалардың 1-тарауының 7-параграфында берілген.

28-параграф. Байқау жабдығы

913. ӘК ӘҚҚ талаптарына сәйкес ұшуды орындауды қамтамасыз ететін байқау жабдығымен жабдықталады.

914. Байқау жабдығы PBS арналған RSP ерекшелігіне сәйкес болуға тиіс ұшу кезінде, ұшақ осы Қағидалардың 913-тармағының талаптарын сақтауға қосымша ретінде:

1) RSP белгіленген ерекшелігіне (ерекшеліктеріне) сәйкес ұшуға мүмкіндік беретін байқау жабдығымен жабдықталады;

2) ҰПН және әзірлеушінің мемлекеті немесе ӘК тіркелген мемлекет бекіткен басқа құжаттамасы, ұшақтың RSP ерекшелігіне сәйкес келу мүмкіндіктері туралы ақпарат болады;

3) MEL құрамына кіретін RSP ерекшелігіне сәйкес келу мүмкіндіктері туралы ақпарат болады.

915. PBS арналған RSP ерекшелігіне сәйкес ұшу кезінде уәкілетті ұйым пайдаланушының енгізуді және құжатталған түрде орнатуды қамтамасыз етеді:

1) күтпеген мән-жайлар жағдайына арналған іс-қимылдар тәртібін қоса алғанда, штатты және штаттан тыс рәсімдер;

2) RSP ерекшеліктеріне сәйкес ұшу экипажының біліктілік және дайындық деңгейіне қойылатын талаптар;

3) тиісті персоналды жоспарланған қызмет міндеттеріне сәйкес дайындау бағдарламасы;

4) RSP ерекшеліктеріне сәйкес ұшу жарамдылығын қолдау үшін техникалық қызмет көрсетудің тиісті рәсімдері.

Ескерту. 915-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

916. Уәкілетті ұйым ӘК-не қатысты осы Қағидалардың 914-тармағында көрсетілген :

1) ИКАО Конвенциясына 11-Қосымшасының 3-тарауының 3.3.5.2-тармағымен сәйкес белгіленген бақылау бағдарламаларынан аталған байланыс сипаттамалары туралы хабарламалар алуға;

2) RCP ерекшеліктерінің талаптарды сақтамайтын ретінде хабарламаларда көрсетілген нақты ӘК-ге, ӘК үлгілеріне немесе пайдаланушыларға қатысты шұғыл түзету шараларын қабылдауға байланысты талаптарды болуын қамтамасыз етеді.

Жабдықты орнату не байланыс үшін, не навигация үшін, не олардың екеуі үшін де қажет әрбір бөлек элементтің істен шығуы навигация немесе байланыс үшін қажет басқа элементтің істен шығуына әкеліп соқпайтындай түрде жүзеге асырылады.

Ескерту. 916-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

29-параграф. Авиациялық қауіпсіздік

917. ӘК ұшу экипажы кабинасының есігі (ол орнатылған жерде) осы Қағидалардың 117-тармағында көзделген тұлғалардың кіруі мен шығу мүмкіндігін қамтамасыз етуге қажетті жағдайларды қоспағанда, оларды шығару үшін кез келген осындай есік ашылғанға дейін жолаушыларды отырғызғаннан кейін барлық сыртқы есіктер жабылған сәттен бекітілген қондырғыда жабық тұрады.

918. Пайдаланушы ӘК-ін тексерудің бақылаушы тізбенің бортында болуын қамтамасыз етеді, оны болжанған диверсия жағдайында жарылғыш қондырғыны іздеу кезінде және ӘК жасырылған қару, жарылғыш заттар немесе басқа қауіпті қондырғыны айқындау мәніне тексеру кезінде, ӘК авиация саласындағы қызметке заңсыз араласу актісіне кезігуіне қатысты күдік болғанда басшылыққа алу қажет.

919. Пайдаланушы, оның қызметкерлері терроризм актілерін немесе азаматтық авиация қызметіне заңсыз араласудың басқа нысандарын тоқтатуға ықпалын тигізе алатындай, өз қызметкерлерін ӘК-де тасымалдауға арналған жолаушыларға, багаждарға, жүктерге, поштаға, жабдықтарға, қорлар мен борттық тамақтарға қатысты ескерту шараларымен және әдістерімен таныстыру мақсатында даярлау бағдарламаларын белгілейді және орындайды.

11-тарау. Тіқұшақтармен ұшу ерекшеліктері. Коммерциялық ұшу 1-параграф. Жалпы ережелер

920. Пайдаланушы ол алған деректер негізінде осындай ұшу үшін, тіқұшақты қауіпсіз пайдалану және жолаушыларды қорғау үшін тікелей талап етілетін жер үсті және (немесе) су құралдары бар екендігіне, ұшудың орындалуы тиіс жағдайларға сәйкес келетіндігіне және олардың осы мақсатта дұрыс пайдаланатынына көзін жеткізгенге дейін орындалмауы үшін шаралар қабылдайды.

921. Пайдаланушы ұшуды қамтамасыз ету құралдарының жұмысында ұшу уақытында пайда болған кез келген жөнсіздіктері туралы ешбір кешіктірілмей, ол үшін жауап беретін уәкілетті ұйымға хабар берілуі үшін шаралар қабылдайды.

Ескерту. 921-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

922. Пайдаланушының сертификатын (авиациялық жұмыстарды орындау куәлігі) және оларды пайдалану ерекшеліктерін беру осы Қағидалардың 6-тарауының 2-параграфының талаптарымен сәйкес жүзеге асырылады.

923. Нұсқаулықтар, борт журналдары және есепке алу құжаттары бойынша негізгі талаптар осы Қағидалардың 2-тарауында берілген.

924. АҰҚ бойынша ең төменгі абсолют биіктікті белгілеу рәсімдері осы Қағидалардың 6-тарауының 10-параграфында берілген.

925. Тікұшақ айлақтардың пайдалану минимумдарын немесе қону орындарын айқындау рәсімдері осы Қағидалардың 6-тарауының 11-параграфында берілген.

926. Тікұшақтармен ұшу жолаушыларды, багажды, поштаны, жүктерді тасымалдау және әуеайлақтарға, тікұшақ айлақтарына, дайындалған қону алаңдарына және әуеден таңдап алынған алаңдарға қона отырып, авиациялық жұмыстарды, іздестіру-құтқару және авариялық-құтқару жұмыстарын орындау мақсатында орындалады.

927. Тау шыңдарында, шоқыларда, ғимараттардың шатырларында орналасқан террассаларда, көтеріңкі платформаларда, теңіз (ішкі су) кемелерінің, қалқымалы бұрғылау қондырғыларының палубаларында жабдықталған қону алаңдарына ұшу осы Қағидалардың, ӘК ҰПН-ның талаптарына және аэронавигациялық ақпарат жинақтарына немесе ӘҚҚ жергілікті қағидаларына сәйкес жүргізіледі.

928. Ұшақтар мен түкұшақтар бір мезгілде пайдаланатын әуеайлақтарда тікұшақтарға арналған жеке старты бар арнайы алаңдар жабдықталады.

Ұшақтар мен тікұшақтардың бір мезгілде ұшуларын ұйымдастыру тәртібі аэронавигациялық ақпарат жинақтарында немесе ӘҚҚ жергілікті қағидаларында айқындалады.

2-параграф. Отын және май құюды есептеу

929. Пайдаланушы отын мен май құю есебін жүргізеді, ол әрбір ұшуды орындауда осы Қағидалардың 11-тарауының 9-параграфының талаптар орындалғанынан көз жеткізуге мүмкіндік береді.

930. Отын мен май құю есебінің құжаттары үш ай ішінде сақталады.

3-параграф. Экипаж

931. Пайдаланушы әрбір ұшуға бір ұшқышты ӘКК ретінде тағайындайды.

932. Пайдаланушы ұшу уақытын және қызметтік ұшу уақытын нормалау қағидаларын жасайды және онда оның экипаждарының барлық мүшелерінің демалуы үшін жеткілікті уақыт көзделеді. Бұл нормалар ҚР АжЭА ӘК-лерінің экипаж

мүшелерінің жұмыс уақыты мен демалысын ұйымдастыруының талаптарына жауап береді.

933. Пайдаланушы өзінің экипаждарының барлық мүшелерінің ұшу уақытына, қызметтік ұшу уақытына және демалыс уақытына есеп жүргізеді.

4-параграф. Жолаушылар

934. Пайдаланушы осы Қағидалардың 10-тарауының 3-параграфында көрсетілген ақпаратты жолаушыларға жеткізу шараларын қабылдайды.

935. Пайдаланушы жолаушылардың ұжымдық пайдалануға арналған негізгі борттық апаттық-құтқару жабдығының орналасқан орны мен жалпы пайдалану тәртібі туралы хабарландырылуын қамтамасыз етеді.

936. Ұшуда апаттық жағдай пайда болған кезде жолаушыларға бұл жағдайда мақсатқа сай болып саналатын шұғыл әрекеттер туралы нұсқама беріледі.

937. Пайдаланушы ұшып көтерілу және қону уақытында, сондай-ақ турбуленттілік себебі бойынша немесе ұшу барысында туындайтын кез келген апаттық жағдайларда қажет деп санайтын сақтық шараларын қабылдайды, тіқұшақ бортындағы барлық жолаушылардың байлау белдігінің немесе байлау жүйесінің көмегімен өз креслоларына байлаулы болуы үшін шаралар қабылдайды.

5-параграф. Ұшуға дайындық

938. ӘКК-нің ұшу алдындағы дайындық нәтижелеріне қанағаттанғанын білдіретін мына жайлар:

1) тіқұшақ ұшуға жарамды;

2) алдағы ұшудың нақты үлгісі үшін осы Қағидалардың 11-тарауының 14-параграфында көзделген аспаптар мен жабдықтардың осы рейс үшін жеткілікті мөлшерде белгіленген;

3) тіқұшаққа техникалық қызмет көрсетуді өткен туралы куәлік берілді;

4) тіқұшақтың салмағы және ауырлық ортасының орналасуы ұшудың күтілетін жағдайларын ескере отырып, ұшуды қауіпсіз орындауға мүмкіндік береді;

5) тіқұшақ қолжетімді жерге орналастырылатын қажетті медициналық дәрі-дәрмектер қорымен жабдықталған;

6) бортта бар кез келген жүк тиісті түрде бөлінген және сенімді бекітілген;

7) белгіленген ұшу барысында осы Қағидалардың 11-тарауының 12-параграфында көзделген пайдалану шектеулерінің сақталғанын көрсеткен нәтижелерге тексеру жүргізілген;

8) ұшудың жұмыс жоспарын жасауға қатысты талаптардың сақталғандығы құжатталған түрде расталған болса ұшу немесе үшулар сериясы басталмайды.

939. Қолайсыз жағдайда су бетінің үстінде ұшуларды орындайтын барлық тікұшақтар суға қонуға арналған сертификаттаудан өтеді. Теңіз бетінің жай-күйі туралы деректер суға қону туралы ақпараттың ажырамас бөлігі болып енеді.

940. Тікұшақ бортында бір әмбебап профилактикалық жиынтық боладыоны пайдалану үшін кабина экипажының бір мүшесі талап етіледі. Осындай жиынтық қан, зәр, құсық, нәжіс сияқты әлеуетті жұқпалы ағза құрамын зарарсыздандыру үшін және күмәнді жұқпалы аурудың әлеуетті жұғу жағдайларында көмек көрсететін экипаж кабинасын қорғау үшін пайдаланылады.

941. Пайдаланушы ұшуға дайындық туралы толтырылған құжаттаманы үш ай бойы сақтайды.

6-параграф. Ұшудың жұмыс жоспарын құру

942. Ұшудың жұмыс жоспары әрбір белгіленетін ұшуға немесе ұшу сериясына арналып жасалады, ӘКК бекітеді және тиісті ӘҚҚ органына тапсырылады. Пайдаланушы ұшудың пайдалану жоспарын ұсынудың неғұрлым тиімді тәсілін айқындайды.

943. ҰЖН-да ұшудың жұмыс жоспары мазмұнының сипаттамасы, және пайдалану тәртібі келтіріледі.

7-параграф. Қосалқы тікұшақ айлақтары

944. Егер, ұшып шығатын тікұшақ айлақтағы ауа райының жағдайлары осы тікұшақ айлақтың қолданыстағы пайдалану минимумына сәйкес келсе немесе сол минимумнан төмен болса, ұшып көтерілу кезінде қосалқы тікұшақ айлақ таңдалады және ұшудың жұмыс жоспарында көрсетіледі.

945. Ұшып көтерілу кезінде қосалқы тікұшақ айлақ ретінде таңдалатын тікұшақ айлақ бойынша қолда бар ақпарат ұшып көтерілуді орындау үшін тікұшақ айлақтың пайдаланушы минимумынан сәйкес келетін немесе осы минимумдардан асатын, оның пайдаланудың есептік уақытының жағдайларын растайды.

946. АҰҚ бойынша ұшу кезінде ұшудың жұмыс жоспарында және ұшу жоспарында мына жағдайларды қоспағанда, белгіленген пункттегі кемінде бір қосалқы тікұшақ айлақ көрсетіледі:

1) ұшудың ұзақтығы және басым метеорологиялық жағдайлар тағайындалған тікұшақ айлағына ұшып келудің есептік уақытына, сондай-ақ қонудың жоспарланған уақытына дейін және кейін пайдаланушы мемлекеттің ұйғарымымен қонуға кіру және қону ВМЖ-да орындалу мүмкіндігіне сенімді болу үшін негіздеме береді;

2) белгіленген тікұшақ айлақтың пункті оқшауланған және жарамды, қосалқы тікұшақ айлақ жоқ болса және PNR айқындалады.

947. Тағайындалған пункттің қосалқы тікұшақ айлақ ретінде таңдалатын тікұшақ айлақ бойынша қолда бар ақпарат есептік уақытта оны пайдалану шарттарының осы операцияларды орындау үшін тікұшақ айлақтың пайдалану минимумына сәйкес келетінін немесе бұл минимумнан асатынын растайды.

Тікұшақ айлақтың пайдалану минимумынан төмен жағдайлар болжанған, тағайындалған пунктіне ұшып шығу кезінде тағайындалған пункттің екі қосалқы тікұшақ айлақтар таңдалып алынады. Тағайындалған пункттің бірінші қосалқы тікұшақ айлақтағы жағдайлар тағайындалған пункттің пайдалану минимумына сәйкес келеді немесе бұл минимумнан асады, ал екіншісінде – қосалқы тікұшақ айлақтың пайдалану минимумына сәйкес келуі немесе бұл минимумнан асуы тиіс.

948. Теңіздегі қосалқы тікұшақ айлақ көрсетілген кезде, ол мыналарға сүйене отырып айқындалады:

1) теңіздегі қосалқы тікұшақ айлақтары PNR өткеннен кейін ғана пайдаланылады; PNR дейін жағалаудағы қосалқы тікұшақ айлақтары ғана пайдаланылады;

2) басқарудың сындарлы жүйелері мен сындарлы компоненттерінің механикалық сенімділігі қосалқы тікұшақ айлақтың (тікұшақ айлақтардың) жарамдылығын айқындау кезінде есепке алынады және назарға алынады;

3) бір қозғалтқышы жұмыс істемейтін тікұшақтың сипаттамалары жұмыс істемейтін қосалқы тікұшақ айлағына келгенге дейін белгілі;

4) палубадағы орынға кепілдік беріледі;

5) ауа райы туралы ақпарат нақты дерек көздерден: әуеайлақ метеорологиялық органдарынан немесе арнайы дайындықтан өткен теңіздегі тікұшақ айлақтардың авиациялық қызметкерінен алынған.

949. Егер жағалаудағы қосалқы тікұшақ айлағына ұшуды орындау үшін борттағы отын қоры жеткілікті болса, теңіздегі қосалқы тікұшақ айлақтары пайдаланылмайды. Теңіздегі қосалқы тікұшақ айлақтары қолайсыз жағдайларда пайдаланылмайды.

8-параграф. Метеорологиялық жағдайлар

950. КҰҚ бойынша орындалатын ұшу метеорологиялық мәліметтерден және ағымдағы мәліметтерден тұратын ауа райының топтамасына ұшу маршрутындағы немесе мартшрут бөлігіндегі немесе ұшуды орындаудың болжамды ауданындағы метеорологиялық жағдайлар КҰҚ сәйкес тиісті уақытқа қарай осы Қағидалардың сақталуын қамтамасыз етпейінше жіберілмейді.

КҰҚ бойынша ұшулар кезінде жақсартылған көрудің басқа да жүйелерін және NVIS жүйесін қолдану кезінде жоғарыда аталған талаптар сақтау қажет.

951. АҰҚ бойынша ұшу тікұшақ айлақта отырғызуға белгіленген немесе отырғызу орнындағы жағдайлар жайлы ақпарат алынбайынша жіберілмейді немесе қосалқы тікұшақ айлақ қажет болса, бір қосалқы тікұшақ айлақта келудің есепті уақытына тікұшақ айлақтың пайдалану минимумына сәйкес келеді немесе тиімді болады.

952. Әрбір қосалқы тіқұшақ айлағына қонуға және кіруге немесе қону орнына қонуға кіруды орындау кезінде ұшулардың қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында пайдаланушы пайдалану минимумына қарау БТАБ (бұлтардың төменгі аймағының биіктігіне) жағына және көрінуіне уәкілетті ұйым үшін тиімділігін орнатады.

Ескерту. 952-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

953. Мұзданудың белгісіз немесе күтілмеген жағдайында орындалған ұшу ұшақ сертификатталған және ұшудың осындай талаптарына сәйкес жабдықталған жағдайында ғана жіберіледі.

954. Жер мұздануының белгісіз немесе күтілмеген жағдайында жоспарланған немесе белгіленген тіқұшақтың мұздануын айқындау мәніне тексерістен өтпеген жағдайда және қажет болған жағдайда онда мұзданууға қарсы қорғаныс жұмыстары жасалмаған болса, ұшу басталмайды.

9-параграф. Жанармай мен майға қойылатын талаптар

955. Барлық тіқұшақтарға – тіқұшақ метеорологиялық жағдайлары мен ұшу кезінде күтілетін кез-келген бөгелістерге тәуелсіз ұшуды қауіпсіз аяқтау үшін кепілдік беретін жеткілікті жанармай мен май қоры болған жағдайда ғана ұшуды бастайды. Одан басқа, бортта күтілмеген жағдайлар туындаған жағдайда навигациялық жанармай қоры болады.

956. КҰҚ бойынша ұшу кезінде тіқұшақ бортында ұшуды орындауға жеткілікті жанармай мен май мөлшері болуы тиіс:

1) белгіленген отыру алаңына дейін ұшуға;

2) ұтымды (жанармай жұмсауға қарағанда) жылдамдықта 20 (жиырма) минут аралығында ұшуға жанармайдың ақтық резерві;

3) пайдаланушымен көрсетілген кез-келген төтенше жағдайлардың пайда болуына байланысты, жанармайдың артық жұмсалуында ұшуды қамтамасыз ететін жанармайдың қосымша мөлшері.

957. Егер, осы Қағидалардың 955-тармағымен сәйкес тіқұшақ бортына қосалқы тіқұшақ айлақ қажет болмаған жағдайда, белгіленген тіқұшақ айлағына дейін немесе қонуға кіруге немесе отырғызуға АҰҚ бойынша ұшуды орындау үшін жеткілікті мөлшерде жанармай болуы және одан кейін болуы тиіс:

1) қалыпты температурлық жағдайда және қонуға кіруда және қонғанда 450 м (1500 фут) биіктікте белгіленген тіқұшақ айлақта немесе қону орнында күту аймағында ұшу жылдамдығымен 30 (отыз) минут ұшу үшін жанармайдың ақтық резерві;

2) пайдаланушымен белгіленген кез-келген төтенше жағдайлардың пайда болуы кезінде жанармайды артық жұмсауды қамтамасыз ететін ұшуда жанармайдың қосымша мөлшері.

958. Егер қосалқы тіқұшақ айлақ қажет болған жағдайда, тіқұшаққа тағайындалған ұшуларды орындау үшін немесе қонуға, қонуға кіруге және екінші шеңберіне кету үшін жеткілікті көлемде тіқұшақта жанармай болу қажет және содан кейін болуы қажет :

1) қону және отырғызуды орындау және ұшу жоспарында көрсетілген отырғызу орны немесе қосалқы тіқұшақ айлағына ұшу үшін берілген жанармай;

2) қалыпты температурлық жағдайда және қонуға кіру мен қону орындау үшін 450 м (1500 фут) белгіленген биіктікте қосалқы тіқұшақ айлақтан немесе қону орнында күту аймағында ұшу жылдамдығымен 30 минут аралығында ұшу үшін жанармайдың ақтық қоры;

3) пайдаланушымен белгіленген кез-келген төтенше жағдайлардың пайда болуы кезінде жанармайды артық жұмсауда қамтамасыз ететін ұшуда жанармайдың қосымша мөлшері.

959. Қолайлы қосалқы тіқұшақ айлақ болмаған жағдайда (белгіленген оңаша тіқұшақ айлақ) тіқұшақ бортына қонуға кіруге немесе қауіпсіз отырғызуға тағайындалған тіқұшақ айлағына дейін ұшуды орындайтын жеткілікті жанармай қорының болуы.

960. Жанармай мен май мөлшерін есептегенде келесі ескеріледі:

1) болжанған метеорологиялық жағдайлар;

2) ӘҚБ органдарының тапсырмасы бойынша маршруттан болжамды ауытқу және әуе қозғалыстарына байланысты бөгелістер;

3) АҰҚ бойынша ұшу кезінде екінші шеңберіне кетуді қоса алғанда белгіленген отырғызуды тіқұшақ айлағына аспаптар бойынша қонуға бір кіруді орындау;

4) ҰЖН-да жазылған ашылу кезіндегі іс-қимыл тәртібі, қолданылған жерінде, немесе мартшрут бойынша ұшу уақытында бір қозғалтқыш істен шыққанда;

5) тіқұшақтың қонуын тоқтата алатын немесе жанармай мен/немесе майдың артық жұмсалуы болатын кез-келген басқа да жағдайларда.

961. Жоспарланбаған мақсаттар үшін бастапқы ұшулар кезінде жанармайды жұмсау қайталама талдауды қажет етеді және оны қолдануға болатын, жоспарлы операцияларды реттеуді талап етеді.

10-параграф. Борттағы жолаушылармен немесе айналып тұрған тасымалы винттермен жанармай құю

962. Тіқұшаққа жолаушыларды отырғызу кезінде және бортта болғанда немесе түсіру уақытында, сонымен қатар, тасымалы винттермен айналып тұрғанда жанармай құю жұмыстары тек пайдаланушы уәкілетті ұйыммен бекітілген ҰЖН-да жанармайды құюға келісілген шарттардың арнайы рұқсаты болған жағдайға ғана жүргізе алады.

Ескерту. 962-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

963. Жанармайды толтыру кезінде егер турбореактивті қозғалтқыштарға арналған басқа да жанармай түрлерімен авиациялық керосин араласқан жағдайда немесе жанармай өткізгіш ашық қолданылғанда қосымша қауіпсіздік шаралары қолданылады.

11-параграф. Ұшу кезінде қолданылатын қағидалар

964. Ұшу тағайындалған тікұшақ айлағына бағытталуы жалғасса, егер келіп қонудың есептелген уақытына соңғы мәліметтер болған жағдайда пайдалану минимумын сақтай отырып, осы Қағидалардың 6-тарауының 11-параграфының талаптарына сәйкес орындалуы қажет.

965. Аспаптар бойынша қонуға кіру тікұшақ айлақтан аса немесе қонуға кірудің соңғы учаскесінің басынан 300 м. (1000 фут) төмен болса, егер мәлімделген VIS немесе бақылау RVR белгісі тікұшақ айлақтың пайдалану минимумынан төмен болса жалғаспайды.

966. Егер FAS кіруден кейін немесе тікұшақ айлақты арттырудың 300 м (1000 фут) төмен болса, мәлімделген VIS немесе бақылау RVR белгісі белгіленген минимумынан төмен болады, қонуға кіру DA/H немесе MDA/H дейін жалғасады. Кез-келген жағдайда тікұшақ осы тікұшақ айлақтары үшін көрсетілген пайдалану минимумдардың талаптар сақтауды қамтамасыз етпейтін әр тікұшақ айлақтың жеріне қонуға кіруды тоқтатады.

967. Метеорологиялық жағдайлардан басқа ұшудың қауіпті жағдайларымен кездесу кезінде ӘҚҚ органына дереу хабарланады.

Осылайша берілетін хабарламалар басқа әуе кемелерінің қауіпсіздігін қамтамасыз ету тұрғысынан пайдалы болуы мүмкін егжей-тегжейлерді қамтиды.

Ескерту. 967-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.

968. Ұшу кабинада өз міндеттерін орындауға тиесілі экипаждың мүшелері, оларға тікұшақты пайдалануға байланысты міндеттерін орындау үшін, немесе өздерінің табиғи қажеттіліктерін қанағаттандыру үшін орнынан кету қажет болған кезін санамағанда, өз жұмыс орнында болады.

969. Экипаждың барлық мүшелері өз жұмыс орындарында болғанда өз белдік байлау белбеулерін тағады.

Ұшқыш орнындағы отырған кез-келген экипаж мүшелері ұшу және қону кезінде байлау жүйесін қолданады, ал барлық экипаждың мүшелері егер де иық белбеулері өз міндеттерін орындауға кедергі болмаса, ұшу және қону кезінде өздерінің байлау жүйесін қолданады, ал егер де иық белбеулері өз міндеттерін орындауға кедергі болған жағдайда, онда иық белбеулері ағытылады, бірақ белдік байлау тағылулы қалады.

970. Экипаждың барлық мүшелері осы Қағидалардың 6-тарауың 21-параграфының талаптарына сәйкес оттегі қорын пайдалану үшін жағдайлар туындаған кезде дем алу үшін оттегіні үздіксіз пайдаланады.

971. Аспаптар бойынша ұшулар үшін тіқұшақ айлақ немесе қонуға кірудің соңғы кезеніне және әрбір ұшу аймақтарына уәкілетті ұйыммен мақұлданған құралдар бойынша қонуға кірудің бірнеше үлгілері немесе бір кестесі белгіленеді.

Ескерту. 971-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

972. АҰҚ бойынша ұшу кезінде барлық тіқұшақтар тіқұшақ айлақ орналасуына жауапты мемлекеттік органдармен және тіқұшақ айлақты пайдалануға берілген мемлекеттік органдардың бекітілген құралдары бойынша қонуға кіру кестелерімен жұмыс жасауды сақтайды.

973. ӘҚҚ органымен келісуі бойынша ұшып көтерілу немесе қону үшін аэронавигациялық ақпараттар жиынтығында қарастырылған болса немесе ӘҚҚ жергілікті талаптарда көрсетілген болса ҰҚЖ-ның немесе ұшу алаңның кез-келген бөлігін пайдаланалады.

974. ҚҰҚ бойынша ұшуға шешім қабылдағанда аэронавигациялық жиынтығында енгізілген қону алаңдары қосалқы әуеайлақ ретінде ӘКК-не пайдалануға рұқсат береді.

975. Тайғақ шассимен тіқұшақтар әуе бойынша жүруді жер үстінің ықпалын ("әуе жастығы") пайдаланумен және кедергіге дейін белгіленген қашықтықтарды сақтаумен ұшу әдісін белгілеу бойынша тұрақ орнынан ұшу орнына және кері қайтады.

976. Қозғалтқышты (қозғалтқыштарды) іске қосу алдында тасымалы винттен ағынмен тартылуы мүмкін құралдар негізгі винттің бір диаметрден кем болмайтын қашықтықта соңынан жойылады.

977. Негізгі жүйелерді қосу арқылы қозғалтқышты (қозғалтқыштарды) іске қосу және сынау ӘКК-мен экипаждың толық құрамымен, сонымен қатар тіқұшақтың сенімді байлануын қамтамасыз еткенде белгіленген сынауды өткізуге бортмеханик пен қажетті дайындықтан өткен инженерлік-техникалық қызметкерлермен ғана жүргізіледі.

978. Тіқұшақты жүргізгенде тасымалы винт қалақтарының соңынан бастап кедергілерге дейінгі қашықтық тасымалы винт диаметрінің жартысынан кем болмауы тиіс.

979. Тіқұшақты жүргізгенде тіқұшақтың тасымалы винт ағынынан және онымен тартылған заттардан басқа ӘК зиян әрекеттерді құрмауы тиіс.

980. ӘКК әр ұшудың алдында орталықтандыру есебін тексеру және қону тәсілін айқындау, тіқұшақ жүйелерін сынау, күш құрылғылары мен басқару органдарының жұмысын тексеру мақсатында бақылау қалыптауын орындайды. Бақылау қалыптауының биіктігі ӘКК-мен айқындалады.

981. 10 м дейін ҰПН басқасы белгіленбесе, ӘКК-нің минимумына тәуелсіз қалыптау және қозғалу көрудің 500 м кем болмағанда және бұлт биіктігі 50 м төмен болмайтын биіктікте рұқсат етіледі.

982. Авиациялық-химиялық жұмыстарды, оқыту және жаттықтыру ұшуларын орындағанда бақылау қалыптау ұшудың алдында жасалады. Тікұшақтың бақылау қалыптауынан кейін жерге қонуы міндетті емес.

983. Тікұшақ қалыптауда, ұшу мен қонуда маневр жасауда тасымалы винт қалақтарының соңынан бастап қашықтығы кем болмауы тиіс:

1) әуе мен жердегі, жұмыстағы қозғалтқыштар (қозғалтқыш) ӘК дейін – тасымалы винттің екі диаметрі;

2) ӘК жеңіл мен аса жеңілге дейін – тасымалы винттің екі диаметрі;

3) басқа кедергілерге дейін – тасымалы винт диаметрінің жартысы, бірақ 10 м кем емес;

4) теңіз кемелері палубаларының кедергілеріне (ішкі су көлігінің кемелері) дейін, ӘҚҚ жергілікті қағидаларына және маркерлеуге сәйкес ара қашықтықтағы су немесе жер үстіндегі көтеріңкі алаңдар.

984. Тікұшақтың ҰҚЖ-нан қарқынмен (жүріс) ұшу (қону) ҰПН талаптарына сәйкес оның ұзындығы кезінде жүзеге асырылады.

985. Тікұшақтың тұрақ орнынан ұшу және оған қону мына жағдайда рұқсат етіледі:

1) егер тұрақ орны осы мақсаттарға белгіленсе;

2) егер тікұшақ басқа ӘК ұшуы мен қонуына кедергі болмаса;

3) егер осы Қағидалардың 986-тармағының талаптар қамтамасыз етілсе;

4) егер тасымалы винттер жер үсті бағыттарымен көру байланысын жоғалтуға әкелетін жел жасамаса;

5) бұл аэронавигациялық ақпарат жинағымен және ӘҚҚ жергілікті қағидаларымен қарастырылған.

986. Биіктікке шығу және қонуға кіру кезінде кедергілердің үстінен кем дегенде 10 м. артық болмайтын биіктікпен, ал жердегі ӘК – тікұшақтың тасымалы винтінің екі диаметрінен кем болмайтын биіктікпен ұшуға рұқсат етіледі.

987. Кіру жағдайлары, көлемі мен жағдайы белгісіз болған әуеден алынған алаңға қону оның қонуға жарамдылығын қарау және айқындау мақсатында бақылаулы ұшу (ұшулар) кейін орындалады.

988. Үстінің жағдайы белгісіз әуеден алынған алаңға қону оны жерде қарағаннан, жердің мықтылығы және қонуға дайындығын белгіленгеннен кейін орындалады. Алаң жағдайын қарау және бақалау экипаждың бір мүшесімен немесе дайындалған маманмен жасалады. Экипаждың бір мүшесін (дайындалған маманды) түсіру қалыптау тәртібінде, ал тікұшақтың қонуы – оның сигналы бойынша жасалады.

Қону мүмкіндігі болмаған жағдайда тікұшақтан жүк түсіру және тиеу тікұшақ түріне сәйкес ҰПН ұсынысына сәйкес қалыптау тәртібінде, бір экипаж мүшелерінің немесе дайындалған маманның басшылығымен орындалады.

Қону алаңын іріктегенде тайғақ шассимен жабдықталған тікұшақтарға әуеден, сонымен қатар, тікұшақ экипажы бір ұшқыштан тұрады, қону алаңын жер үсті қаралмайды.

989. Тікұшақтың әуе жастығының ықпал ету аймағынан тыс қалыптау тәртібін қолдануды қажет ететін жұмыстар, сонымен қатар рельф бойынша күрделі жерде әуеден таңдалған алаңдардан ұшу және қону немесе қарлы (шаң) желдің ықтимал пайда болу жағдайында "әуе жастығы" ықпал ету аймағынан тыс қалыптау тәртібінде маневрлеуге мүмкіндік беретін ұшу массасымен орындалуы тиіс.

990. Қону алаңында қар (шаң) болған жағдайда қарлы (шаңды) желдің пайда болу ықтималын жоятын және қысқартатын шаралар қолданылады.

991. Қарлы (шаң) жел пайда болған жағдайда ұшуда қалыптау алдында экипаж тасымалы винттен бастап жер үсті бағыттарының тұрақты көрінісі пайда болғанға дейін ағынмен қарды (шаң) үрлейді.

Қарлы (шаң) алаңға қонғанда қалыптау "әуе жастығы" ықпал ету аймағынан тыс орындалады. Төмендеу және қону жер үсті бағыттарымен тұрақты көрініс байланысында орындалады.

992. Қарлы (шаң) желде қалыптауда жер үсті бағыттары көрінбеген жағдайда экипажға тікұшақты ағын аймағынан жоғары шығару қажет. Жер үсті бағыттары көрінбеген жағдайда, қарлы (шаң) желде қалыптау, ұшу және қонуға жол берілмейді.

993. Су үстіндегі тікұшақтың шалқуы бір диаметрлі тасымалы винттің кем дегенде биіктігінде жүргізіледі. Биіктігі радио биіктікті өлшегіштер бойынша немесе суда толқитын көру құралдары бойынша айқындалады.

994. Судағы адамдарға көмек көрсету кезінде, оларды толқынмен тасымалы винттің ағынына және жүзу құралдарының шалқуын болдырмау, бортқа адамдарды қабылдау үшін қалыптау мен төмендеу көлденең орындалады.

995. Таулы жерлерде ұшқан кезде шатқалдар бойынша бағыт салуға рұқсат етіледі, бұл ретте шатқалдың ұшу биіктігіндегі ең аз ені кемінде 500 м (1650 фут) құрайды және 180 градусқа бұрылу мүмкіндігін қамтамасыз етеді. Бұруды орындау кезінде тірек бұранда қалақтарының ұшынан тау баурайларына дейінгі ең аз арақашықтық-кемінде 50 м.

Ескерту. 995-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.

996. Ұшу кезінде жанармай шығынын басқару осы Қағидалардың 8-тарауының 4-параграфының талаптарына сәйкес жүзеге асырылады.

12-параграф. Ұшу-техникалық сипаттамаларының шектеулерін есепке алу

997. Қозғалтқыш істен шығу жағдайында қамтамасыз етілмеген болса қауіпсіз ұшу жалғасқан жағдайларда тікұшақта жолаушыларды тасымалдау үшін қауіпсіз мәжбүрлі отырғызу талаптарының орындалу есебімен жүзеге асырылады.

998. АМЖ-да 3-сыныптағы ҰТС-на сәйкес жолаушыларды тасымлдауға уәкілетті ұйым рұқсат берген жағдайда осы Қағидалардың 11-тарауының 13-параграфында көзделген талаптарына сәйкес жүзеге асырылады.

Ескерту. 998-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

999. Қысымды қолайсыз жағдайларда тікұшақ айлақтарымен және тікұшақ айлақтарына ұшуларды орындау кезінде тікұшақ айалақ ораналасқан мемлекеттік уәкілетті органдарымен қозғалтқыштың істен шығуына байланысты тәуекел есебімен ұшулардың өндірісінің жүрісін белгілейді.

1000. ӘК ҰПН-ның шектелген пайдалануға берілген шамада және ұшуға жарамдылығы туралы куәлікте көрсетілген талаптарына сәйкес пайдаланылады.

1001. Ұшу ӘК-нің ұшу массасы шектеулі есебіне сәйкес келсе және барлық жағдайлары ҰТС-на қатысты ҰПН тармақтарында қамтылған ҰТС туралы мәліметтер берілген жағдайда ғана жүргізіледі.

1002. ӘК-нің ҰТС-на әсер ететін ықпалды деңгейі, факторы – массасы, пайдалану тәртібі, биометриялық биіктігі, тікұшақ алаңын тиісті асыру, ауа температурасы, жел және үстінің жағдайы. Осы белгілер берілген ӘК-ін пайдаланушылардың талаптарына, ҰТС-ның нормалық сипаттамаларын қосқанда немесе ҰТС-нын белгілеген кезде жіберілуі және қоры, т.б. белгілері қарастырылуы мүмкін.

1003. Салмағы бойынша шектеулер:

1) ұшу кезіндегі ӘК-нің массасы ұшу жүрісінде кеміген массасының есебімен және осындай сәйкестік жанармайдың азайғандығымен ҰТС-ның нормаларында сақталатын кезде массасы аспайды;

2) ұшу кезінде ӘК-нің массасы ҰПН бойынша белгіленген ұшу массасынан ең жоғарғы биіктіктен асырмау;

3) тікұшақ айлағына болжамды отырғызуға және кез-келген қосалқы тікұшақ айлағына қонуды есептелген уақытта ӘК-нің есептеу массасы ҰПН бойынша белгіленген қону масасынан ең жоғарғы биіктігінен асырмау;

4) ұшу кезіндегі ӘК-нің масасы немесе болжамды отырғызуға тікұшақ айлағының қонуға есептеу уақыты және кез-келген қосалқы тікұшақ айлағына есептеу уақыты ИКАО Конвенциясына 16-Қосымшасының I-томында көрсетілген шуылы бойынша стандарттау сертификаттарын қолданылатын ӘК-не сәйкес көрсетілген ең жоғары сертификатталған ұшу салмағына сәйкес асырмау, егер осыған рұқсат алынбаған

жағдайда – тікұшақ алаңдары орналасқан мемлекеттік уәкілетті органдарынан – шуыл жоқ кедергі етпейтін жерлердегі тікұшақ алаңдары үшін шығарылуы мүмкін.

1004. Қозғалтқыш істен шығып қалуы кезінде ӘК 1-сыныптағы ҰТС-на сәйкес коммерциялық тасымалдауларды орындау және ұшу кезінде шешім қабылдау кезінде немесе:

1)осы нүктеге дейін ұшуды тоқтатуға және ҮҰБҚ шегінде тоқтауға кәбілетті;

2) ӘК осы Қағидалардың 1009-тармағының талаптар сақтау болғанша ұшу аймағының биіктігінің бойына дейін тиісті қормен барлық кедергілермен ұшып шығуды қамтамасыз етумен осы нүктеге ұшуды жалғастыруға кәбілетті.

1005. Егер ӘК 2-сыныптағы ҰТС DPATO жеткеннен кейін кез-келген уақытта қиын қозғалтқыштың істен шығу жағдайда, осы Қағидалардың 1009-тармағында көзделген талаптарын сақтамайынша ұшу аймағының биіктігі бойына дейін тиісті қорымен ұшып шығуды қамтамасыз етумен үшып шығуды жалғастыруға рұқсат етіледі. DPATO жеткеннен кейін қиын қозғалтқыштың істен шығуы ӘК-ін тәуекел қонуды орындауға мәжбүр болады – осы Қағидалардың 1009-тармағының талаптар пайдаланады.

1006. Егер 3-сыныптағы ҰТС-на сәйкес коммерциялық тасымалдау орындау кезінде қозғалтқыштың істен шыққан жағдайда тәуекел қонуды орындауға кез-келген ұшу аймағының нүктесіне қону орындауды мәжбүр етеді, осыған байланысты осы Қағидалардың 1043-тармағында көзделген шарттар қолданылады.

1007. Бағыты бойынша ұшу кезеңде 1 және 2-сыныптардағы ҰТС-на сәйкес коммерциялық тасымалдау орындау кезде ӘК кез-келген нүктеде қозғалтқыштың істен шығуы жағдайында осы Қағидалардың 1004-тармағында көзделген шартарды орындауға мүмкіндік беретін жерге дейін бағыты бойынша ұшуды жалғастырады, немесе 1-сыныптағы ҰТС-на сәйкес амалдары үшін осы Қағидалардың 1005-тармағында көзделген шартардың орындалуы, 2-сыныптағы ҰТС-на сәйкес амалдары үшін ұшудың кез келген нүктесінің абсолютті ең төменгі биіктігіне төмендетуді жібермеу.

Егер қолдайсыз жағдайдағы аудандармен бағыты бойынша үшу кезінде және тікұшақ айлағына дейін ұшу уақыты 2 сағатқа асқан жағдайда екінші қозғалтқыштың істен шығуына байланысты осындай жағдайда пайдаланушының мемлекетке тәуекелді бағалау орындауды ұсынады.

1008. ӘК бағыты бойынша ұшу кезеңдерінде 3-сыныптағы ҰТС-на сәйкес коммерциялық тасымалдау орындау кезде ұшудағы кез-келген нүктеге абсолютті ең төменгі биіктігіне төмендетуді жібермей, өзінің болжамды бағыты бойынша барлық жұмыс жасап тұрған қозғалтқыштар бойынша немесе өзгертулерге жоспарланған бағыты бойынша ұшуларды орындауға мүмкіндігі бар.

Ұшу траекторияларының кез-келген нүктелеріндегі қозғалтқыштың істен шығуы мәжбүрлі қонуды орындайды, осыған байланысты осы Қағидалардың 1043-тармағында көзделген шарттар қолданылады.

1009. Қиын қозғалтқыштың істен шығу жағдайында қонуға кіру кезеңде және қону кезде 1-сыныптағы ҰТС-на сәйкес коммерциялық тасымалдауларды орындау кезінде қонуға кіру кезеңде және қону кез-келген нүктесінде және қону туралы шешім қабылдаған нүктеге дейін ӘК тағайындалған тікұшақ айлағына немесе кез-келген қосалқы тікұшақ айлағына ұшудың барлық қиындықтарынан кейін қонуға кірудің жол бойына қону орындауға және БҚҚ-ның шегінде тоқтауға немесе екінші шеңберіне кету жүзеге асырауға және осы Қағидалардың 1040-тармағында көзделген эквивалентті тиісті биіктігімен жол бойына барлық кедергілермен өтіп, ұшуды қамтамасыз етуге қәбілетті. Егерде отырғызуға шешім қабылдаған нүктеден кейін істен шыққан жағдайда ӘК қонуды орындауға және БҚҚ-ның шегінде тоқтауға мүмкіндігі бар.

1010. DPBL дейін қозғалтқыш қиын істен шығу жағдайында қонуға кіру кезеңде және қону кезде 2-сыныптағы ҰТС-на сәйкес коммерциялық тасымалдауларды орындау кезінде, ӘК тағайындалған тікұшақ айлақта және кез-келген қосалқы тікұшақ айлақта қонуға кіруге жол бойындағы барлық кедергілермен өткеннен кейін БҚҚ-ның шегінде тоқтауға немесе қонуды орындауға немесе екінші шеңберіне ұшуды жүзеге асырауға, осы Қағидалардың 1041-тармағында көзделген эквивалентті тиісті қорымен барлық ұшу жол бойына ұшуды жүзеге асырауға қәбілетті. DPBL кейін қозғалтқыш істен шыққан жағдайда ӘК-ін мәжбүрлі отырғызуы мүмкін; осыған байланысты осы Қағидалардың 1043-тармағында көзделген шарттар қолданылады.

1011. Ұшудағы кез-келген жол нүктесінен қозғалтқыштың істен шығуы қонуға кіру кезеңде және қону кезде 3-сыныптағы ҰТС-ның коммерциялық тасымалдау орындау кезінде мәжбүрлі отырғызуды орындайды, осыған байланысты осы Қағидалардың 1044 -тармағында көзделген шарттар қолданылады.

1012. Пайдаланушы уәкілетті ұйыммен белгіленген ҰТС-ның нормалар талаптарын сақтап, ұшып қөтерілу, бастапқы биіктік жиынтығын, қонуға кіру және қону рәсімдерді әзірлеу үшін кедергілер туралы мәліметтерді пайдаланады.

Ескерту. 1012-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

13-параграф. Тікұшақтардың 3-сынып бойынша ҰТС-на сәйкес КҰАҚ қоспағанда АМЖ-да ұшуды жүргізуге қойылатын қосымша талаптар

1013. АМЖ-да 3-сынып ҰТС-на сәйкес коммерциялық тасымалдау тек коммерциялық тасымалдау жүзеге асыра алатын аймақтардан мемлекеттік уәкілетті органмен келісуімен тиімді орындала алатын шектерде орындалады.

1014. АМЖ-ның 3-сынып ҰТС-на сәйкес орындалатын тікұшақтарда коммерциялық тасымалдауларды бекіту кезінде уәкілетті ұйым АҰҚ бойынша ұшулар үшін

тікұшақтардың сертификатталуын қамтамасыз ету бойынша шара қолданады және үшулардың қауіпсіздігі деңгейін жалпыда ұстауды төмендегідей есептермен жүргізу болып табылады:

1) қозғалтқыштың сенімділігі;

2) техникалық қызмет көрсету тәртібін пайдаланушылар қолданумен, ұшуларды жүргізу тәжірибесімен, экипаждарының дайындық бағдарламасымен;

3) ӘК-нің барлық пайдалануға рұқсат етілгенде қозғалтқыш істен шыққан жағдайда қауіпсіз мәжбүрлі отырғызуды орындауға көмек беру немесе қауіпсіз ұшуды қамтамассыз етуне арналған қондырылған жабдықтар мен жүйелер.

Ескерту. 1014-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1015. АМЖ 3-сынып ҰТС-на сәйкес коммерциялық тасымалдау орындайтын тікұшақ пайдаланушылары қозғалтқыштың жай-күйін бақылайтын бағдарламасына және қозғалтқышты бақылау үшін қолдана алатын бағдарлама болуы қажет.

14-параграф. Борттық құралдар мен жабдықтары

1016. ӘК ұшу экипажына тікұшақтың ұшу траекториясын бақылауға, бойынша талап етілетін кез келген маневрлерді орындауға және күтілетін пайдалану жағдайларында осы тікұшақ қатысты пайдалану шектеулерін сақтауға мүмкіндік беретін аспаптармен жабдықталады.

1017. Тікұшақ жабдықталады:

1) оңай қолжетімді орындарда қойылған, қосылатын қажетті медициналық құралдар қорымен келесіні мазмұндалған;

бастапқы көмек көрсету жиынтығы;

ағзадағы сұйықтықты компонентпен жақындасудан кейінгі ауруларда және жұқпалы аурулар басталуында денсаулықтың жай-күйі төмендеуіне байланысты көмек көрсету кезінде кабина экипажының пайдалануына арналған әмбебам алдын-ала емдеу жиынтығы;

2) пайдалану кезінде ӘК-нің ішінде улы газдардың қауіпті шоғырлануын болдырмайтын үлгідегі ауыспалы өрт сөндіргіштермен жабдықтанған, ұшу экипажының кабинасында және оған экипаж мүшелері тікелей кіре алмайтын, ұшу экипажының кабинасынан бөлінген әрбір жолаушылар салонында кемінде бір өрт сөндіргіш орнатылады.

3) пайдаланушының мемлекетпен айқындалған жас шамасына жеткен әрбір тұлғалар үшін кресло немесе үйықтау орны;

4) әрбір креслода байлау белдігі және әрбір үйықтау орнында шектегіш белбеу;

5) кенеттен тежеу жағдайында ұшқыш денесі қозғалысын автоматты түрде шектейтін құрал, ұшу экипажының әрбір креслосында байлау жүйесі;

6) жолаушыларға хабарлама беру үшін төмендегі мәліметтер мен бұйрықтарды қамтамасыз етуге арналған құралдар:

байлау белдіктерін және байлау жүйелерін қашан тағу қажеттігі жайында;

егер ӘК бортында оттегі қарастырылған болса, оттегі жабдығын қашан және қалай пайдалану қажеттігі;

темекі шегу қатысты тыйым салу туралы;

құтқару кеудешелері немесе жүзу құралдарына ұқсас жиынтықтары қайда орналасқаны жайлы және олармен қалай қолдану туралы, егер мұндай құралдар ұшақ бортында болса хабарланады;

авариялық шығыстар қайда орналасқандығы және қалай ашылатыны туралы мәліметтер;

7) ұшу уақытында орындарда сақатандырғыштарды ауыстыру үшін (егер болса) өлшемдеріне сәйкес электр сақтандырғыш қорымен жабдықталған.

1018. Коммерциялық тасымалдау орындайтын тіқұшақтарда өрт сөндіргіш жүйелері үшін осы Қағидалардың 830-тармағының талаптары пайдаланады.

1019. Егер тіқұшақта апаттық жағдайларда құтқарушы командалар жасаған фюзеляжды ашқан орындар белгіленсе, бұл орындар таңбаланады. Белгілейтін таңбалар қызыл немесе сары түспен салынады және қажет болған жағдайда оларды қоршаған фонда көрсету үшін ақ түспен қоршалады.

1020. Егер таңбалау белгілері бұрышы арсының қашықтығы 2 м аспаса, олардың арасы мұндай жағдайда аралық сызықтары 9 х 3 см көлемінде жасалады, қасындағы таңбалау белгілері 2 м көлемінде асып кетпеуі қажет.

1021. Тіқұшақтар осы Қағидалардың 5-тарауының 11-параграфы және ИКАО Конвенциясына 6-Қосымшасының 3-бөлімінің талаптарымен сәйкес деректерді тіркеудің борттық жүйелерімен және ұшу деректерінің борттық өздігінен жазғыштарымен жабдықталады.

1022. КҰҚ бойынша ұшуды орындайтын ӘК-лері төмендегілермен жабдықталады:

1) магнитті компаспен;

2) уақытты сағатпен, минутпен және секундпен дәл көрсететін хронометр сағаттар;

3) барометрлік биіктік өлшегішпен;

4) әуе жылдамдығын көрсеткіштермен;

5) осындай қосымша уәкілетті органмен бекітілген аспаптарымен немесе жабдықтарымен жабдықталады.

1023. КҰҚ бойынша түнгі ұшуларды орындайтын барлық тіқұшақтар:

1) осы Қағидалардың 1022-тармағында көзделген жабдықтарымен;

2) әрбір қарастырылған ұшқыш үшін және бір қосымша кеңістіктік жағдайының бағдары үшін кеңістіктегі жай-күй көрсеткішпен (авиакөкжиекпен);

3) сырғанау көрсеткішімен;

4) бағыт көрсеткішімен (гирокомпаспен);

5) биіктік пен төмендеуге кірудегі тік жылдамадық көрсеткішімен;

6) уәкілетті органдарға сәйкес қол қойылуы мүмкін қосымша осындай аспаптар мен жабдықтар қамтамасыз етіледі, сонымен бірге төмендегідей жарықтандырғыштармен:

7) ұшу кезде ӘК-лері үшін немесе тікұшақ жұмыс айлағына арналған ИКАО Конвенциясына 2-Қосымшасымен талап етілетін жарықтандырғыш қамтамасыз етіледі;

8) екі қону жарықтандырғыш;

9) ӘК-ін қауіпсіз пайдалану үшін үлкен маңызы бар және ӘК-нің ұшу экипажы пайдаланатын барлық пилотаж аспаптары мен жабдықтарына арналған астынғы жарықтандырғышпен;

10) әрбір жолаушылар салонында шамшырақтармен жабдықталу;

11) әрбір экипаж мүшелерінің жұмыс орындарындағы шамдармен.

12) тік жазықтықты басқаруға арналған отырғызу бір фарымен жабдықталады.

1024. АҰҚ бойынша ұшуды орындау кезінде немесе ұшқыштық құралдардың бірнешеуі немесе біреуін пайдаланусыз кеңістік деңгейін олардың қалауы бойынша ұстауға мүмкін болмайтын жағдайларда барлық тіқұшақтар:

1) магнитті компаспен;

2) уақытты сағатпен, минутпен және секундпен дәл көрсететін хронометрмен;

3) екі нақты барометрлік биіктік өлшегіштерімен;

4) судың шоғырлануы немесе мұздану салдарынан оның істен шығуын болдырмайтын құрылғымен жабдықталған аспаптық әуе жылдамдығын көрсету жүйесімен;

5) сырғанау көрсеткішпен;

6) әрбір қарастырылған ұшқыш үшін және бір қосымша кеңістіктік жағдайының бағдары үшін кеңістіктегі жай-күй көрсеткішпен (авиакөкжиекпен);

7) ӘК-нің бағыт көрсеткішпен (гирокомпаспен);

8) гироскопиялық аспаптардың электр қуаты беру деңгейлерінің жеткіліктілігін көрсететтін құрылғымен;

9) ұшу экипажы кабинасында орналасқан сыртқы ауа температурасының көрсеткішпен;

10) тік жылдамдықты алу биіктік пен төмендеу көрсеткішпен;

11) сертификаттау уәкілетті органына ӘК-нің тұрақтандырғыш жүйесінде құрылымды сипаттамаларында өзін игере алатындай жетістігі болуына көз жеткізілген жағдайды қоспағанда осындай жүйесімен;

12) уәкілетті органмен қамтылған қойылуы мүмкін қосымша осындай аспаптары және жабдықтарымен;

13) түнгі уақыттағы ұшулар кезінде осы Қағидалардың 1023-тармағының 7)-12) тармақшаларында көзделген ұшуда немесе тікұшақ айлақтың жұмыс алаңында орналасқан ӘК үшін ИКАО Конвенциясына 2-Қосымшасымен талап етілетін шырақтармен жабдықталады.

1025. АҰҚ бойынша ұшуды орындайтын барлық тіқұшақтар, тіқұшақтың кеңістікті жағдайын көрсететін (авиакөкжиек), жұмысты қамтамасыз ететін және құралды жарықтандыратын 30 минут аралығындағы электржабдықтауының негізгі жүйесінен тәуелсіз қоректенудің апаттық көзімен жабдықтандырады. Апаттық қоректену көзі автоматты түрде электржабдықтауының негізгі жүйесінің толық бас тартуынан кейін қосылады және құралдық тақтайшасында, тіқұшақтың авиакөкжиегі (тері) қоректенудің апатты көзінен жұмыс істейтіні көрсетіледі.

1026. Су кеңістігі үстінен ұшуларды орындауы үшін тағайындалған барлық тіқұшақтар суға тіқұшақтардың қауіпсіз қонуын қамтамасыз етуі мақсатында келесі жағдайларда:

1) мемлекеттік пайдаланушымен көзделген, теңіз операциялары немесе су үстіндегі басқа да операциялардың орындалуы кезде;

2) 1 немесе 2-сыныптағы ҰТС-на сәйкес операциялары жағдайында 10 минуттан астам қашықтығында номиналды крейсерлік жылдамдығымен ұшуына сәйкес, құрлық қашықтығындағы су кеңістігінде қолайсыз жағдайындағы ұшудың орындалуы кезде;

3) 1-сыныптағы ҰТС-на сәйкес операциялары жағдайында, мемлекеттік уәкілетті органына сәйкес белгіленген құрлық қашықтығындағы су кеңістігінде қолайлы жағдайындағы ұшудың орындалуы кезде;

4) 3-сыныптағы ҰТС-на сәйкес операциялары жағдайында, жоспарланған немесе қауіпсіз тәуекел қону режиміндегі ұшудың ең алыс қашықтығынан астам, құрлық қашықтығындағы су кеңістігінде қолайлы жағдайындағы ұшудың орындалуы кезде жедел жайылмалы немесе тұрақты әрекет етілген жүзу құралдарымен жабдықталады.

1027. Осы Қағидалардың 1026-тармағының талаптарымен және 1 немесе 2-сыныптағы ҰТС-на сәйкес операцияларды орындайтын тіқұшақтар:

1) борттағы адамдардың әрқайсысына құтқару кеудешесі немесе әр түрлі түстегі жеке дара жүзу құралы, осы құралдар оңай жерлерде креслода немесе жату орнында тез алуға мүмкіндік беретін жерлерде оналасуы қажет, құтқару кеудешесінің сол орындалатын әмбебап қорғау костюмын қолданатын тұлға бортта болған кезде сол жағдайларды болдырмағанда теңіз операциялары кезінде тұлғалар киетін үнемі құтқару кеудешесілерімен;

2) орындалған ұшудың шарттарына жауап беретін, адамдардың өміріне көмек бере алатын амалдарын қоса алғанда осындай апатты-құтқару жабдықтарымен жабдықталған және апатты жағдайындағы оларды тез қолдануын жеңілдететіндей орналасқан, бортта орналасқан барлық адамдарды орналастыруы үшін барлығына жететін құтқару жабдықтарымен жабдықталады.

1028. 3-сыныптағы ҰТС-на сәйкес операцияларды орындайтын ӘК-лері мемлекеттік органдарға сәйкес белгіленген құрлықтан қашықтығы шегінде авторотация режимінде ұшу қашықтығы шегінен асыратын құрлықтағы қашықтығы ұшулары кезінде борттағы табылған барлық адамдарға құтқару кеудешесімен немесе әтүрлі

түстегі жеке дара жүзу құралымен жабдықталуы және осы құралдар оларды оңай және тез алуға ыңғайлы болу үшін креслодан немесе жату орнынан оңайалуға жабдықталады
.

1029. Авторотация режиміндегі ұшудың ең алыс қашықтығынан артық, құрлықтағы қашықтықта теңіз операцияларын орындау кезінде бортта орналасқан адам әмбебап қорғаныс костюмын киіп, сонымен бірге құтқару кеудешелері функцясын қамтамасыз ететін жағдайларды санамағанда құтқару кеудешелерін кигіздіреді.

1030. 1028-тармағындағы көрсетілгенін артықшылықта қашықтықта ұшуы кезінде 3 класс ҰТС-на сәйкес операцияларын орындайтын тікұшақтары осы Қағидалардың 1029 -тармағымен сәйкес жабдықталады.

1031. 2 немесе 3 класс ҰТС-на сәйкес операцияларын орындайтын тікұшақтарында, егер де олар уәкілетті ұйымның пікірі бойынша, қонуға кіру немесе ұшуы кезінде ұшу траекториясы су кеңістігі үстінен, сәтсіз қонуға кіруі кезінде суға қонуының мүмкіндігі бар болатындай, тікұшақ айлағына қонуы немесе ұшуын орындағаны кезіндегі жағдайларында, осы Қағидалардың 1027-тармағының 1) тармақшасының талаптарына сәйкес жабдықталады.

Ескерту. 1031-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1032. Әр құтқару кеудешелері және түсті жеке жүзу құралы, құрал борттаболған жағдайда, адамдарды айқындау үшін жеңілдету мақсатында электрлік жарықтандыруы құралдарымен жабдықталады.

1033. Мемлекеттік органдарға сәйкес жүргізілетін теңіз аймақтарынан ұшуды орындайтын ӘК-лері күрдері жағдайлармен орындалатын іздеу-құтқару жұмыстарын орындау кезінде (тіршілікті қамтамасыз ету құралдарын қоскқанда) ұшуды орындау аймақтары үшін жалпы болып саналатын құтқару жабдықтарымен жабдықталады.

1034. Мемлекеттіктерге сәйкес белгіленген сол құрлық ауданына ұшуды орындау кезінде ӘК-лері құтқаруды немесе іздестіруді жүзеге асыруға қиын жағдайларының аймақтарынан ұшу кезінде (тіршілікті қамтамасыз ету құралдарын қоскқанда) ұшу кезіндегі ауданның талаптарына сәйкес аппаттық-құтқару жабдықтарымен және осындай дабылдармен жабдықталады.

1035. 2008 жылғы 1 шілдеден бастап, 1 және 2-сыныптагы ҰТС-на сәйкес операцияларды орындайтын барлық тікұшақтар, минимум ретінде, бір автоматты ELT ретінде жабдықталады, ал осы Қағидалардың 1027-тармағының 1) тармақшасында көзделген, су кеңістігі үстінде ұшуды орындау кезінде бір автоматты ELT және құтқару салына немесе құтқару кеудешелеріне бір ELT(S) жабдықталады.

1036. 2008 жылғы 1 шілдеден бастап, 3-сыныптағы ҰТС-на сәйкес операцияларды орындайтын барлық тікұшақтар, минимум ретінде, бір автоматты ELT ретінде жабдықталады, ал осы Қағидалардың 1027-тармағының 2) тармақшасында көзделген,

су кеңістігі үстінде ұшуды орындау кезінде бір автоматты ELT және құтқару салына немесе құтқару кеудешелеріне бір ELT(S) жабдықталады.

1037. Осы Қағидалардың 1035 және 1036-тармақтарының талаптарымен сәйкес бортта орнатылған ELT жабдығы ИКАО Конвенциясына 10-Қосымшасының III-томындағы талаптарына сәйкес функциялайды.

1038. Ұшу экипажының және жолаушылардың кабиналарында атмосфералық қысым 700 гПа құрайтындай, абсолютті биіктігінде ұшулары үшін тағайындалған тікұшақ оттегіні сақтау және жіберуге аппаратурамен жабдықталады және оның қоры осы Қағидалардың 373-тармағына сәйкес бортта болуын қажет етеді.

1039. Атмосфералық қысымы 700 гПа құрайтын бірақ ұшу экипажының және жолаушылардың кабиналарында қысымды қолдау амалдарымен жабдықталған атмосфералық қысымы 700 гПа құрайтын абсолюттық биіктігіндегі ұшуға тағайындалған тікұшақ оттегіні сақтау және жіберуге арналған аппаратурамен жабдықталады, оның қоры осы Қағидалардың 372-тармағына сәйкес бортта болуын қажет етеді.

1040. 1998 жылғы 9 қарашадағы немесе кейін берілген ұшуға жарамдылығы туралы жеке куәлігі мен атмосфералық қысымы 620 гПа құрайтын және абсолют биіктігіне дейін 4 минут аралығында қауіпсіз төмендете алмайтындай, атмосфералық қысымы 376 гПа астам құрайтын, абсолют биіктігіне ұшу үшін тағайындалған тікұшақ осы Қағидалардың 374-тармағының талаптарымен сәйкес автоматты түрде ашылатын оттегі жабдығымен жабдықталады. Оттегі құралдарының жалпы саны 10% ең аз ретінде, кабиналық экипаж мүшелері мен жолаушылар орындығынан санынан асады.

1041. Барлық тікұшақтардың белгілі жағдайда мұздануы немесе мұздану мүмкіндігі болжанған жағдайларда немесе олардың ұшулары орындалған, тұрақты және (немесе) кезеңдеп әрекеттеріне сәйкес болса мұздануына қарсы жабдықтарымен жабдықталады.

1042. ИКАО Конвенциясына 16-Қосымшасының I-томында мазмұндалған шуы бойынша сертификаттау Стандарттарына сәйкес келетін әрбір тікұшақтың бортында шуы бойынша тікұшақтың сертификаттау куәлігі болады. Егер де осындай құжат немесе тіркеу мемлекетімен бекітілген, басқа құжатында сөз айтынғаны туралы, шуы бойынша сертификациясын куәландыратын сәйкесінше куәлігі ағылшын тілінде шығарылмаса, олар ағылшын тілінде аудармасында құралады.

1043. Жолаушыларды тасымалдайтын тікұшақтардың кабиналық экипаж мүшелерінің орындары, олардың функциясына апатты эвакуациясына тиесілі ИКАО Конвенциясына 6-Қосымшасының III-бөлігі 10.1-тармағының талаптарының орындалуы кіретін, кабиналық экипажының әр мүшесімен пайдалануы үшін, байлаулы жүйесімен жабдықталған, алдыға немесе артына айналмалы кресломен жабдықталады (тікұшақ бойлық осіне 15 градусқа дейінгі бұрышына).

1044. Кабиналық экипаж мүшелерінің орындары еден деңгейінде апатты шығуға және апатты көшіру үшін уәкілетті ұйымымен көзделген, басқа да апатты шығуға жақын орналасқан.

Ескерту. 1044-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1045. Уәкілетті органдарға сәйкес басқа ұшақтар рұқсат етілгенде, барометрлік биіктігі туралы мәліметтерді жіберетін қабылдау-жауап беру қондырғысымен жабдықталуға міндетті түкұшақтар ИКАО Конвенциясына 10-Қосымшасының IV-томындағы талаптарымен сәйкес функциялайтын және барометрлік биіктігі туралы мәліметтерді жіберетін барлық тікұшақтар қабылдау-жауап беру қондырғысымен жабдықталады.

1046. Өзінің қызметтік міндеттерін орындауы үшін ұшу экипажының кабинасында болуына қажетті экипаждың барлық мүшелерне бағытталған микрофондар немесе ларингофондарды пайдалана отырып, байланыстарды жүргізеді.

15-параграф. Тікұшақтың борттық байланыс және навигациялық құрылғысы

1047. Тікұшақ мыналарға қабілетті радиоқұрылғысымен жабдықталады:

1) тікұшақ айлақтағы диспетчерлік қызмет көрсету мақсатында екі жақты байланысты қолдау;

2) кез-келген ұшу барысында метеорологиялық ақпаратты қабылдау;

3) уәкілетті орган бекіткен жиіліктерде және бір әуе станциясымен және осындай басқа авмациялық станциясыларымен кез-келген ауқытта екі жақты байланысты қолдау

.

1048. Авиациялық апаттық жиілікте 121,5 МГц байланыс осы Қағидалардың 1047-тармағымен сәйкес талап етілетін радио құрылғысының көмегімен қамтамасыз етіледі.

1049. Байланыс құрылғысы РВС үшін RCP ерекшелігіне сәйкес келуі керек ұшулар кезінде, осы Қағидалардың 1047-тармағында көрсетілген талаптарды сақтауға қосымша ретінде тікұшақ:

1) оған белгіленген RCP ерекшелікке (ерекшеліктеріне) сәйкес ұшулар орындауға мүмкіндік беретін байланыс құрылғысымен жабдықталады;

2) ҰПН немесе тікұшаққа арналған басқа құжатта сипатталған RCP ерекшелігіне сәйкес келетін тікұшақ мүмкіндіктері туралы ақпаратын иеленеді;

3) тікұшақтың MEL қосылған RCP ерекшелігіне сәйкес келу мүмкіндіктері туралы ақпаратын иеленеді.

1050. РВС үшін RCP ерекшелігі бекітілген операциялар үшін уәкілетті ұйым пайдаланушы енгізіп және деректі рәсімделген:

1) қүтпеген пайдалану жағдайлар рәсімдерін қоса алғанда стандартты және стандартты емес рәсімдер;

2) RCP тиесілі ерекшеліктеріне сәйкес ұшу экипажы мүшелерінің біліктілік және дайындық деңгейіне қойылатын талаптар;

3) қарастырылатын операциялар міндеттеріне жауап беретін тиесілі персонал дайындық бағдарламасын;

4) RCP тиесілі ерекшеліктеріне сәйкес ұшу жарамдылығын қолдауды қамтамасыз ету бойынша техникалық қызмет көрсетудің тиесілі рәсімдері.

Ескерту. 1050-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1051. Уәкілетті ұйым тікұшақтарға қолданылатын осы Қағидалардың 1049-тармағында көрсетілген мыналарға қатысты талаптарға болуын қамтамасыз етеді:

1) ИКАО Конвенциясына 11-Қосымшасының 3-тарауы 3.3.5.2-тармағымен сәйкес белгіленген бақылау бағдарламаларынан алынатын белгіленген байланыс сипаттамалары туралы есеп;

2) нақты тікұшақтарға, тікұшақтар типтеріне немесе RCP ерекшеліктерінің талаптарын сақтамайтын ретінде осындай есептерде көрсетілген пайдаланушыларға қатысты тез арада түзету әрекеттерін жүзеге асыру.

Ескерту. 1051-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1052. Тікұшақ оған мыналарға сәйкес ұшуға мүмкіндік беретін навигациялық құрылғымен жабдықталады:

1) ұшудың жұмыс жоспарына сәйкес;

2) КҰҚ бойынша ұшу барысында навигация жер үсті бағдарларымен визуалды байланыс орнату арқылы жүзеге асырылатын жағдайларды қоспағанда, ӘҚҚ талаптарына сәйкес.

1053. PBN үшін тиісті навигациялық ерекшелік орнатылған ұшулар кезінде, осы Қағидалардың 1052-тармағында көрсетілген талаптарына қосымша ретінде тікұшақ:

1) оған мұндай ұшуларды орнатылған навигациялық ерекшелігіне (ерекшеліктерге) сәйкес орындауға мүмкіндік беретін навигациялық құрылғымен жабдықталады;

2) әзірлеуші мемлекет немесе тіркеу мемлекеті бекіткен тікұшақ бойынша ҰПН немесе басқа құжатта көрсетілетін навигациялық ерекшеліктер бөлігінде тікұшақ мүмкіндіктеріне қатысты ақпаратын иеленеді;

3) навигациялық ерекшеліктер бөлігінде MEL қосылған тікұшақ мүмкіндіктеріне қатысты ақпаратын иеленеді.

1054. PBN орнатылған ұшулар кезінде уәкілетті ұйым пайдаланушы мыналарды бекітіп, ресми түрде ресімдегенін қамтамасыз етеді:

1) апаттық жағдайдағы әрекеттер тәртібін қоса алғанда, штаттық және штаттан тыс рәсімдер;

2) тиісті навигациялық ерекшеліктерге сәйкес ұшу экипажы біліктілігі мен дайындығына қойылатын талаптар;

3) тиісті персоналдың оның болашақтағы қызметтік міндеттемелеріне сәйкес дайындық бағдарламасын;

4) тиісті навигациялық ерекшеліктерге сәйкес ұшу жарамдылығын қолдау үшін техникалық қызмет көрсетудің тиесілі рәсімдері.

Ескерту. 1054-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1055. Уәкілетті ұйым AR бекітуін талап ететін PBN негізделген ұшуларға арналған арнайы бекітуді береді.

Ескерту. 1055-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1056. Тікұшақ ұшудың кез келген сатысында құрылғы элементтерінің істен шығуы жағдайында тікұшаққа, осы Қағидалардың 1052-тармағының және тиісті жағдайларда осы Қағидалардың 1053-тармағының талаптарымен сәйкес ұшуын жалғастыруға мүмкіндік беретін навигациялық құрылғымен жеткілікті деңгейде жабдықталады.

1057. АМЖ қонуын жүзеге асыру жоспарланатын ұшулар кезінде тікұшақ қай жерден визуалды қону жүргізіле алатындай нүктеге тікұшақты шығаруды қамтамасыз ететін тиісті навигациялық құрылғымен жабдықталады. Бұл құрылғы АМЖ қону жоспарланатын әрбір тікұшақ айлағында және кез келген белгіленген қосалқы тікұшақ айлақтарында осындайды енгізуді қаматамасыз етуге қабілетті.

1058. Құрылғыны орнату не байланыс үшін не навигация үшін не екеуіне де қажетті әрбір жеке элементтің істен шығуы навигация немесе байланыс үшін қажетті басқа элементтің істен шығуына әкелмейтіндей етіп жүзеге асырылады.

16-параграф. HUD немесе барабар индикаторлармен, EVS, SVS және/немесе CVS жабдықталған тікұшақтар

1059 Тікұшақтар автоматты қону жүйелерімен, HUD немесе барабар индикаторлармен, EVS, SVS немесе CVS немесе осындай жүйелердің кез келген қосындысымен гибридті жүйе аясында жабдықталған кезде тікұшақ ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін осындай жүйелерді пайдалану тәртібі пайдаланушының ҰЖН-да уәкілетті ұйым бекітеді.

Ескерту. 1059-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1060. Автоматты қону жүйелерін, коллиматорлық немесе барабар индикаторларды, EVS, SVS немесе CVS жүйелерін пайдаланушылық қолдануды бекіте отырып, уәкілетті ұйым қамтамасыз етеді:

1) ұшу жарамдылығы нормаларына сәйкестік куәлігіне қойылатын тиісті талаптардың жабдықпен қанағаттануы;

2) пайдаланушының автоматты қону жүйелері, коллиматорлық немесе барабар индикаторларды, EVS, SVS немесе CVS жүйелерінің көмегімен ұшу қауіпсіздіктері үшін тәуекел факторларын бағалауын жүргізу;

3) пайдаланушының автоматты қону жүйелерін, коллиматорлық немесе барабар индикаторларды, EVS, SVS немесе CVS жүйелерін және олармен жұмыс істеуге оқытуға қойылатын талаптарды пайдалану рәсімдерін енгізуі мен құжат жүзінде ресімдеуі.

Ескерту. 1060-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

17-параграф. Электрондық ұшу планшеттері EFB

1061. Тікұшақ бортында тасымалды EFB пайдаланылатын кезде, пайдаланушы олардың тікұшақ жүйесінің, жабдықтардың жұмысын бұзбауы немесе тікұшақты басқару мүмкіндігіне кедергі келтірмеуі үшін шаралар қабылдайды.

1062. EFB пайдалануға қатысты талаптар осы Қағидалардың 10-тарауының 26-параграфында мазмұндалады.

18-параграф. Қадағалау жабдықтары

1063. Тікұшақ әуе қозғалысына қызмет көрсету талаптарына сәйкес, оның ұшуды орындауына мүмкіндік беретін қадағалау жабдығымен жабдықталады.

1064. Қадағалау жабдығын пайдалануға қатысты талаптар осы Қағидалардың 10-тарауының 28-параграфында мазмұндалады.

1065. Электрондық навигациялық деректерді басқару осы Қағидалардың 1-тарауының 7-параграфының талаптарымен сәйкес жүзеге асырылады.

12-тарау. ЖМА тікұшақтардағы ұшу ерекшеліктері 1-параграф. Жалпы ережелер

1066.ӘКК мыналарға көзі жетпей ұшуды бастамайды:

1)байланыс жабдығы мен навигациялық құралдарды қоса, жер үсті және/немесе су құралдары тікұшақты пайдалану қауіпсіздігінің талаптарына сәйкес келуі;

2)тікұшақ ұшуға жарамды, тиісті түрде тіркелген және тікұшақ бортында бұл деректі растайтын куәліктің болуы;

3)тікұшақтың бортында күтілетін ұшу жағдайын ескере отырып тиісті аспаптар мен жабдықтардың орнатылуы;

4)осы Қағидалардың 8-тарауының 10-параграфының талаптарымен сәйкес қажетті техникалық қызмет көрсетудің барлық түрдерінің орындалуы;

5)тікұшақтың массасы және ауырлық күшінің орталығының орналасқан жері күтілетін ұшу жағдайы ұшуды қауіпсіз орындауға мүмкіндік беруі;

6)борттағы кез келген жүктің дұрыс орналасуы және нық орнатылуы;

7)тікұшақты пайдалану шектері ҰПН-да немесе ұқсас құжатта көрсетілгеннен асып кетпеуі.

1067. ӘКК әр пайдаланылатын тікұшақ айлағы немесе қонатын орындар үшін мемлекеттің белгілеген ӘК тіркеу критерийлеріне сәйкес пайдалану минимумдарын айқындайды. Осындай минимумдар осы мемлекетпен нақты бекітілгендерді қоспағанда , мемлекетпен әуеайлақ белгіленгеннен төмен болмайды.

1068. ӘК тіркеу мемлекеті автоматты түрде жерге қону жүйелерімен, коллиматорлы немесе эквивалентті индикаторлармен, EVS, SVS немесе CVS жүйелерімен жабдықталған тікұшақтардың ұшуы үшін кеңейтілген пайдалану мүмкіндіктерін бекітуі мүмкін. Осындай бекітулер аспаптар бойынша қонуға кіру схемасының сыныптамасына әсер етпейді.

1069. ӘКК экипаж мүшелері мен жолаушылар орналасу орындарымен немесе пайдалану қағидаларымен оқу нұсқаулықтары арқылы немесе басқа құралдардың көмегімен таныс болуы үшін шаралар қабылдайды:

1) байлау белдіктері немесе байлау жүйелері, және тиісті жағдайларда;

2) авариялық шығыстар;

3) құтқару кеудешелер;

4) оттегі жабдығы;

5) апатты жағдайдағы жолаушылардың іс-әрекеттері схемасын қоса алғанда, жеке пайланатын басқа да апатты-құтқару жабдығы.

1070. ӘКК борттағы барлық тұлғалардың орналасу орны және ұжымдық айдалануға арналған негізгі борттық апаттық-құтқару жабдығын пайдаланудың жалпы тәртібі туралы білуі үшін шаралар қабылдайды.

1071. ӘКК ұшуды бастау алдында алдағы ұшуға қатысты метеорологиялық ақпаратпен танысады. Ұшып шығу орнының аймағынан тыс ұшуға дайындыққа және АҰҚ бойынша әрбір ұшуға мыналар кіреді:

1)ағымдағы метеорологиялық ақпар мен болжамдарды зерделеу;

2)егер ұшу ауа-райы жағдайына байланысты ордалмау жағдайында іс-қимылдарды жоспарлау.

2-параграф. Метеорологиялық жағдайлармен қосылған шектеулер

1072. Ағымдағы бар метерологиялық мәліметтері немесе ағымдағы мәліметтер және болжамдар топтамасы тікұшақтың КҰҚ бойынша ұшатын, тиісті уақытқа осы талаптарды сақтауға қамтамасыз ететін бағыттағы немесе бағыттың бөлігіндегі метерологиялық жағдайларды көрсетпейінше КҰҚ бойынша орындалатын ВМЖ-ғы аса жергілікті маңызы бар КҰҚ бойынша ұшуды қоспағанда ұшпайды.

1073. АҰҚ бойынша орындалуға тиіс ұшуды бар ақпарат белгіленіп қонатын тікұшақ айлағына және тым болмағанда, бір қосалқы тікұшақ айлақта ұшып келетін есепті уақытында тікұшақтың пайдалану минимумына сәйкес келетін немесе оларды асыратын жағдайды көрсетпейтініне көз жетпейінше бастамайды.

1074. АҰҚ бойынша белгіленіп қонатын тікұшақ айлағына дейін орындалуға тиіс ұшу қосалқы тікұшақ айлағы талап етілмеген жағдайда, егер ағымдағы бар метерологиялық ақпарат 2 сағат ішінде және 2 сағат ұшып келетін есепті уақытынан кейін немесе нақты ұшатын уақытынан және 2 сағат ішінде ұшып келетін уақытынан кейін көрсетілмесе басталмайды, қай мерзімі қысқа болуына байланысты мынадай метерологиялық жағдайлар сақталатын болады:

1) БТШ аспаптар бойынша жерге қонуға кіру қағидаларымен көзделген минимум 120 м (400 фут) жоғары;

2) көріну тым болмағанда аспаптар бойынша жерге қонуға реттеу кезінде көзделген минимум 1,5 км-ге асады.

3-параграф. Тікұшақ айлақтың пайдалану минимумдары

1075. Ұшу, егер ең соңғы метерологиялық ақпарат осы тікұшақтағы жағдайға немесе тым болмағанда, бір қосымша ретінде тікұшақта ұшып келетін есепті уақытына тікұшақ айлақтың белгіленген пайдалану минимумына сәйкес келетін немесе оларды асыратындығын көрсеткен жағдайда ғана, тікұшақ айлағының белгіленіп жерге қонатын бағытында жалғастырылады.

1076. Аспаптар бойынша қонуға кіру, егер хабарланған көріну немесе бақылау RVR маңызы тікұшақ айлақтың пайдалану минимумынан төмен болса, тікұшақ айлақтан асып түсуі немесе қонуға кірудың соңғы учаскесі 300 м (1000 фут) төмен жалғастырылмайды.

1077. Егер, қонуға кірудың соңғы учаскесіне шыққаннан кейін немесе тікұшақ айлағынан асып түсуінен 300 м. (1000 фут) төмен түскеннен кейін хабарланған көріну немесе бақылау RVR маңызы белгіленген минимумнан төмен болса, қонуға ену DA/H немесе MDA/H дейін жалғасуы мүмкін. Кез келген жағдайда тікұшақ тікұшақ айлағын пайдалану минимумдарының шектеулерін сақтауға қамтамасыз етпейтін орынға тоқтатады.

1078. Белгілі немесе күтілген мұздану жағдайларында орындалатын ұшу тікұшақ сертификатталған және осындай жағдайларда ұшуға арналған жабдықталған кезде ғана бастайды.

4-параграф. Қосалқы тіқұшақ айлақтары

1079. АҰҚ бойынша орындалатын ұшу кезінде, ұшудың жұмыс жоспарында және ұшу жоспарында, тым болмағанда, бір қосалқы тіқұшақ айлағы немесе қону орны көрсетіледі, төмендегі жағдайларды қоспағанда қашан осы Қағидалардың 1075-тармағында айқындалған метеорологиялық жағдайлар басым немесе:

1) тіқұшақ айлақ немесе белгіленген қону орны оқшауландырылған ауданда және қосалқы тіқұшақ айлақ немесе қону орны жоқ;

2) белгіленген қонудың оқшауландырлған тіқұшақ айлақ үшін аспаптар бойынша қонуға кіру сұлбасы ұйғарылған;

3) ашық теңізде орналасқан белгіленген пунктке ұшу кезінде, PNR айқындалады.

1080. Теңіздегі оңтайлы қосалқы тіқұшақ айлақтары мыналарға сүйене отырып көрсетілуі мүмкін:

1) теңіздегі қосалқы тіқұшақ айлақтары PNR өткеннен кейін ғана пайдаланылады; PNR дейін жағалаудағы қосалқы тіқұшақ айлақтары ғана пайдаланылады;

2) басқарудың сындарлы жүйелері мен сындарлы компоненттерінің механикалық сенімділігі қосалқы тіқұшақ айлақтың жарамдылығын айқындау кезінде есепке алынады және назарға алынады;

3) бір қозғалтқышы жұмыс істемейтін тіқұшақтың сипаттамалары жұмыс істемейтін қосалқы тіқұшақ айлағына келгенге дейін белгілі;

4) мүмкіндігіне қарай палубадағы орынға кепілдік беріледі;

5) ауа-райы туралы ақпарат нақты дереккөздерден: әуеайлақтың метеорологиялық органдарынан немесе арнайы дайындықтан өткен теңіздегі тіқұшақ айлақтарының авиациялық қызметкерінен алынған.

5-параграф. Отынға және майға қойылатын талаптар

1081. Тіқұшақ метеорологиялық жағдайларға және ұщудағы кез келген күтілетін кедергілерге, қауіпсіз ұшып қонуына қарамастан, кепілдік беретін отын мен майдың жеткілікті қоры бар болған жағдайда ғана ұша бастайды. Бұдан басқа, бортта күтілмеген жағдайларда навигациялық қоры болады.

1082. Тіқұшақтардың бортында ҚҰҚ бойынша ұшу кезінде осы Қағидалардың 1081-тармағымен сәйкес тіқұшақтың тым болмағанда мүмкіндігінше саны жетерлік отын мен майы болады:

1) белгіленген қонатын алаңға дейін ұшуды орындау үшін;

2) оңтайлы (отын шығынына қарай) жылдамдыққа 20 минут ішінде ұшуды орындау үшін ақырғы отын қорының болуы үшін;

3) мемлекетпен айқындалатын және ЖМА-ның ұшуын регламенттейтін мемлекеттің талаптарында айтылатын ықтимал төтенше жағдайлардың туындауына

байланысты артқан отын шығыны кезінде ұшуды орындауға қамтамасыз ететін отынның қосымша санының болуы үшін.

1083. Тікұшақтардың бортында АҰҚ бойынша ұшу кезінде осы Қағидалардың 1082 -тармағымен сәйкес тікұшақтың мүмкіндігінше саны жетерлік отын мен майы:

осы Қағидалардың 1074-тармағында көзделгендей, егер қосалқы тікұшақ айлақы талап етілмесе, белгіленген тікұшақ айлағына дейін немесе қонатын орнына дейін ұшуды орындауға, қонуға енуді орындау үшін, және осыдан кейін:

стандартты температуралық жағдайлар және қонуға енуді және қонуды орындау кезінде белгіленген тікұшақ аймағына немесе қону орнына 450 м (1500 фут) биіктікте күтілетін аймақта ұшатын жылдамдықпен 30 минут ішінде ұшуды орындау үшін соңғы отын қоры;

кез келген ықтимал төтенше жағдайлардың пайда болуына байланысты артқан отын шығыны кезінде ұшуды орындауға қамтамасыз ететін отынның қосымша саны болады.

1084. Егер қосалқы тікұшақ айлақ талап етілсе, онда белгіленген тікұшақ айлағына дейін немесе қонатын орнына дейін ұшуды орындауға, қонуға кіру және екінші шеңберіне кету жүзеге асыру үшін, және осыдан кейін:

1) ұшу жоспарында көрсетілген қосалқы тікұшақ айлағына немесе қону орнына дейін ұшып келу, содан кейін:

2) стандартты температуралық жағдайлар және қонуға енуді және қонуды орындау кезінде белгіленген тікұшақ аймағына немесе қону орнына 450 м (1500 фут) биіктікте күтілетін аймақта ұшатын жылдамдықпен 30 минут ішінде ұшуды орындау үшін соңғы отын қорының;

3) кез келген ықтимал төтенше жағдайлардың пайда болуына байланысты артқан отын шығыны кезінде ұшуды қамтамасыз ететін отынның қосымша санының болуы.

1085. Егер қосалқы тікұшақ айлақ немесе қонатын орны болмаса (яғни қонуға тағайындалған тікұшақ айлақ оқшауланған болып табылады және қосалқы тікұшақ айлақ жоқ), онда қонуға тағайындалған тікұшақ айлағына дейін ұшуды орындау және содан кейін мемлекетпен белгіленген кезеңде оны пайдаланушы жалғастырады.

1086. Отын мен май санын есептеу кезінде мыналар ескеріледі:

1) болжанған метеорологиялық жағдайлар;

2) ӘҚҚ органдарының нұсқауы бойынша және метеожағдайлар бойынша бағыттан болжанған ауытқу, сондай-ақ әуе қозғалысымен байланысты кешіктірулер;

3) АҰҚ бойынша ұшуды орындау кезінде тағайындалған қону әуеайлағына аспаптар бойынша қонуға бір рет кіру, сондай-ақ екінші шеңберіне кету;

4) тұмшаландыру кезінде немесе бағыт бойынша ұшу уақытында бір қозғалтқыштың бас тартуы кезінде осы қолданатын іс-әрекет тәртібі;

5) тікұшақтың қонуын кешіктіретін немесе отынның және/немесе майдың көп жұмсалуын туындататын кез келген басқа жағдайлар.

1087. Ұшуда отынды жұмсап басқару осы Қағидалардың 8-тарауының 4-параграфының талаптарымен сәйкес жүзеге асырылады..

6-параграф. Оттегі қоры. Ұшу экипажы мүшелерінің денсаулық жағдайына жөніндегі жарамдылығы

1088. Жолаушылар мен ұшу экипажының кабиналарында кемінде 700 гПа атмосфералық қысымы бар биіктікте ұшуды орындау, егер бортта:

1) кабинада отырған экипаждың барлық мүшелері мен 10% жолаушыларға үшін қысым 700-ден 620 гПа дейін құрайтын кез келген кезеңде 30 минуттан артық;

2) экипаж бен жолаушылар үшін, кез келген кезең ішінде олар отырған кабиналардағы атмосфералық қысым 620 гПа кем болған жағдайда демалуға жеткілікті оттектің қоры бар болса ғана басталады.

1089. ӘКК:

1) егер қандай да бір ұшу экипажының мүшесі жарақаттануына, науқастануына, шаршауына, алкогольді немесе есірткілік заттарының әсеріне байланысты міндеттерін орындауға мүмкіндігі болмаса;

2) егер ұшу экипажының мүшелерінің қабілеті шаршауы, науқастануы, оттегінің жетіспеушілігі салдарынан жұмыс қабілеті нашарлауына байланысты өз міндеттерін орындау едәуір төмендесе, таяу жарамды тікұшақ айлағынан одан әрі жалғастырылмай ұшу үшін оның қамтамасыз етілуіне жауап береді.

1089-1. жоғары биіктіктерде ұшуға арналған тұмшаланбаған тікұшақтар оттегі сақтауға және беруге арналған аппаратурамен жабдықталады, оның қоры осы Қағидалардың 6-тарауының 21-параграфына сәйкес бортта болуы қажет.

Ескерту. Қағидалар 1089-1-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.

7-параграф. Тікұшақтардың ұшу-техникалық сипаттамаларының пайдалану шектеулері

1090. Тікұшақ:

1) ұшуға жарамдылық сертификатының немесе соған ұқсас бекітілген құжаттардың шарттарына сәйкес;

2) ӘК тіркеу мемлекетінің сертификаттайтын уәкілетті органы ұйғарған пайдалану шектеулері шегінде;

3) қоздыратын шуға әсер ету проблемасы жоқ белгілі тікұшақ айлағына немесе ҰҚЖ қатысты ерекше жағдайларды қоспағанда, ИКАО Конвенциясына 16-Қосымшасында I-томында мазмұндалған шу бойынша сертификаттаудың

қолданылатын Стандарттарына сәйкес берілетін салмақ бойынша шектеулер шегінде пайдаланылады, осы тіқұшақ орналасқан аумақтағы мемлекеттің уәкілетті орган осындай шектеулерді асыруға рұқсат етсе пайдаланылады.

1091. Тіқұшақтың бортында көрнекі болу үшін тіркеу мемлекетінің сертификаттау орындайтын уәкілетті орган ұйғарым жасаған жеке немесе бірге үйлестікте пайдалану шектеулері көрсетілген кестелер, тізбелер, аспаптық таңбалау орнатылады.

1092. Тіқұшақтар тіқұшақ айлақтарына және тығыз қолайсыз жағдайда тіқұшақ айлақтардан ұшуды орындалған жағдайда, тіқұшақ айлағы орналасқан мемлекеттің уәкілетті орган қозғалтқыштың істен шығуына байланысты тәуекелді шектеу үшін қажетті осындай сақтандыру шараларын қабылдайды.

8-параграф. Бортты аспаптар, жабдық және ұшу құжаттамасы. Бортты байланыс және навигациялық жабдықтар

1093. Тіқұшақты борттық аспаптармен, жабдықтармен қамтамасыз етуге қатысты ережелер осы Қағидалардың 11 – тарауының 14-параграфында және 13-тарауы 8-параграфының 1151-1155-тармақтарында қамтылады.

Ескерту. 1093-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.

1094. Тіқұшақ навигациялық жабдықпен жабдықталады, оған ұшу үшін:

1) ұшу жоспарына сәйкес;

2) навигация (егер тиісті уәкілетті органмен тыйым салынбаса) КҰҚ бойынша ұшу барысында жерүсті бағдарларымен визуалды байланысын орнату көмегімен жүзеге асырылатын жағдайларды қоспағанда, ӘҚҚ-нін талаптарына сәйкес мүмкіндік береді. Халықаралық ЖМА үшін жерүсті бағдарлары бір-бірінен кемінде 110 км (60 т. миля) қашықтықта белгіленеді.

1094-1. АҰЕ бойынша немесе түнде ұшуды орындайтын тіқұшақ байланыс радиожабдықтарымен жабдықталады.

Мұндай жабдық Қазақстан Республикасының аэронавигациялық ақпарат жинағында ӘҚҚ тиісті органы үшін жарияланған авиациялық станциялармен және осындай жиіліктерде екі жақты байланысты қолдауға қабілетті.

Ескерту. Қағидалар 1094-1-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.

1094-2. тіқұшақтың бортында бірнеше блоктардың бортында байланыс жабдықтарын орнату көзделеді, олардың әрқайсысы басқасына немесе басқа блоктарға қарамастан, олардың біреуінің істен шығуы кез келген басқа блоктың істен шығуына әкелмейтіндей дәрежеде жұмыс істейді.

Ескерту. Қағидалар 1094-2-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.

1094-3. КҰЕ бойынша ұшуды орындайтын, бірақ бақыланатын ұшуды орындайтын тікұшақ ұшу кезінде кез келген уақытта Қазақстан Республикасының аэронавигациялық ақпарат жинағында тиісті ӘҚҚ органы үшін жарияланған авиациялық станциялармен және осындай жиіліктерде екі жақты байланысты ұстап тұруға қабілетті байланыс радиожабдығымен жабдықталады.

Ескерту. Қағидалар 1094-3-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.

1094-4. байланысты жабдық сипаттамаларға (PBC) негізделген байланысты жүзеге асыру үшін RCP ерекшелігіне сәйкес келетін ұшулар кезінде тікұшақ осы Қағидалардың 1094-1-1094-3-тармақтарының талаптарын сақтауға қосымша осы Қағидалардың 1049-тармағында көзделген талаптарға сәйкес келеді.

Ескерту. Қағидалар 1094-4-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.

1094-5. сипаттамаларға негізделген навигация үшін навигациялық ерекшелік (PBN) орнатылған ұшу кезінде тікұшақ:

1) оған белгіленген навигациялық ерекшелікке сәйкес ұшуды орындауға мүмкіндік беретін навигациялық жабдықпен жарақталады;

2) әзірлеуші мемлекет немесе тіркеу мемлекеті бекіткен тікұшақ бойынша ұшу басшылығында немесе басқа да құжаттамада көрсетілетін навигациялық ерекшеліктер бөлігінде тікұшақтың мүмкіндіктеріне қатысты ақпараты болады;

3) навигациялық ерекшеліктер бөлігінде тікұшақтың мүмкіндіктеріне қатысты MEL-ге енгізілген ақпараты бар.

Ескерту. Қағидалар 1094-5-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.

1095. PBN орнатылған ұшу кезінде навигациялық жабдыққа қойылатын талаптар осы Қағидалардың 10-тарауының 27-параграфында қамтылады.

Ескерту. 1095-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.

1096. Бақылау жабдығына қойылатын талаптар осы Қағидалардың 12-тарауының 1-параграфында мазмұндайды.

1096-1. EFB пайдалануға қатысты талаптар осы Қағидалардың 10-тарауының 26-параграфында қамтылады.

Ескерту. Қағидалар 1096-1-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.

13-тарау. Сертификатталған ең көп ұшу массасы 5700 кг асатын немесе бір немесе бірнеше турбореактивті қозғалтқыштармен жабдықталған ұшақтар немесе ЖМА ӘК ұшуларын орындау ерекшеліктері 1-параграф. Жалпы талаптар

1097. Сертификатталған ең жоғары ұшу массасы 5700 кг асатын ұшақтарды және (немесе) бір немесе бірнеше турбореактивті қозғалтқыштармен жарақтандырылған ұшақтарды пайдаланатын ЖМА-ны пайдаланушылар уәкілетті ұйым ЖМА пайдаланушыларды ұшуға жіберу қағидаларында белгіленген нысан бойынша ұшуды орындау құқығына арналған куәлікті бергеннен кейін ұшуға жіберіледі.

Ескерту. 1097-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1098. Пайдаланушы ұшулар орындалғанда мемлекет заңдары, қағидалары мен рәсімдерін барлық қызметкерлердің сақтауына шаралар қолданады.

1099. Пайдаланушы осы Қағидалардың 1-тарауының 10-параграфының талаптарымен сәйкес ӘК ұшып өтетін аудандағы іздестіру-құтқару қызметтеріне қатысты ақпаратпен ӘКК-ді қамтамасыз етеді.

1100. Пайдаланушы ұшу экипажының мүшелері байланыс жүргізу кезінде қолданылатын тілде сөйлеу қабілетін көрсету үшін осы Қағидалардың 15-тармағында көрсетілгендей қолданады.

1100-1. Егер қолда бар барлық қолжетімді тәсілдермен әуе кемесін қауіпсіз пайдалану үшін осындай ұшу кезінде қажетті және тікелей қажетті жер үсті және/ немесе су құралдары, байланыс жабдығы мен навигациялық құралдарды қоса алғанда, ұшу орындалатын көлік операциясының түрін орындауға қойылатын талаптарға жауап беретіндігі анықталмаса, ӘКК ұшудың басталмауын қадағалайды.

Ескерту. Қағидалар 1100-1-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.

1101. Пайдаланушы жолаушылар тасымалы жүзеге асырылған жағдайларда апаттық жағдай немесе штаттан тыс жағдайлар имитацияланбайтын шаралар қолданады.

1102. Пайдаланушы ұшуларды жүзеге асыру үшін пайдаланылатын пайдаланылатын әрбір әуеайлақ үшін тіркеу мемлекеті айқындайтын критерийлерге сәйкес әуеайлақтың пайдалану минимумдарын белгілейді.

Белгіленген минимумдар бұған арнайы осы мемлекет келісімі алынған жағдайларды қоспағанда, осындай әуеайлақтар үшін әуеайлақ мемлекетінде белгіленуі мүмкін сол минимумдардан төмен болмауы керек.

1103. Пайдаланушы персоналдың өз міндеттерін шаршап тұрған кезде орындау мүмкіндігін болдырмау үшін ӘК техникалық қызмет және ұшу пайдалануымен айналысатын авиациялық персонал шаршауының бақылауын жүргізеді. Бақылау бағдарламасы ұшу және жұмыс уақытын айқындайды және ҰЖН-на қосылады.

1104. Пайдаланушы осы Қағидалардың 1-тарауының 6-параграфында көрсетілгендей жолаушыларға жетуі үшін ақпарат қолданады.

1105. Пайдаланушы борттағы барлық тұлғалар ұжымдық пайдалануға арналған негізгі борттық апаттық-құтқару жабдығын пайдаланудың жалпы тәртібі және орналастыру орны туралы болуы үшін хабардар қолданады.

1106. Пайдаланушы ұшу кезінде апаттық жағдай туындаған жағдайда жолаушылар осы жағдайда мақсатқа сай бола алатын осындай шұғыл әрекеттер туралы нұсқаулар алулары үшін шаралар қолданады.

1107. Пайдаланушы ұшып-қону уақытында, сонымен қатар бұл ұшу барысында туындайтын турбуленттілік немесе кез келген апаттық жағдай себебімен қажетті деп есептелетін кез келген уақытта борттағы барлық жолаушылар өз креслоларына тарту белдіктері немесе тарту жүйелері арқылы бекітілген болулары үшін шаралар қолданады.

1108. Жолаушыларды қондыру, олардың бортта болуы немесе қондыру уақытында ӘК жанармаймен толтыру осы Қағидалардың 1-тарауының 20-параграфының талаптарымен сәйкес жүргізіледі.

1109. Ұшу осы Қағидалардың 8-тарауының 5-16-параграфтарының талаптарымен сәйкес орындалады.

1110. Ұшу экипажының барлық мүшелері ӘК ұшуда қауіпсіз пайдалануды қамтамасыз ету үшін маңызды болып табылатын өз міндеттерін орындау кезінде, осы Қағидалардың 6-тарауының 21-параграфының талаптарымен сәйкес қосалқы оттегі қажет жағдайлар туындайтын кез келген жағдайларда демалу үшін оттегін үздіксіз қолданады.

2-параграф. Қосалқы әуеайлақтар. Жанармай мен майға қойылатын талаптар

1111. Ұшу кезінде қосалқы әуеайлақтар осы Қағидалардың 769-тармағына сәйкес таңдалады және ұшу жоспарында ұшып кету әуеайлақтағы метереологиялық жағдайлар осы ұшуға арналған әуеайлақтың белгіленген қону минимумдарынан төмен болған жағдайларда көрсетіледі немесе басқа себептермен ұшып кету әуеайлағына қайту мүмкін емес болған кезде беріледі.

1112. Ұшу үшін қосалқы жанармай осы Қағидалардың 13-тарауының 3 және 4-параграфтарында баяндаған талаптарына сәйкес келеді.

1113. Пайдаланушы ұшудағы жанармай шығынын басқару мен жанармай мөлшерін бақылауды қамтамасыз ету мақсатында саясат пен рәсімдерді белгілейді. Ұшудағы

жанармай шығынын басқару осы Қағидалардың 8-тарауының 4-параграфының талаптарына сәйкес келеді.

3-параграф. ЖМА ӘК майы мен жанармайына қойылатын талаптар

1114. ЖМА ӘК ұшуы ұшақта ұшуда метереологиялық жағдайлар мен кез келген ұшуды күтілетін кідірістерді есепке алумен ұшуды қауіпсіз аяқтау мүмкіндігіне кепілдік беретін жанармай мен майдың мөлшері жеткілікті болған жағдайда ғана басталады. Борттағы жанармай мөлшері мынаған мүмкіндік беруі керек:

1) ұшу АҰҚ бойынша орындалатын және белгіленген жердің қосалқы әуеайлақ талап етілмейтін немесе ұшу оқшауланған әуеайлағына орындалатын жағдайда қону белгіленген әуеайлағына дейін ұшып бару және осыдан кейін 45 минут ұшу үшін қалыпты крейсерлік абсолюттік биіктікте жанармайдың соңғы қоры ие болу;

2) АҰҚ бойынша ұшу орындалатын және белгіленген жердің қосалқы әуеайлақ талап етілетін жағдайда, ұшуды белгіленген қону әуеайлағына дейін орындау, осыдан кейін қосалқы әуеайлағына дейін және осыдан кейін 45 минут ұшу үшін қалыпты крейсерлік абсолюттік биіктікте жанармайдың соңғы қоры ие болу;

3) КҰҚ бойынша күндізгі уақытта ұшу орындалатын болған жағдайда белгіленген қону әуеайлағына дейін ұшып бару және осыдан кейін 30 минут ұшу үшін қалыпты крейсерлік абсолюттік биіктікте жанармайдың соңғы қоры ие болу; немесе

4) КҰҚ бойынша түнгі уақытта ұшу орындалатын болған жағдайда белгіленген қону әуеайлағына дейін ұшып бару және осыдан кейін 45 минут ұшу үшін қалыпты крейсерлік абсолюттік биіктікте жанармайдың соңғы қоры ие болу.

1115. Ұшуды жоспарлау процесінде бастапқыда белгіленгендерден ерекшеленетін мақсаттарды ұшу басталғаннан кейін жанармайды тұтыну қайталау талдауын жүргізуді талап етеді және осы қолданылатын болса, ұшудың құрылған жоспарын түзетуді талап етеді.

4-параграф. Бір немесе бірнеше турбореактивті қозғалтқыштармен жабдықталған ӘК отын қоры

1116. Бір немесе бірнеше турбореактивті қозғалтқыштармен жабдықталған ӘК осы Қағидалардың 784-791 және 793-тармақтарының талаптарымен сәйкес жоспарланған ұшуды қауіпсіз аяқтау үшін пайдаланылатын жанармаймен жеткілікті түрде жабдықталған.

1117. Пайдаланушы осы Қағидалардың 8-тарауының 4-параграфының талаптарымен сәйкес ұшудағы жанармай шығынын басқару мен жанармай мөлшерін бақылауды қамтамасыз ету мақсатында саясат пен рәсімдерді белгілейді.

5-параграф. Маршрутта қосалқы әуеайлағына дейін 60 минуттан астам ұзақтықпен ұшуды жүргізуге қойылатын қосымша талаптар

1118. Маршрутта орналасқан қосалқы әуеайлағына дейін маршруттағы қандай да бір нүктеден 60 минуттан астам ұзақтықпен ұшулар орындайтын пайдаланушылар маршруттағы қосалқы әуеайлақтарды айқындауды қамтамасыз етеді.

1119. Пайдаланушылар ӘКК ұшуларды жүзеге асыру статусы мен метереологиялық жағдайларды қоса алғанда, маршруттағы белгіленген қосалқы әуеайлақтарға қатысты соңғы ақпаратты береді.

6-параграф. ЖМА ӘК ұшу-техникалық сипаттамаларының шектеулерін есепке алу

1120. Ұшақ пайдаланылады:

1) оның ұшуға жарамдылығы туралы сертификаты немесе ұқсас бекітілген құжатының шарттарына сәйкес;

2) сертификаттайтын тіркеу мемлекетінің уәкілетті органмен алдын-ала жазған пайдалану шектеулері аясында;

3) шуыл бойынша қолданылатын ИКАО Конвенциясына 16-Қосымшасының I-томында мазмұндалған сертификаттау Стандарттарына сәйкес салынатын салмақ бойынша шектеулер аясында қарастырылатын болса, шуыл әсерін тітіркендіру әсері жоқ ҰҚЖ немесе белгілі әуеайлағына қатысты ерекше жағдайларды қоспағанда, осы әуеайлақта орналасқан мемлекеттің уәкілетті органы мұндай шектеулерді асыруға рұқсат береді.

1121. Көрнекілік үшін ұшақ бортында тіркеу мемлекетінің уәкілетті органы сертификациялайтын алдын-ала жазған пайдалану шектеулері жиынтықта немесе жеке көрсетілген тақтайшалар, тізбелер, аспаптық таңбалар белгіленеді.

1122. ӘКК ұшақтың ҰТС ұшу мен қонуды қауіпсіз орындауға мүмкіндік беретінін айқындайды.

7-параграф. Бір немесе бірнеше турбореактивті қозғалтқыштармен жабдықталған ЖМА ӘК ұшу-техникалық сипаттамаларының шектеулерін есепке алу

1123. ӘК осы ұшақтың ұшу нұсқаулығында қамтылған бекітілген шектеулер аясында және ұшу жарамдылығы сертификаты талаптарына сәйкес пайдаланылады.

1124. ӘК ҰТС-на (салмағы, пайдалану рәсімдері, барометрикалық биіктігі, әуеайлақтың теңіздің орташа шамасынан асу шамасына сәйкес келетін температура, ҰҚЖ көлбеуі градиенті және ҰҚЖ жағдайы, яғни, құрлық ұшақтары үшін лай, су және/немесе мұздың болуы, гидроұшақтарға арналған су беткі қабатының жағдайының болуы) әсер ететін барлық факторларды есепке алумен ҰПН келтірілген ӘК ең көп массасын асатын іс жүзіндегі салмағымен рульдеу, ұшу мен қону кезінде ӘК пайдалануға тыйым салынады.

8-параграф. ЖМА ӘК борттық аспаптары мен жабдықтары

1125. ӘК ұшу экипажына ӘК-нің ұшу траекториясын бақылауға, қағидалар бойынша талап етілетін кез келген маневрлерді орындауға және күтілетін пайдалану жағдайларында осы ӘК-не қатысты пайдалану шектеулерін сақтауға мүмкіндік беретін аспаптармен жабдықталады.

1126. ӘК барлық ұшуларды орындау кезінде мыналармен:

1) жеңіл қол жеткізілетін орындарда орналастырылатын қажетті бірінші көмек жиынымен;

2) қуаты таусылған кезде ұшақ ішінде аға улы газдың қауіпті үйлесіміне келтірмейтін үлгідегі жылжымалы өрт сөндіргіштермен;

3) тіркеу мемлекеті белгілеген жасқа толған әрбір тұлға үшін кресло ұйықтау орны;

4) әрбір креслода байлау белдігі мен әрбір ұйықтау орнында ұстап тұратын белдіктермен;

5) төменде келтірілген нұсаулықтармен, карталар және ақпаратпен:

ҰПН немесе басқа құжаттар немесе ұшақ үшін сертификаттайтын мемлекеттің уәкілетті органмен алдын-ала жазып қойылған ақпарат;

орындалуға тиіс ұшу (ұшулар) үшін қолданылатын болса, тәркеу мемлекеті берген кез келген арнайы бекіту;

белгіленген ұшу маршрутының және негізгі маршруттан ауытқыған жағдайда пайдаланылуы мүмкін барлық маршруттардың жарамды және дұрыс картасы;

басып алынатын ӘК ӘКК үшін ИКАО Конвенциясына 2-Қосымшасында көзделген қағидалар;

басып алатын және басып алынатын ӘК ИКАО Конвенциясына 2-Қосымшасына сәйкес қолданылатын визуалды сигналдары туралы ақпарат;

ұшақтың борттық журналы;

ұшақта ұшу кезінде қолжетімді сақтандырғыштар, мұндай сақтандырғыштарды ауыстыру үшін тиісті өлшемдегі қосалқы электр сақтандырғыштар орнатылған болса.

1127. Егер фюзеляжда авариялық жағдай кезінде құтқару командалары жүргізетін авариялық ашу үшін қолайлы орындар таңбаланған болса, олар таңбаланады. Таңбалау белгілері қызыл немесе сары бояумен боялып, қажет болса оларды қоршаған ортадан оқшаулау үшін ақ бояумен жиектеу қажет.

1128. Егер бұрыштық таңбалау белгілеру арасындағы қашықтық 2 м асса, көршілес таңбалау белгілері арасындағы қашықтық 2 м аспас үшін, олардың арасында өлшемі 9 х 3 см болатын аралық сызық жүргізіледі.

1129. КҰҚ бойынша ұшуды орындайтын барлық ұшақтар:

1) магниттік бағыт;

барометрлік биіктігі;

аспаптық әуе жылдамдығы өлшеу және көрсету құралымен;

2)уақытты сағат, минут, секундтар өлшеу және көрсету құралымен жабдықталады немесе олар бортында болады;

3) тиісті уәкілетті орган алдын-ала белгілеуі мүмкін қосымша жабдықпен жарақталуы мүмкін.

1130. Гидроұшақтар кез келген ұшуды орындау кезінде мыналармен жарақталады:

1) борттағы әрбір адам үшін бір құтқару кеудешесімен немесе жеке жүзу құралына тең құралмен; бұл құралдар креслодан немесе ұйықтау орнынан жеңіл алынатындай орналастырылуы тиіс;

2) қолданылуы қарай, теңізде ӘК-лерінің соқтығысуын болдырмас үшін халықаралық қағидаларында жазылған дыбыстық сигнал беретін жабдық;

3) бір зәкір;

4) манервді жүзеге асыру үшін қажетті жағдайда бір теңіз зәкірі (қалқымалы).

1131. Барлық бір қозғалтқышы бар құрлық ұшақтарында:

жоспарлау режиміндегі ұшу қашықтығынан асып түсетін, жағадан алыс су кеңістігінің үстіндегі бағыт бойынша ұшуды орындау кезінде;

ӘКК-нің пікірі бойынша, әуеайлақтан ұшуды немесе оған қонуды орындау кезінде ұшу немесе қонуға кіру траекториясы төтенше жағдай орын алған жағдайда суға мәжбүрлі қонуды орындау қажеттілігі туындауы мүмкін болатындай орналасқан жағдайда: бортында борттағы әр адамға бір арнайы кеудешесі немесе соған тең жеке жүзу құралы болуы тиіс, олар қолданатын адам өзінің орындығынан немесе ұйықтау орнынан оңай ала алатындай болып орналасуы тиіс.

1132. Су кеңістігі үстінен ұзақтығы ұлғайтылған ұшуларды орындайтын барлық ұшақтардың бортында адамдарды табуды жеңілдету мақсатында электрлік жарықтандыру құралдарымен жарақталған кемінде бір құтқару кеудешесі немесе борттағы әрбір адамға тең бағалы жеке жүзу құралы болады.

Ескерту. 1132-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.

1133. Су кеңістігінің үстінен ұзартылған қашықтыққа ұшуларды орындайтын, ӘКК мәжбүрлі суға қонуды орындау жағдайында ұшақ бортындағы адамдардың тірі қалуын қамтамасыз ету қауіптерін айқындайды. Сонымен бірге ӘКК теңіздің күйі, теңіз бен ауа температурасы, апаттық қонуды орындауға жарамды құрлық бөлігіне дейінгі қашықтық және іздестіру-құтқару құралдарының болуы сияқты қолданыс факторлары мен жағдайларын ескереді.

1134. Аталған қауіптерді бағалауға сүйене отырып, ӘКК осы Қағидалардың 1132-тармағында қарастырылған жабдықтарға қосымша келесідей құралдармен қамтамасыз етілуіне шаралар қолданады:

борттағы бар барлық адамдарды сыйдыруға жеткілікті мөлшердегі құтқару салдары, олар апатты жағдайда тезірек қолдануды жеңілдететіндей орналасуы тиіс және адамдардың тірі қалуына қажетті, орындалатын ұшу жағдайларына сай құралдармен, құтқару жабдықтарымен қамтамасыз етілуі тиіс;

ИКАО Конвенциясына 2-Қосымшасында сипатталған, апат сигналын беруге арналған жабдықтар.

1135. Тиісті мемлекет іздеу мен құтқару жұмыстарын жүргізу қиынға түсетін аймақтар ретінде көрсеткен, құрлық бөліктерінің үстінен ұшуларды орындау кезінде ұшақтар ұшып өтілетін аймақтың жағдайларына сәйкес келетін сигналдық құрылғылармен және апаттық-құтқару жабдықтарымен (оның ішінде адамдардың тірі қалуын қамтамасыз ету құралдарымен) қамтамасыз етіледі.

1136. Жоғары абсолюттік биіктіктерде ұшуға арналған ұшақтар оттегіні сақтау және беруге арналған аппаратурамен жабдықталады, борттағы оттегі қоры оттегі жетіспеушілігі экипаж мүшелерінің жұмыс қабілетін нашарлатуға немесе жолаушыларға жағымсыз әсерін тигізуге алып келуі мүмкін болатын абсолюттік биіктіктерде ұшуды орындау кезінде экипаж мүшелері мен жолаушыларды қажетті мөлшердегі оттегімен қамтамасыз етуге жеткілікті болуы тиіс.

1137. Ұшу жарамдылығының жеке сертификаттары 1990 жылдың 1 қаңтарда немесе осы мерзімнен кейін берілген, атмосфералық қысым 376 гПа төмен биіктіктерде ұшуға арналған саңылаусыздандырылған ұшақтар ұшу экипажына саңылаусыздандырудың кез келген қауіпті бүліну деңгейі туралы анық белгі беретін құрылғымен жабдықталады
.

1138. АҰҚ бойынша ұшуды орындау кезінде немесе бір немесе бірнеше пилотаждық құралдарды пайдаланусыз қажетті кеңістіктік орынды ұстап қалу мүмкін болмайтын жағдайда, барлық ЖМА ұшақтары келесідей өлшем және көрсету құрылғыларымен жабдықталады:

1) магниттік бағыт (қосалқы компас);

2) барометрлік биіктік;

3) конденсаттау немесе мұз қату салдарынан істен шығуының алдын алатын құрылғысы бар, әуе жылдамдығы құралы;

4) бұрылу және сырғу;

5) кеңістіктік орналасу;

6) ӘК орныққан курсы.

7) гироскопиялық құралдардың лайықты электрқуатын алуы;

8) сыртқы ауа температурасы;

9) тік биіктікті арттыру және төмендету жылдамдығы;

10) уақытты сағат, минут және секундпен көрсететін құралмен жабдықталады немесе бортында болуы тиіс;

тиісті уәкілетті органмен алдын-ала жазып қойылған мүмкін қосымша құралдармен немесе жабдықтармен қамтамасыз етіледі.

1138-1. осы Қағиданың 1138-тармағына қосымша ұшақтар АҰЕ бойынша ұшуды орындаған кезде немесе бір немесе бірнеше пилотаждық аспаптарды пайдаланбай,

олардың қажетті кеңістіктік жағдайын ұстау мүмкін болмаған кезде абсолюттік биіктікті өлшеу және бейнелеудің екі тәуелсіз жүйесімен жабдықталады.

Ескерту. Қағидалар 1138-1-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.

1139. Осы Қағидалардың 1138-тармағының 4), 5) және 6) тармақшаларының талаптар орындауды жекелеген үш құралдың әрқайсысына қарастырылғандай, толық істен шығуының алдын алатын кепілдікті сақтау жағдайында аралас құралдарды немесе кешенді командалық пилотаждық жүйелерді пайдалану арқылы қамтамасыз етуге рұқсат етіледі;

1140. Түңгі ұшуларды орындау кезінде ұшақтар мыналармен жарақталады:

1) осы Қағидалардың 1138-тармағының талаптарына сәйкес келетін жабдықпен;

2) ұшып келе жатқан немесе әуеайлақтың жұмыс алаңындағы ӘК үшін ИКАО Конвенциясына 2-Қосымшасының 1-толықтыруымен көзделген оттармен;

3) қондыру фарасымен;

4) ұшақты қауіпсіз пайдалану үшін маңызды мәнге ие және ұшу экипажы қолданатын барлық пилотаждық аспаптар мен жабдықтар жарығымен;

5) барлық жолаушылар кабинасында шырағданмен;

6) әрбір экипаж мүшесінің жұмыс орнында дербес жылжымалы шаммен.

1141. Ұшақ бортында оның шуылы бойынша сертификациясын растайтын құжат болады.

1142. Мах сандарының мәнімен жылдамдық шектеулері көрсетілетін ұшақтар Мах сандарын өлшеу және көрсету құралымен жабдықталады.

1143. Сертификатталған ең жоғары ұшу массасы 5700 кг асатын немесе бортында 9 (тоғыздан) көп жолаушыларды тасымалдауға рұқсат етілген газтурбиналы қозғалтқыштары бар барлық ұшақтар жердің жақындығын ескертетін, ұшу бағытындағы жер бедерін бағалау қызметі бар жүйемен жабдықталады.

1143-1. сертификатталған ең жоғары ұшу массасы 15 000 кг-нан асатын немесе бортында 30-дан астам жолаушыны тасымалдауға рұқсат етілген және 2007 жылғы 1 қаңтардан кейін алғаш рет берілген ұшу жарамдылығының жеке сертификаттары газ турбиналы қозғалтқыштары бар барлық ұшақтар соқтығысуды ескертудің борттық жүйесімен (БСПС II) жабдықталады.

Ескерту. Қағидалар 1143-1-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.

1143-2. соқтығысудың алдын алудың борттық жүйесімен (БСПС II) жабдықталған пайдаланушы ұшу экипажының әрбір мүшесінің БСПС II жабдығын пайдалану және соқтығысудың алдын алу саласында қажетті біліктілік алу үшін тиісті дайындықтан өтуін қадағалайды.

Ескерту. Қағидалар 1143-2-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.

1144. Барлық ұшақтар кем дегенде бір кез келген типтегі ELT-мен жабдықталады.

1145. Жеке ұшу жарамдылығының сертификаттары 2008 жылғы 1 шілдедегі кейін берілген барлық ұшақтар кем дегенде бір автоматты ELT-мен жабдықталады.

1146. Бортта орнатылатын ELT жабдығы ИКАО Конвенциясына 10-Қосымшасының III-томындағы тиісті талаптарына сәйкес жұмыс жасайды.

1147. Ұшақтар барометрлік биіктік туралы мәліметтер беретін және ИКАО Конвенциясына 10-Қосымшасының IV-томындағы талаптарымен сәйкес жұмыс жасайтын қабылдау-жауап беру қондырғысымен жабдықталады.

1148. Тиісті уәкілетті орган берген босату жоқ болған жағдайда, КҰҚ бойынша ұшуларды орындайтын ұшақтар барометрлік биіктік туралы мәліметтер беретін және ИКАО Конвенциясына 10-Қосымшасының IV-томындағы тиісті талабына сәйкес жұмыс жасайтын қабылдау-жауап беру қондырғысымен жабдықталады.

1149. Ұшақтар HUD немесе балама индикаторлармен, EVS, SVS немесе CVS немесе осындай жүйелердің гибридтік жүйе аясындағы үйлесімімен жабдықталған жағдайларда, ұшақтардың ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін аталған жүйелерді қолдану критерийлерін тіркеу мемлекеті бекітеді.

1150. HUD немесе балама индикаторларын, EVS, SVS немесе CVS жүйелерін пайдалануды бекіте отырып, тіркеу мемлекеті келесідей жағдайларды қамтамасыз етеді :

1) жабдықтардың ұшу жарамдылығы нормаларына сәйкестік куәлігінің сәйкес талаптарын қанағаттандыруы;

2) HUD немесе балама индикаторлармен, EVS, SVS немесе CVS жүйелерінің көмегімен ұшу қауіпсіздігіне арналған қауіп факторларын бағалауды пайдаланушының жүргізуін;

3) HUD немесе балама индикаторлармен, EVS, SVS немесе CVS жүйелерін қолдану рәсімдерін және олармен жұмыс жасауға оқыту талаптарын пайдаланушының енгізуін және құжат жүзінде рәсімдеуін.

1151. Сертификатталған ең жоғары ұшу массасы 5700 кг асатын барлық ұшақтар және сертификатталған ең жоғары ұшу массасы 3180 кг асатын тікұшақтар ИКАО Конвенциясына 6-Қосымшасының талаптарына сәйкес FDR, CVR, AIR және/немесе DLR жабдықталады. Көзбен шолу жағдайы және мәліметтерді беру желісінің ақпараттарын CVR немесе FDR тіркелуіне мүмкіндігін береді.

1152. Фольгаға механикалық жазуды іске асыратын FDR пайдалану тоқтатылады.

Мәліметтерді тіркеу үшін жиіліктік модуляция (ЖМ) әдісі қолданылатын, аналогтық FDR қолдану тоқтатылады

Фототаспаға жазуды іске асыратын FDR пайдалану тоқтатылады.

2016 жылғы 1 қаңтардан бастап магниттік лентаға жазбалар түсіретін FDR пайдалану тоқтатылады.

1153. Барлық FDR кем дегенде соңғы 25 жұмыс сағаты ішінде тіркелген ақпаратты сақтауға қабілетті.

1154. 2016 жылғы 1 қаңтардан бастап магниттік лента және сымға жазба жүргізетін CVR пайдалану тоқтатылады.

Барлық CVR соңғы 30 минут жұмыс жасауы барысында жазылған ақпараттың сақталуын қамтамасыз етуге қабілетті.

1155. 2016 жылғы 1 қаңтардан бастап барлық CVR соңғы 2 сағат жұмысы ішінде жазылған ақпараттың сақталу мүмкіндігін қамтамасыз етеді.

1155-1. борттық өздігінен жазатын құралдар ұшу уақыты ішінде сөндірілмейді.

Борттық өздігінен жазатын құралдардың жазбаларын сақтау үшін соңғылары ұшу уақыты аяқталғаннан кейін ажыратылады және осы Қағидалардың 867-тармағында көрсетілгендей оқиғадан немесе инциденттен кейін қосылмайды.

Ескерту. Қағидалар 1155-1-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.

1156. EFB пайдалануға қатысты талаптар осы Қағидалардың 10-тарауының 26-параграфында берілген.

9-параграф. ЖМА ӘК борттық байланыс және навигациялық жабдықтары

1157. АҰҚ бойынша ұшу немесе түнде ұшуды орындауы тиіс ұшақ байланыс радиожабдығымен қамтамасыз етіледі. Мұндай жабдық тиісті уәкілетті орган бекіткен авиациялық станциялармен және тиісті жиіліктерде қос тарапты байланысты сақтауға қабілетті.

1158. КҰҚ бойынша ұшуды орындауы тиіс, алайда бақыланатын ұшуды жүзеге асыратын ұшақ – тиісті уәкілетті органмен ескертілген жағдайлардан басқа кездерде – ұшу барысында кез келген уақытта тиісті уәкілетті орган бекіткен авиациялық станциялармен және тиісті жиіліктерде қос тарапты байланысты сақтауға қабілетті байланыс радиожабдығымен жабдықталады.

1159. Осы Қағидалардың 1132 немесе 1135-тармақтарының талаптарына кіретін ұшуды орындауы тиіс ұшақ – тиісті уәкілетті орган ескерткен жағдайлардан басқа кездерде – ұшу барысында кез келген уақытта тиісті уәкілетті орган бекіткен авиациялық станциялармен және тиісті жиіліктерде қос тарапты байланысты сақтауға қабілетті байланыс радиожабдығымен жабдықталады.

1160. Радиожабдық 121,5 МГц авиациялық апаттық жиіліктегі байланысты қамтамасыз етуі тиіс.

1161. Ұшу кезінде байланыс жабдығы сипаттамаларға (PBC) негізделген байланысты жүзеге асыру үшін ӘК тіркеу мемлекеті белгілеген RCP ерекшеліктеріне сәйкес келуі тиіс ұшақ мынадай жабдықтармен қосымша ретінде жабдықталады:

1) тиісті байланыс жабдығымен;

2) RCP ерекшелігіне сәйкес әзірлеуші мемлекет немесе ӘК тіркеуші мемлекет бекіткен ҰПН немесе ұшаққа арналған басқа құжаттамадағы ақпарат;

3) егер ұшақ ұшуларды MEL-ге сәйкес орындайтын болса, MEL-ге енгізілген RCP ерекшелігінің сәйкестігі туралы ақпарат.

1162. Ұшақ ұшуды орындауға мүмкіндік жасайтын навигациялық жабдықпен:

1) өзінің ұшу жоспарына сәйкес;

2) уәкілетті ұйым тыйым салмаған болса, КҰҚ бойынша ұшуды орындау барысындағы навигация жер бағдарларымен визуалды байланысы арқылы жүзеге асырылатын жағдайларды есептемегенде ӘҚҚ органдарының талаптарына сәйкес қамтамасыз етіледі.

Ескерту. 1162-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1163. Сипаттамаларға негізделген (PBN) навигацияға арналған навигациялық ерекшеліктер бекітілген ұшулар кезінде ұшақ осы Қағидалардың 1162-тармағында талаптарды сақтаумен қоса:

1) бекітілген навигациялық ерекшеліктерге сәйкес ұшуды орындауға мүмкіндік беретін навигациялық жабдықтармен жабдықталады;

2) жасаушы мемлекет немесе тіркеу мемлекеті бекіткен, ұшақ бойынша ұшу нұсқаулығында немесе басқа да құжаттарда көрсетілетін, навигациялық ерекшеліктер тұрғысындағы ұшақтың мүмкіншіліктеріне қатысты ақпараттарға ие болады;

3) навигациялық ерекшеліктер тұрғысындағы ұшақтың мүмкіншіліктеріне қатысты MEL-ге енгізілген ақпараттарға ие болады.

1164. Тіркеу мемлекеті PBN арналған навигациялық ерекшеліктер бекітілген жерлерде ұшуға қатысты критерийлерді айқындайды.

1165. PBN арналған навигациялық ерекшеліктер бекітілген жерлерде ұшуға қатысты критерийлерді айқындау үшін тіркеу мемлекеті пайдаланушы/иесі келесідей шараларды іске асыруын талап етеді:

1) штаттық және штаттан тыс рәсімдер, оның ішінде апаттық жағдайды іс-әрекеттер тәртібін;

2) тиісті навигациялық ерекшеліктерге сай ұшу экипажының дайындығы мен біліктілігіне қойылатын талаптар;

3) болашақ қызметтік міндеттемелеріне сәйкес қажетті қызметкерлерді дайындау бағдарламасы;

4) тиісті навигациялық ерекшеліктерге сай ұшу жарамдылығын сақтау үшін техникалық қызмет көрсетудің қажетті рәсімдерін өткізуді.

1166. Уәкілетті ұйым бекітуді талап ететін (AR), PBN навигациялық ерекшеліктеріне негізделген ұшуларды арнайы бекітеді.

Ескерту. 1166-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1167. Өңірлік аэронавигациялық келісімге сәйкес ең төменгі навигациялық сипаттамаларға қатысты (MNPS) техникалық талаптар қарастырылған, әуе кеңістігінің белгілі бір аумақтарымен ұшып өту кезінде, ӘК бортында навигациялық жабдық орнатылады, ол:

1) ұшу экипажына жол сызығын сақтауды үздіксіз қадағалап отыруға немесе осы жол сызығы бойымен кез келген нүктеде қажетті дәлдік деңгейінде ауытқуды қамтамасыз етеді;

2) тиісті MNPS ұшуларында қолдану үшін тіркеу мемлекеті рұқсат етеді.

1168. Өңірлік аэронавигациялық келісім негізінде ЭП 290 және 410 қоса алғандағы арасында 300 м (1000 фут) тік эшелондаудың (RVSM) қысқартылған минимумы қолданылатын әуе кеңістігінің белгілі бір бөліктерінде ұшуды орындау үшін ұшақ осы Қағидаларға 17-қосымшасына сәйкес жабдықтармен жабдықталады.

1169. RVSM жағдайларындағы әуе кеңістігінде ұшуға ӘК бекітуге қатысты қойылатын талаптар осы Қағидаларға 17-қосымшасында келтірілген.

1170. Ұшақ кез келген ұшу кезінде жабдықтар элементтерінің бірінің істен шығу жағдайында ұшаққа ұшуды жалғастыруға мүмкіндік беретін навигациялық жабдықпен жеткілікті деңгейде қамтамасыз етіледі.

1171. АМЖ-да қондыруды орындау жоспарланатын ұшулар барысында ұшақ, ұшақты визуалды қондыруды іске асыруға болатын нүктеге шығаруға көмектесетін сигналдарды қабылдауға мүмкіндігі бар радиожабдықпен жабдықталады. Бұл жабдық осындай бағдарлануды АМЖ-да қондыруды іске асыру жоспарланатын барлық әуеайлақтарында және кез келген қосалқы әуеайлақтарында орындауды қамтамасыз етуге қабілетті.

10-параграф. Бір немесе бірнеше турбореактивті қозғалтқыштармен қамтамасыз етілген, ЖМА ӘК борттық байланыс және навигациялық жабдықтары

1172. Ұшақ осы Қағидалардың 1157-1159-тармақтарының талаптарымен сәйкес байланыс радиожабдықтарымен қамтамасыз етіледі.

1173. Электронды навигациялық мәліметтерді басқаруға қойылатын талаптар осы Қағидалардың 1-тарауының 7-параграфында келтірілген.

14-тарау. ЖМА-ның жеңіл немесе аса жеңіл ӘК ұшуларды орындау ерекшеліктері 1-параграф. Қосалқы әуеайлақтары. Жанармай мен майға қойылатын талаптар

1174. Сертификатталған ең жоғары ұшу массасы 5700 кг және одан кем болатын ұшақтар АҰҚ бойынша іске асыратын, ЖМА үшін ұшыларды орындау кезінде ұшу жоспарында, төменді жағдайлардан басқа кездерде, межелі ұшып бару пунктінің бір қосалқы әуеайлақ таңдалады және көрсетіледі:

ұшу әуе айлақтан немесе бағыттағы ұшу жоспары өзгеретін нүктеден ұшып бару әуеайлағына дейінгі ұшудың қашықтығы, ұшуға қатысты барлық метеорологиялық жағдайларды және қолданыс ақпараттарын ескергенде, есепті ұшып келу уақытында келесідей жағдайларға жеткілікті сенімділік болса:

1) қонуға кіру және қону ВМЖ-да орындалатын болады;

2) ұшып бару пунктінің әуе айлағында оны есептік пайдалану уақытында жұмыс жасап тұрған тәуелсіз ҰҚЖ бар, сонымен бірге, кем дегенде, бір ҰҚЖ құрылғылар бойынша қонуға кіру схемасын орындауға жабдықталған; немесе

3) қонуға таңдалған әуеайлақ оқшауланған болып табылады;

қонуға таңдалған әуеайлақта құрылғылар бойынша қонуға кірудің стандартты схемасы қарастырылған;

шығу шекарасы айқындалған;

ағымдағы бар метеорологиялық ақпарат алдағы метеорологиялық жағдайлар есептік пайдалану уақытында сақталатынын көрсеткен кезде ғана, шығу шекарасынан кейінгі ұшу жалғасады:

БТШ құрылғылар бойынша қонуға кіру схемасымен қарастырылған ең төменгі көрсеткіштен 300 м (1000 фут) асып түседі;

көру мүмкіншілігі 5,5 км (3 т. миля) немесе құрылғылар бойынша қонуға кіру схемасымен қарастырылған ең төменгі көрсеткіштен 4 км (2 т. миля) асып түседі.

1175. Метеорологиялық жағдайларды және кез-келген ұшу барысындағы іркілістерді ескергенде ұшуды қауіпсіз аяқтау мүмкіндігіне кепілдік беретін, ӘК-де жеткілікті жанармай мен май қоры болған жағдайда ғана ұшу басталады. Борттағы жанармай мөлшері келесідей мүмкіндіктерді:

1) АҰҚ бойынша ұшу орындалатын және ұшып бару орнында қосалқы әуеайлақ қажет болмайтын немесе ұшу оқшауланған әуеайлағына орындалатын кезде, межелі қону әуеайлағына ұшып баруға және осыдан кейін қалыпты крейсерлік абсолюттік биіктікте 45 минут ұшуға жететін ақырғы жанармай қоры қалуын;

2) АҰҚ бойынша ұшу орындалатын және ұшып бару орнында қосалқы әуеайлақ қажет болғанда, межелі қону әуеайлағына, содан кейін қосалқы әуеайлағына ұшып баруды орындауға және осыдан кейін қалыпты крейсерлік абсолюттік биіктікте 45 минут ұшуға жететін ақырғы жанармай қоры қалуын;

3) КҰҚ бойынша күндізгі уақытта ұшу орындалатын жағдайда, межелі қону әуеайлағына ұшып баруға және осыдан кейін қалыпты крейсерлік абсолюттік биіктікте 45 минут ұшуға жететін ақырғы жанармай қалуын; немесе

4) КҰҚ бойынша түнгі уақытта ұшу орындалатын кезде, межелі қону әуеайлағына ұшып баруға және осыдан кейін қалыпты крейсерлік абсолюттік биіктікте 45 минут ұшуға жететін ақырғы жанармай қалуын қамтамасыз етуі тиіс.

1176. Ұшу басталғаннан кейін, бастапқыда ұшуды жоспарлау кезінде белгіленгеннен өзге мақсаттарда жанармайды пайдалану қайта талдау жұмыстарын жүргізуді және егер қажет болса, жасалған ұшу жоспарына түзетулер енгізуді талап етеді.

2-параграф. Планерлерда, дельтапландарда, парапландарда ұшу

1177. Дельтапландарда ұшу-қону алаңдарында ұшуларды ұйымдастыру, әуе кеңістігін пайдалану және ұшуларды басқару Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және азаматтық авиация қызметі саласындағы заңнамасына сәйкес жүргізіледі.

1178. Дельтапландардағы ұшулардың қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында келесідей ерекшеліктер ескеріледі:

1) биіктігі мен бағыты бойынша өзгермелі ұшу кескіні, бұл экипаждың шығыс ауа ағындарын іздеуіне байланысты;

2) қалықтау үшін метеожағдайлардың болмауы салдарынан бағыттың кез-келген бөлігіндегі мәжбүрлі ұшуды тоқтату;

3) бағыттық ұшуларды жүзеге асыратын экипаждармен сенімді радиобайланыстың болмауы.

1179. Дельтапландардағы бағыттық ұшулардың қауіпсіздігіне келесідей жағдайларды қамтамасыз ету арқылы қол жеткізуге болады:

1) бағыт бойынша мәжбүрлі қону жағдайларына арналған алаңдары бар қауіпсіздік жолақтарын (дәліздерін) орнату;

2) дельтапландардың ұшу аумағына басқа ұшу аппараттарының кіруіне тыйым салу ;

3) экипаждардың мұқият болуымен;

4) ұшуларды іздеу-құтқару көмегімен қамтамасыз ету арқылы.

1180. Ауадан ауыр екі немесе бірнеше ұшу аппараттары қону мақсатында әуеайлағына жақындаған кезінде, жоғарырақ деңгейдегі ӘК төмендегі ӘК-ге жол береді, алайда соңғысы аталған қағиданы қонуға кірудің соңғы кезеңіндегі басқа ӘК жолын кесу үшін немесе осындай ӘК-ден озу мақсатында пайдаланбайды. Күштік құрылғылармен қозғалысқа келтірілетін, ауадан ауыр ӘК планерлерге жол береді.

1181. Артта қалып бара жатқан ұшу аппараты бірінші кезекті АҰҚ ыққа ие, ал озушы ұшу аппараты, биіктікке көтерілуі, төмендеуі немесе көлденең ұшуда болуына

қарамастан, оңға бұру арқылы жол береді; қос ұшу аппаратының бір-біріне қатысты орналасуындағы ешқандай кезекті өзгерістер, жеткілікті деңгейге алыстау қамтамасыз ету кезінде озып кету толықтай аяқталған уақытқа дейін, озушы ұшу аппаратын аталған талаптарды орындау міндетінен босатпайды.

1182. Қарама-қарсы бағытта немесе қарама-қарсыға жақын бағытта қос ұшу аппараты жақындаған жағдайда және егер соқтығысу қаупі туындаса, ұшу аппараттарының әрқайсысы оңға қарай бұрады.

3-параграф. Аэростаттарда ұшуларды орындау

1183. Аэростаттардағы ұшу тәулік бойы коммерциялық, спорттық және ғылыми мақсаттарда жүзеге асырылуы мүмкін. Ұшуларға мемлекеттік және тіркеу нөмірлері бар, ұшуға пайдалануға жарамды және ӘҚҚ органдарымен байланыс құралдары бар аэростаттар жіберіледі.

1184. Аэростатты пайдалану, олардың ұшуы іске асырылатын аймақтағы, мемлекеттің авиациялық құзырлы органдарының рұқсатымен жүзеге асырылады.

1185. Басқа мемлекеттің аумағы арқылы аэростаттың ұшуы аталған мемлекеттің рұқсатын алғаннан кейін ғана рұқсат етіледі. Мұндай рұқсатты егер ұшуды дайындау кезінде аэростат шын мәнінде басқа мемлекеттің әуе кеңістігіне енуі күтілетін болса, аэростатты іске қосу алдында алынады.

1186. Аэростат ұшу жоспарланған аймаққа иелік ететін мемлекеттің (мемлекеттердің) және белгілі бір тіркеу мемлекетінің шарттарына сәйкес пайдаланылады.

1187. Аэростат ұшуды бастағаннан кейін бірден ұшқыш Ұшуды басқару орталығына және ӘҚҚ органына келесідей ақпараттарды береді:

1) аэростаттың ұшу белгілемесі (мақсаты);

2) іске қосылу орны, шақыру атауы;

3) нақты ұшуды бастау уақыты;

4) ұшу биіктігін сақтаудың есептік уақыты;

5) алдын-ала ӘҚҚ органына хабарланған кез-келген ақпараттың өзгерісі.

1188. Ұшу барысында, ұшу биіктігін өзгерту қажеттілігі туындаған жағдайда, аэростат ұшқышы аталған әрекетке Ұшуды басқару орталығынан немесе ӘҚҚ диспетчерінен рұқсат алады, бұл егер ұшуға сұраныста ұшу аймағының аясында барлық биіктіктерде ұшуға рұқсат көрсетілмеген болса іске асады.

1189. Ұшу барысында аэростат ұшқышы, жауапкершілігі аймағына кіретін, ӘҚҚ органының жұмыс байланысының бекітіліген радиожиілігін тыңдап отырады.

1190. Жоспарланған биіктікті төмендетуден 20 минут бұрын ұшқыш Ұшуды басқару орталығына немесе ӘҚҚ сәйкес органына келесідей ақпаратты жібереді:

1) қазіргі сәттегі орналасу орны;

2) ұшу эшелоны;

3) қонудың есептік уақыты мен орны.

1191. Тікелей ұшуды аяқтау үшін биіктікті төмендету алдында аэростат ұшқышы Ұшуды басқару орталығына және ӘҚҚ органына өзінің шақыру атын, қону орнын (аймағын) және болжамды қону уақытын жібереді.

1192. Егер радиобайланыс мүмкіндігі болса, қонғаннан кейін аэростат ұшқышы 5 минуттан кеш емес уақыт ішінде Ұшуды басқару орталығына және ӘҚҚ органына ұшудың аяқталғандығы туралы және әрі қарайғы әрекеттері туралы баяндайды.

1193. Аэростатты, дирижабльді басқаруға 18 жасқа толған, арнайы дайындықтан өткен, аэростаттарда және дирижабльдерде ұшуға құқығын беретін сәйкес құжаттарға ие тұлғалар жіберіледі.

1194. Ұшу уақытында аэростатта, дирижабльде келесідей құжаттар мен жабдықтар болуы тиіс.

1) тіркеу туралы куәлік;

2) ұшу жарамдылығы туралы құжат;

3) борттық журнал;

4) ұшу картасы;

5) борттық радиостанцияларға берілген рұқсат;

6) Ұшуды басқару орталығы және ӘҚҚ органымен радиобайланысты сақтауға мүмкіндік беретін, борттық радиостанциялар;

7) ұшу биіктігін есептеу және қадағалауға арналған барометр (биіктік өлшегіш);

8) компас;

9) алғашқы өрт сөндіру құралдары.

1195. Ұшуды жоспарлау болжамды метео жағдайлар негізінде жүзеге асырылады: 5000 м кем емес көру мүмкіндігінде және БТШБ 400 м кем болмайтын кезде.

1196. Ұшуларды орындау сол сәттегі ауа райына сәйкес жүзеге асады, сонымен бірге жерге жақын бөліктегі жел жылдамдығы 5 м/сек аспауы тиіс, ұшу биіктігінен төмен биіктіктегі бұлттар мөлшері төрт октанттан көп болмауы керек.

1197. Халық қоныстанған аудандар, үлкен қалалар немесе ауылдардың, сондай-ақ адамдар жиналған орынның үстінен ашық ауада аэростатта, дирижабльде ұшу биіктігі 300 м төмен болмауы тиіс.

1198. Ұшуды басқару орталығынан және ӘҚҚ органдарынан ақпарат алған жағдайда немесе өзінің бақылауы кезінде бағыт бойынша аэростат үшін қауіпті метеорологиялық құбылыстар байқалған жағдайда аэростат ұшқышы ең жақын қонуға жарамды жерге қонуды іске асырады және қонуы туралы Ұшуды басқару орталығына және ӘҚҚ органдарына хабар береді.

15-тарау. Оқу, жаттығу, бақылау-сынақтан өткізу және бақылау (аралап ұшу) және басқа да ұшулар 1-параграф. Оқу және жаттығу ұшулары

1199. Қосарланған (жұптанған) басқару жүйесімен жабдықталмаған болса (басқарылатын еркін аэростаттарды қоспағанда), ӘК-де оқу және жаттығу ұшуын іске орындауға етілмейді.

1200. Мынадай шарттарды сақтамастан аспапатар бойынша ұшуды имитациялауға рұқсат етілмейді:

1) жеткілікті көру мүмкіндігін беретін ӘК басқару екінші орындығында, ұшқыш куәлігіне ие және сәйкес біліктілік белгілері бар тұлға отырады;

2) басқарылатын еркін аэростаттарды қоспағанда ӘК қосарланған (жұптанған) басқару жүйесімен жабдықталған болса;

3) ӘК-де жолаушылар болмауы тиіс.

1201. Оқу және жаттығу ұшуын орындау кезінде ӘК бортында екіден аспайтын жаттықтырылатын немесе оқытылатын экипаж немесе төрт ұшқыштан артық адам болмайды.

Өшірілген қозғалтқышпен ұшуды орындау кезінде немесе құлдырау режимінде ӘК бортында бір жаттықтырылатын (оқытылатын) ӘК экипажы болады.

2-параграф. Бақылау-сынақ және бақылау ұшулары (аралап ұшулар)

1202. Бақылау-сынақ және бақылау ұшулары (аралап ұшулар) ӘК, оның жүйелерінің жөнеуден, қозғалтқышын және жабдықтарын алмастырудан кейін, аса маңызды ұшулар алдында пайдалануға жарамдылығын айқындау және дұрыс жұмыс жасап тұрғандығын тексеру, сондай-ақ радиожарықтехникалық құралдарды, төмендеу схемаларын және әуеайлақта қонуға кіру схемаларын тексеру мақсаттарында орындалады.

1203. ӘК бақылау-сынақ ұшуларын көру мүмкіндігі 2000 м кем емес және БТШБ 200 м (650 фут) төмен болмайтын жағдайларда күндізгі уақытта, сәйкес дайындыққа ие экипаж жүргізеді.

1204. Бақылау ұшулары (аралап ұшулар):

1) ағымдағы метеорологиялық шектеулер аясында , экипаж, ӘК және әуеайлақ әр түрі үшін жасалған, бағдарламаларға сәйкес;

2) уәкілетті ұйыммен келісілген бағдарламалар бойынша құралдардың ұшу тексерісін қамтамасыз ететін минимумда, алайда әуеайлақ үшін бекітілген минимумнан төмен емес көрсеткіштерде, кез-келген тәулік уақытында жер үсті радиожарықтехникалық құралдарын тексеру үшін;

3) төмендеу және қонуға кіру әуеайлақтың жасалған схемаларын аралап ұшу үшін – тек күндіз, шеңбер биіктігінде көзбен шолып ұшуды қамтамасыз ететін метеожағдайларда орындалады.

Ескерту. 1204-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1205. Зауыттарда жөндеуден және ұшу сынақтарынан өткізілген, ӘК азаматтық авиация ұйымдарының өкілдері қабылдау кезінде осы ұйымдардың эпиаждары ұшу арқылы тексереді.

1206. Бақылау ұшуының бағдарламасына байланысты ұшу тапсырмасы ғылыми-зерттеу ұйымдарының жұмысшылары, инженерлік-техникалық құрам тұлғалары және басқа да мамандар қосылады. Оларды ұшу тапсырмасына қосу туралы шешімді пайдаланушы немесе ЖМА мақсаттарында ұшуды орындау кезінде ӘК иесі қабылдайды.

3-параграф. Көрсетілімдік және көрнекі ұшулар

1207. Көрсетілімдік және көрнекі ұшуларды орындау үшін ӘК арнайы аймақтары (пилотаждық аймақтар) бекітіледі, олар ӘК немесе ұшу аппаратының тұрғын жайларға және адамдар тобына құлауын болдырмайтын, талап етілетін қауіпсіздік шараларын сақтау отырып елдімекендерден тыс немесе олардың үстіндегі арнайы берілген ұшу кеңістіктерінде орналасады.

1208. Келесідей жағдайларда көрсетілімдік және көрнекі ұшуларды іске асыруға рұқсат етілмейді:

1) халық көп шоғырланған аймақтардың және елдімекендердің үстіне;

2) бұқаралық шаралар өткізу кезінде адамдар жиналған орынға 200 м-ден жақын қашықтықта;

3) әуе жолына 8 км-ден артық жақын кеңістікте;

4) бұлттар ішінде;

5) шынайы 50 м (170 фут) төмен биіктікте;

6) 3000 м-ден төмен көру мүмкіндігінде.

1209. ӘК және басқа да ұшу аппараттарының көрнекілік және көрсетілімдік ұшуларын ұйымдастырушы оларды орындау бойынша арнайы нұсқаулық жасап шығады.

4-параграф. Планерлерді сүйреу

1210. Келесідей жағдайларды сақтамастан планерді сүйреуді орындауға рұқсат етілмейді:

1) сүйреуді жүзеге асыратын ӘКК қажетті біліктілікке ие болуы тиіс;

2) сүйреуді жүзеге асыратын ӘК сүйреуді қауіпсіз жүргізуге мүмкіндік беретін ілініс құрылғысына ие;

3) қолданылатын сүйреу арқаны жабдықталған күйіндегі планердің ең жоғарғы массасының кем дегенде 80 % төмен емес және 200 % аспайтын мөлшердегі үзілу

беріктігіне ие. Егер келесідей шарттар сақталатын болса, жабдықталған күйіндегі планердің ең жоғарғы массасынан үзілу беріктігі екі еседен астам жоғары болатын сүйреу арқанын қолдануға рұқсат етіледі:

сүйреу арқанының планерге бекітілу орнында сақтандыру сақинасы орнатылған, ол жабдықталған күйінде планердің ең жоғарғы массасының кем дегенде 80% құрайтын және аталған массадан екі еседен арты асып кетпейтін үзілу шыдамдылығына ие болуы тиіс;

сүйреуді жүзеге асыратын ӘК сүйреу арқанын бекіту орнында сақтандыру сақинасы орнатылады, ол сүйреу арқанының планерге беку орнында орнатылған сақтандыру сақинасының үзілу беріктігінен 25% артық аспайтын және жабдықталған күйдегі планердің ең жоғарғы массасынан 2 еседен артып асып кетпейтін үзілу шыдамдылығына ие.

1211. Бақыланатын әуе кеңістігінде сүйреуді бастағанға дейін, сүйреуді жүзеге асырушы, ӘКК ӘҚҚ органына сүйреуді жүргізетіндігі туралы хабар береді.

Сүйреуді бастағанға дейін, сүйреуді жүзеге асырушы, ӘК ұшқышы мен планер ұшқышы арасында өзара әрекеттесу тәртібі туралы, оның ішінде ұшу және ажырату сигналдары, әуе жылдамдығы және әр ұшқыш үшін апаттық жағдайды іс-әрекеттер тәртібі туралы келісім орын алуы тиіс.

1212. Егер үшінші тұлғалардың өмірі немесе мүлкіне қауіп төндіретін болса, планерді ажыратқаннан кейін сүйреу арқанын тастау рұқсат етілмейді.

16-тарау. Ерекше жағдайлардағы ұшулар 1-параграф. Ерекше жағдайлардағы ұшулар

1213. Ерекше жағдайлардағы ұшуға:

1) мұз қату, найзағай ойнау және қатты нөсер жауындар, күшті турбуленттілік, мөлшерден жоғары атмосфераның электрлік белсенділігі, жел қозғалысы, шаңды (құмды) дауыл, жанартау күлінің бұлттары, радиоактивті бұлттар аймақтарындағы ұшулар;

2) таулы және аз бағдарлы жерлерде, шөл дала және су бетімен ұшу;

3) күрделі орнитологиялық жағдайлардағы ұшулар;

4) лазермен сәулелендіру қаупі жағдайындағы ұшулар жатады.

Ескерту. 1213-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1214. Ұшу барысында қауіпті метеорологиялық құбылыстар аймағына жақындау белгілері пайда болғанда немесе сәйкес ақпаратты алған жағдайда ӘКК, егер күтілетін жағдайлардағы ұшу ҰПН-да рұқсат етілмеген болса, қауіпті аймақты айналып өтеді.

1215. Қауіпті метеорологиялық құбылыстар аймағын айналып өту үшін бағытты немесе ұшу эшелонын (биіктігін) өзгерту тек, ұшуға тікелей басқару жүргізетін, ӘҚҚ

органымен келісім бойынша ғана рұқсат етіледі, осы Қағидалардың 545-тармағымен қарастырылған жағдайларға қатысты емес.

2-параграф. Мұз қату аймақтарындағы ұшулар

1216. Мұз қату жағдайларында пайдалануға рұқсаты жоқ, ӘК-де мұз қату жағдайларында ұшуға тыйым салынады.

1217. Егер ҰПН жүйені қолданудың басқа тәртіптерін қарастырмаған болса, мүмкін болатын мұз қату аймағына кіргенге дейін мұз қатуға қарсы жүйе ұшудың барлық кезеңдерінде қосылып тұрады.

1218. Егер экипаж қолданған мұз қатумен күрес шаралары тиімсіз болса және аталған жағдайларда ұшуды жалғастыру қауіпсіздігі қамтамасыз етілмейтін болса, ӘКК ӘҚҚ органымен келісе отырып, төтенше сигналды қолданады, ұшуды қауіпсіз жалғастыруға болатын аймаққа шығу үшін биіктігін (бағытын) өзгертеді немесе қосалқы әуеайлағына кету туралы шешім қабылдайды.

3-параграф. Найзағай ойнау және қатты нөсер жауындар аймағындағы ұшулар

1219. Найзағай ойнау және қатты нөсер жауындар аймағын кесіп өтетін ұшуға шешім қабылдау кезінде ӘКК:

1) найзағай сипатын (массаішілік, алдыңғы);

2) найзағай (нөсер) ошақтарының орналасуын және орын ауысуын, оларды айналып өтудің мүмкін болатын бағыттарын;

3) қосымша жанармай құю қажеттілігін ескереді.

Таулы аймақтан өтетін ұшу бағыты бойынша алдыңғы найзағайлар болғанда және болжанған кезде ӘК экипажының командирі ауысу биіктігінде және тораптық диспетчерлік ауданнан (диспетчерлік аймақтан) тыс төмен биіктікте КҰҚ бойынша ұшуға шешім қабылдамайды.

Ескерту. 1219-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1220. Найзағай ойнауы кезінде найзағай ошақтарын айқындаудың борттық РТҚ жоқ және жердегі РЛБ болмаған жағдайда АҰҚ бойынша ұшуға тыйым салынады.

1221. Ұшып шығу әуеайлақ маңында қуатты-шоғырланған, шоғырланған-жауынды бұлттар болған жағдайда экипаж борттық метеорологиялық радиолокатор көмегімен әуеайлақ аймағын ұшу және шығу аймағын қарайды, ұшу мүмкіндігін бағалайды және қуатты-шоғырланған, шоғырланған-жауынды бұлттарды және қатты нөсерлі жауын аймақтарын айналып өту тәртібін айқындайды.

1222. ӘК найзағай ойнау (күшті нөсер жауындар) аймағына жақындаған кезде ӘКК ұшуды жалғастыру мүмкіндігін бағалайды, өз әрекеттерін ӘҚҚ органымен келісе отырып, аймақты айналып өтуге шешім қабылдайды.

1223. Диспетчер, радиолокаторды, метеоақпаратты және ӘК бортынан келген хабарламаны пайдалана отырып, экипаждарды бұлттылық сипаты, найзағай ошақтарының орналасуы, олардың қозғалыс бағыты туралы хабарландырады және найзағай ошақтарын айналып өту бағыттарын ұсынады. Бер бетіндегі радиолокаторлар экранында қуатты-шоғырланған және шоғырланған-жауынды бұлттар жоқ болға жағдайда диспетчер бұл туралы экипаждарға хабарлайды және авиациялық метеорологиялық орган мәліметтерін және ӘК борттарының хабарламаларын пайдалана отырып, экипаждарды бақыланатын кеңістіктегі метеорологиялық жағдай туралы ақпараттандырады. Бұл жағдайда қуатты-шоғырланған және шоғырланған-жауынды бұлттар ошақтарын айналып өту борттық метеорологиялық радиолокатор бойынша немесе көзбен шолу түрінде жүзеге асады.

1224. Ұшу барысында найзағай ошақтарына жақын орналасқан, қуатты-шоғырланған және шоғырланған-жауынды бұлттар көзбен шолып айқындалған жағдайда олардан кем дегенде 5 теңіз милінен алшақтау арқылы айналып өтуге рұқсат етіледі. Берілген биіктікте аталған бұлттарды айналып өту мүмкіндігі болмаған жағдайда бұлттар астынан немесе олардан жоғары биіктікте көзбен шолып ұшуға рұқсат етіледі.

Бұлттар үстінен ұшуға тек күндіз, нөсерлі жауындар аймағынан тыс және келесі жағдайларда рұқсат етіледі:

1) ӘК жергілікті жер бедері және жасанды кедергілер үстіне ұшу биіктігі шынайы қауіпсіз биіктіктен кем емес, алайда барлық жағдайда жазық және жоталы жерде 200 метрден (650 фут) және таулы жерде 600 метрден (2000 фут) кем емес;

2) ӘК-ден БТШ дейінгі тік қашықтық 200 метрден (650 фут) кем емес.

Қуатты-шоғырланған және шоғырланған-жауынды бұлттардың жоғарғы шекарасы үстінен ұшуды олардан 500 метрден (1650 фут) кем емес жоғары көтерілу арқылы орындауға рұқсат етіледі.

Ескерту. 1224-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1225. Ұшу кезінде қуатты-шоғырланған және шоғырланған-жауынды бұлттарды метеорологиялық борттық радиолокатор айқындаған жағдайда аталған бұлттардың жарықтануының жақын шекарасынан кем дегенде 10 теңіз миліне алыстау арқылы айналып өтуге рұқсат етіледі. Жекелеген найзағай ошақтары бар алдыңғы бұлттылықты кесіп өту жарықтану шекаралары арасындағы қашықтық борттық метеорологиялық радиолокатор экранында кем дегенде 27 теңіз милі болатын орында жүзеге асырылады.

Ескерту. 1225-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1226. Нөсерлі жауын жағдайларында қонуға кіру және ұшу кезінде экипаж ӘК ұшу және аэродинамикалық сипаттамаларының нашарлау мүмкіндіктерін ескереді.

1227. ӘК экипаждарына қасақана қуатты-шоғырланған және шоғырланған-жауынды бұлттарға және қатты нөсерлі жауын аймақтарына кіруге тиіс салынады.

4-параграф. Күшті турбуленттілік аймақтарындағы ұшулар

1228. Мүмкін болатын турбуленттілік аймағына кіру алдында және оған кенеттен түсу жағдайында ӘКК "Белдіктерді тағыңыздар" таблосын қосады және жолаушылар орындықтарындағы байланған белдіктерді тағады.

1229. ӘК күшті турбуленттілік аймағына түскен жағдайда ӘКК ӘК қауіпті аймақтан алып шығады.

1230. Таулы жерлерде КҰЕ бойынша 600 м (2000 фут) кем биіктікте ұшу және ӘК күшті турбуленттілік аймағына түсу кезінде ӘКК (бақыланатын әуе кеңістігінде диспетчердің рұқсатымен) осы аймақтан биіктік ала отырып ӘК шығарады, ұшып шығу әуеайлағына оралады немесе қосалқы әуеайлаққа келеді.

Ескерту. 1230-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.

1231. Ұшу қауіпсіздігіне қауіп төндіретін, күшті турбуленттілік аймағына түсу жағдайында, ӘКК осы Қағидалардың 545-тармағымен сәйкес ұшу биіктігін өзгертуге рұқсат етіледі.

Жаңа эшелонға шыққаннан кейін, ӘКК ӘҚҚ органымен келісе отырып, ӘК ұшу жолына немесе бекітілген бағытқа шығарады.

1232. Бұлттарға қатысты емес және көзбен шолып айқындалатын тік құйындарды экипаж айналып өтеді.

Шоғырланған-жауындық бұлттарға байланысты, көзбен шолып айқындалатын тік құйындарды (ұйытқыма) экипаж көрінетін қаптал шектерінен кем дегенде 17 теңіз милі қашықтығында айналып өтеді.

Ескерту. 1232-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

5-параграф. Атмосфераның мөлшерден жоғары электрлік белсенділігі аймағындағы ұшулар

1233. Күшті электрлену белгілері пайда болған жағдайда, қолдануға болатын болса, бір УҚТ радиостанция өшіріледі және түнде ӘК экипажы кабинасының жарықтандырылуы қосылады.

1234. ӘК электрленуінің белгілері:

1) құлаққаптардағы шуыл және сықыр;

2) радиокомпастар бағдарларының ретсіз тербелістері;

3) ӘК экипажы кабинасының әйнектеріндегі жарқыл және түнгі тәулік уақыттарындағы қанат ұштарының жарқылдауы.

Электрленудің пайда болу ықтималдығы +5 тен - 100 С дейінгі температура интервалындағы бұлттар қабатында жоғары болады.

ӘКК күшті электрлену белгілері пайдаболған жағдайда бұл жайлы ӘҚҚ органына хабарлайды және қауіпті аймақтан шығу туралы және диспетчердің нұсқауларын орындайды.

1235. Мөлшерден тыс электрлену аймақтарындағы ұшу биіктіктерін өзгерту жоғары тік және азайтылған ілгері ұшу жылдамдығы арқылы, ҰПН талаптарына сәйкес орындалады.

Бұлттар қабатынан шыққаннан кейін, басқа қабатқа кіргенде дейін, 5-10 секунд бойынша көлденең алаң орындалады.

Бекітілген эшелонда ұшу қауіпсіздігіне қатер төнген жағдайда ӘКК осы Қағидалардың 545-тармағымен сәйкес әрекет етеді.

1236. ӘК атмосфералық электр тогының разрядының соққысына ұшыраған жағдайда ӘК экипажы:

1) орын алған жағдай, метеожағдайлар, ӘК разряд соққысына ұшыраған биіктік пен орын туралы хабарлайды;

2) қозғалтқыштардың жұмысын бақылайды;

3) электр жабдықтарының және пилотаждық-навигациялық жабдықтардың жұмысын тексереді.

4) бүлінулерді айқындау мақсатында ӘК тексеріп шығады;

5) ақаулар мен істен шығулар айқындалған жағдайда ҰПН сәйкес әрекет етеді.

6-параграф. Жел қозғалысы жағдайындағы ұшулар

1237. Жел қозғалысы жағдайларында ұшу және қонуға кіру кезінде:

1) ҰПН талаптарына сәйкес есептік жылдамдықтар арттырылады;

2) ілгері және тік жылдамдықтың өзгерісіне жіті бақылау жүргізіледі және есептік параметрлер мен бекітілген ұшу траекториясының ауытқулары бірден түзетіліп отырады;

3) егер төмендеудің берілген глиссадасын сақтап қалу үшін қозғалтқыштардың жұмыс режимін номиналдыға дейін арттырып және (немесе) биіктік ҰҚЖ басталу орнына қатысты биіктік 200 м (650 фут) биіктікте ұшып өткеннен кейін төмендеудің

тік жылдамдығы 3 м/сек және одан да көп мөлшерге есептік деңгейден төмендесе, қонуға кіру барысында ұшу режимін пайдалана отырып бірден екінші шеңберіне кету және қосалқы әуеайлағына бару қажет.

1238. Күшті жел қозғалысы жағдайларында ұшуға және қонуға кіруге тыйым салынады.

7-параграф. Күшті шаңды дауыл жағдайындағы ұшулар

1239. Бағытта күшті шаңды дауылға жолыққан жағдайда экипаж оны көзбен шолып айналып өтеді немесе оның үстінен ұшып өтеді.

1240. Шаңды дауылды айналып өту мақсатында ӘК ұшу бағытын немесе биіктігін өзгертуге экипажға тек диспетчердің келісімімен рұқсат етіледі, бұл осы Қағидалардың 545-тармағымен қарастырылған жағдайларға қатысты емес.

1241. Күшті турбуленттілік кезіндегі шаңды дауыл жағдайларында ұшуға және қонуға кіруге рұқсат етілмейді.

8-параграф. Таулы жерлердегі ұшулар

1242. Таулы жерлерде ұшуға дайындық кезінде экипаж қосымша:

1) маршруттың екі жағынан кемінде 50 км жолағында жергілікті жердің рельефін зерделейді, картаға командалық биіктіктерді, шектеу пеленгілерін және қауіпті метеорологиялық құбылыстармен кездескен жағдайда айналып өту маршруттарын белгілейді;

2) АҰЕ бойынша ұшу кезінде бір қозғалтқыш істен шыққан немесе кедергілердің үстіндегі таулы жерлерде 600 м (2000 фут) шынайы қауіпсіз биіктікте ұшу кезінде бағыт бойынша ұшу эшелонын сақтау мүмкіндігін айқындайды;

3) метеожағдайды және ауаның күшті жоғары және төмен ағындарының, қуатты-будақ және будақ-жаңбырлы бұлттардың пайда болу мүмкіндігін, сондай-ақ ұшу және қону аймағындағы орографиялық турбуленттілікті талдайды;

4) шатқалдар мен тау аңғарларының бағытын зерттейді;

5) амалсыз қону үшін пайдалану болжанатын орындарды картадан зерделейді және белгілейді;

6) тауларда орналасқан әуеайлақтардың биіктігін, оларға ұшу және қону ерекшеліктерін, таулы әуеайлақтарда ұшу және қону кезінде барометрлік биіктік өлшегіштерді пайдалану қағидаларын зерделейді;

7) оттегі қорының жеткілікті болуын тексереді және оттегі жабдығының жарамдылығына көз жеткізеді.

Егер бір қозғалтқыш істен шыққан кезде ӘК ұшу массасы ұшу эшелонын ұстап тұруға мүмкіндік бермесе, маршруттан маршруттың екі жағына 10 км (5 теңіз милі)

шегінде рельефтен кемінде 600 м (2000 фут) қауіпсіз ұшу биіктігімен жергілікті жер бедерінің төмендеу жағына ауытқу рәсімдері белгіленеді.

Қажет болған жағдайда ұшу картасында командалық биіктіктер бойынша жергілікті жердің бейіні сызылады (жоғары биіктіктерде ұшу үшін биіктік алу және төмендету учаскелері үшін профиль сызылады).

Ескерту. 1242-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.

1243. Таулы жерде эшелонды (биіктікті) арттыруға бағыт бойынша тек бекітілген шекке дейін қауіпсіз эшелонды көтеру қамтамасыз етілетін жағдайда ғана рұқсат етіледі. Басқа жағдайларда биіктікті көтеру бекітілген схема бойынша жүргізіледі.

1244. КҰҚ бойынша тау жотасын кесіп өту кезінде ӘКК жоғары және төмен ауа ағындарының болуын ескереді. Егер тау жотасына жақындаған кезде түсетін ағындар байқалса және көлденең ұшуды ұстап тұру үшін қозғалтқыштың (қозғалтқыштардың) жұмыс режимін номиналдыға дейін ұлғайту талап етілсе, жергілікті жер бедерінің үстінен 600 м (2000 фут) кем биіктіктегі тау жотасын кесіп өтуге жол берілмейді.

Ескерту. 1244-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.

9-параграф. Аз бағдарлы жерлерде және шөлдерде ұшулар

1245. Аз бағдарларды жерлер үстінен (тайга, дала, шөл, су кеңістігі, адам игермеген және зерттелмеген аймақтар) ұшу бағдарлауды жүргізу қиындықтарына алып келеді, бұл жер үсті бағдарларының және ұшақты жүргізу РТҚ-ның жетіспеушілігіне байланысты болып келеді. Сондықтан да аз бағдарлы жерлер үстінен ұшуға дайындықты, ұшу аймақтарын сипаттайтын, қолда бар айқындамалық материалдар мен оқу құралдарын, сондай-ақ аталған жер үстімен бұрын ұшқан экипаждармен кеңесу арқылы жүргізу қажет.

1246. Аз бағдарлы жерлер және шөл дала үстінен ұшуға дайындалу кезінде ӘК экипажы қосымша:

1) бағытта орналасқан қажетті бағдарларды (керуен жолдары, өзен арналары, көлдер, құдықтар), сондай-ақ жалпы бағдарлау үшін қолданылуы мүмкін шалғай бағдарларды картада белгілейді;

2) аталған бағыт бойынша ұшу тәжірибесіне ие экипаждармен бағдарлау жүргізу мәселелері бойынша кеңеседі;

3) азық-түлік, ауыз су, апаттық радиостанция және сигналдық құралдардың болуы тексереді.

10-параграф. Су үстімен ұшу:

1247. Судың бетімен ұшулар:

1) екі және одан да көп қозғалтқыштары бар ӘК-рімен және барлық суға қону үшін беймделген ӘК-рімен;

2) істен шыққан қозғалтқышымен төмендеудің аралдардың жағалаудан алыстығың аса емес бір қозғалтқыш болатын құрлықтағы ӘК-рімен орындалады.

1248. Судың бетімен ұшу кезінде, жағалаудан және жағалауға дейінгі қашықтығы істен шыққан қозғалтқыштармен (қозғалтқышпен) ұшуды жоспарлау қашықтығынан артатын кезде, сондай-ақ ұшуға және қонуға кіру траекториясы мәжбүрлі суға қону мүмкіндігін көздейтін кезде, экипаждың барлық мүшелері мен жолаушылары құтқару кеудешелерімен қамтамасыз етілуі тиіс.

Жағалаудан ұшу ұзақтығы 30 минуттен аспайтын барлық жағдайларда ӘК-лерінде (түрлеріне қарамастан) жеке құтқару құралдарынан басқа, ӘК-ін ҰЖН-на сәйкес тіршілікті қамтамасыз ету құралдары бар борттағы адамдардың санына есептелген топтық жүзу құралдары (үрленген құтқару салдары мен олардың апаттық қосалқы бөлшектері) болуы тиіс.

1249. Су үстімен ұшуға әзірлік кезінде экипаж (ұшқыш) қосымша:

1) жағалаумен шектесу шегін, мәжбүрлі қону жағдайында мұз бен судың бет қабатын егжей-тегжейлі зерттейді;

2) жеке және топтық құтқару құралдарының, тағам өнімдерінің, ауыз судың, апаттық радиостанциясының және сигнал беру құралдарының бар болуы мен дұрыс орналасуын тексереді;

3) суға мәжбүрлі қонудың және жүзу құралдарын пайдалану қағидаларды оқып-үйренеді;

4) жолаушыларға жеке және топтық құралдарды пайдалану мен авариялық жағдайда қону кезінде оларды пайдалану қағидалары туралы нұсқау береді.

1250. Құрлық пен аралдардың жағалаумен шектесу шегіне жақын маңда КҰҚ бойынша ұшу бағыт осінің екі жағынан әрқайсысы 5 км жолақта жер бедерінен ең жоғары рельефі есепке алына отырып, қауіпсіз биіктерде орындалады.

1251. Теңіз жануарлары жатақтарының жағалауларынан 2000 м (6560 фут) төмен биіктікте ӘК-лерінің ұшуына тыйым салынады.

11-параграф. Қиын орнитологиялық жағдайдағы ұшу

1252. Қиын орнитологиялық жағдай әуеайлақ ауданында және құстардың жаппай ұшу кезеңінде олардың тәуліктік немесе мерзімдік көшуімен және жиналуымен байланысты ӘК-нің ұшу траекториясында туындауы мүмкін.

Қиын орнитологиялық жағдайда ӘК-лерінің құстармен қауіпті соқтығысуы туындауы мүмкін.

1253. Ұшуға шешім қабылдар алдында ӘКК ӘҚҚ органынан әуеайлақ ауданындағы орнитологиялық жағдай туралы ақпаратты ескеруге міндетті.

1254. Атқарушылық старт алдында ӘҚҚ органынан ӘКК орнитологиялық жағдай туралы ақпаратты алғаннан кейін ұшуды орындау мүмкіндігін бағалайды. Мұндай жағдайларда ұшу шамдарды жағу арқылы жүргізіледі.

1255. Маршрут бойынша ұшу кезінде ӘК-нің ұшу траекториясында құстар байқалған жағдайда экипаж оларды айналып өтуге немесе олардың үстінен ұшып өтуі тиіс.

1256. Қону әуеайлағына таяп келген кезде ӘҚҚ органынан күрделі орнитологиялық жағдай туралы ақпарат алғаннан кейін немесе құстарды көріп байқаған кезде экипаж:

1) қырағылықты арттырады;

2) сыртқы шамдарды және кабина әйнектерін жылытқышты қосады (егер олар бұрын қосылмаған болса);

3) қозғалтқыштардың (қозғалтқыштың) жұмыс параметрлеріне бақылауды күшейтеді;

4) қажет болған кезде екінші шеңберге өтеді.

12-параграф. Лазермен сәулелендіру қаупі жағдайында ұшулар

Ескерту. 12-параграфпен толықтырылды – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1251-1. Ұшу алдындағы дайындықта:

1) лазерлік сәуле шығарғыштардың орналасу орындары мен жұмыс уақытын анықтау, сондай-ақ қосалқы маршруттарды таңдау мақсатында ұшқыштарға арналған хабарламалармен (NOTAM) танысу;

2) Лазерлік сәуле шығарғыштардың тұрақты жұмыс орындарын (аттракциондармен демалу саябақтарын, ғылыми-зерттеу базаларын) анықтау тұрғысынан аэронавигациялық карталарды қарау.

1251-2. Ұшуда лазерлік қондырғылардың белгілі жұмыс аймағына енгенге дейін:

1) жерден әуе кемесін байқап, оның орналасқан жерін анықтау үшін борттық жарықтарды қосу;

2) автопилотты қосу;

3) ұшқыштардың біріне лазерлік сәулеленудің салдарын азайту мақсатында аспаптарға барлық көңіл аудару;

4) пилоттар кабинасының ішкі жарықтандыруын қосу.

1251-3. Егер ұшу немесе қонуға бет алу кезінде пилот лазерлік сәуле шығарғыштан шамамен шығатын жарқын жарықпен сәулеленуге ұшыраса, ұшу қауіпсіздігін төмендетуге әкелуі мүмкін қандай да бір операцияларды жасау қаупін төмендету үшін мынадай іс-әрекеттер орындалады:

1) лазерлік сәуле көзінен теріс қарау;

2) лазерлік сәуле көзінен тасалану;

3) басқа ұшқышқа көру қабілетінің бұзылуы туралы хабарлау;

4) әуе кемесін басқаруды басқа ұшқышқа беру;

5) ұшуды аспаптар бойынша орындауға ауысу;

6) автопилотты қосу (қосылмаған болса);

7) лазерлік сәуле кабинаға түспес үшін әуе кемесінің ұшу бағытын өзгерту;

8) көру қабілетін аспаптардағы көрсеткіштерді оқу немесе жақындау картасын қарау арқылы бағалау;

9) көзді уқаламау;

10) әуе қозғалысына қызмет көрсету (ӘҚҚ) қызметіне әуе кемесінің лазермен сәулелену қаупі туралы хабарлау және қажет болса,

Бортта авариялық жағдайдың туындағаны туралы мәлімдеу.

17-тарау. Ұшудағы ерекше жағдайлар 1-параграф. Жалпы ережелер

1257. Ұшудағы ерекше жағдайларға:

1) ӘК-нің қауіпті метеорологиялық құбылыстарға тап болуы;

2) қозғалтқыштың (қозғалтқыштардың) істен шығуы;

3) ұшудың жоспарын немесе профилін өзгерту қажеттілігіне, оның ішінде мәжбүрлі қонуға әкеліп соқтыратын ӘК жүйесінің істен шығуы;

4) ӘК-дегі өрт;

5) тұрақтылықтан, басқарудан айырылу беріктіктің бұзылуы;

6) радиобайланыстың үзілуі (радиобайланыстың борттағы немесе жердегі жүйелерінің істен шығуы);

7) бағдарлаудан айырылу;

8) экипажға немесе жолаушыларға шабуыл жасалу;

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

10) әуеайлақтан тысқары мәжбүрлі қону;

11) қону әуеайлақта ӘҚБ-ның радионавигациялық құралдарының немесе радиотехникалық жабдықтың істен шығуы;

12) апаттық жағдайларда парашюттарды қолдану жатады.

1258. Ұшу кезінде туындаған ерекше жағдайлар туралы ӘКК дереу ӘҚҰ диспетчерлік органына хабарлайды, негізгі арна бойынша байланыс жүргізу қиындық тудырған жағдайда 121,5 МГц апаттық жағдайына көшіп, осы тарауының 7-параграфының талаптарына сәйкес іс-әрекет жасау қажет.

Апат сигналы – радиотелефон және радиотелеграф бойынша берілетін "SOS" (апатқа ұшырадым) бірыңғай белгіленген халықаралық сигналы және ол "Апатқа ұшырадым" ашық мәтінімен беріледі ("МЭЙДЭЙ" халықаралық үшу барысында).

1259. Тану аппаратурасының апат сигналы:

1) қозғалтқыштың (қозғалтқыштардың) істен шығуы;

2) ӘК-дегі өрт;

3) тұрақтылықтан, басқарудан айырылу беріктіктің бұзылуы;

4) радиобайланыстың істен шығуы;

5) бағдарлаудан айырылу;

6) экипажға немесе жолаушыларға шабуыл жасалу;

7) әуеайлақтан тысқары мәжбүрлі қону;

8) апаттық жағдайларда парашюттарды қолдану;

9) шұғыл төмендеу;

10) борттағы отынның болжанған қорының есебі қауіпсіз қонуды орындауға мүмкін болатын жақын әуеайлағына қонғаннан кейін отын қорының отынның мәрелік резервінің жоспарланған деңгейінен төмен екенін көрсеткен жағдайда іске қосылады.

1260. ӘК апаттық жағдай екендігін хабарлау үшін (егер ол ҚШРЛ қабылдау-жауап беру қондырғысымен жабдықталса) "А" режимінде арнайы кодтар пайдаланылады:

1) "7700" коды – ӘК шындап және тікелей қауіпке ұшырағанын көрсетеді және экипажға жедел көмек қажет екенін көрсетеді

2) "7600" коды– радиобайланыс жоғалғанын көрсетеді;

3) "7500" коды – ӘК заңсыз араласу объектісі болғанын көрсетеді.

1261. Ұшу барысында ерекше жағдайлар тап болғанда ӘК жүйелерімен басқару және ұшақты басқару ҰЖН талаптарына сәйкес болуы қажет.

Экипаж мүшелері ҰЖН сәйкес ерекше жағдайларда операция орындау барысында бар іс-әрекеттері туралы ӘКК баяндауға міндетті.

1262. Ұшуды жалғастыру экипаж бен жолаушылар қауіпсіздігін қамтамасыз етпейтін жағдайларда, ӘКК әуеайлақтан тысқары жерге мәжбүрлі қонуды орындауға немесе егер экипаж және жолаушылар парашютпен қамтамасыз етілген болса, ӘК тастап кетуге шешім қабылдайды.

2-параграф. ӘК қауіпті метеорологиялық құбылыстарға тап болуы

1263. Ұшуға қауіпті метеоқұбылыстарға және атмосферадағы өзге құбылыстарға мыналар жатады:

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

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

1264. Ұшу бағыты бойынша ұшуға қауіпті метеоқұбылыстарға тап болған кезде ӘКК оларды айналып өту үшін шаралар қабылдайды. Оларды айналып өту мүмкін болмаған кезде бағытты немесе ұшу биіктігін өзгерту жолымен экипаж ұшып көтерілу

әуеайлағына қайта оралады немесе жақын жердегі қосалқы әуеайлағына қонуды жүргізеді.

Тікұшақ ӘКК-не бұл жағдайда әуеден таңдап алынған алаңға қонуды жүргізуге рұқсат етіледі.

1265. ӘК ұшуына қауіпті метеорологиялық жағдайлар ауа-райы болжамдарында және қауіпті метеорологиялық жағдайлар мен ауа-райы құбылыстары туралы ескертулерде, оның ішінде "SIGMET" ақпаратында көрсетіледі, сондай-ақ метеорологиялық қызмет ұшуды ұйымдастырып отырған адамдарға, ӘК мұндай жағдайларға тап болуын болдырмауға шаралар қабылдайтын ӘҚҰ органдарына және ӘК экипаждарына жеткізеді.

1266. Ұшуда қауіпті метеорологиялық құбылыстар аймағына жақындау белгілері пайда болған немесе ӘҚҚ органдарынан тиісті ақпарат алынған кезде ӘКК осы және артқы эшелонда ӘКК өз бетінше бұл туралы ӘҚҚ органына шұғыл түрде баяндай отырып, эшелонды өзгертуге рұқсат етілетін ұшу қауіпсіздігіне қатерлердің туындау жағдайларын қоспағанда, бағыттың немесе ұшу эшелонының (биіктігінің) өзгеру себептері туралы ӘҚҚ органына шұғыл түрде хабарлай отырып, қауіпті аймақты айналып өту үшін қажетті шараларды қабылдайды.

3-параграф. Қозғалтқыштың (қозғалтқыштардың) істен шығуы

1267. 100 м дейінгі биіктіктерде (оның ішінде – ұшып көтерілу кезінде) бір қозғалтқышы бар ӘК-де қозғалтқыш істен шыққан кезде ӘКК дереу кедергілермен соқтығысуды болдырмай, өз алдында мәжбүрлі қонуды жүргізеді. Егер қозғалтқыштың істен шығуы 100 м астам биіктікте болса, ӘКК ӘК-нің ықтимал бұзылуын барынша төмендете отырып, мәжбүрлі қону үшін жарамды алаңды таңдауына рұқсат етіледі.

1268. Бірнеше қозғалтқышы бар ӘК қозғалтқыш (қозғалтқыштар) істен шыққан кезде ӘКК бір немесе бірнеше келесі шешімдерді қабылдайды:

1) ұшып көтерілу әуеайлақта қонуды жүргізуге;

2) отынның бір бөлігін төгуге немесе ұшу жағдайларын жақсарту үшін жүкті тастауға;

3) жұмыс істеп тұрған қозғалтқыштардың кез келген режимін пайдалануға;

4) бағдарлы ұшуда жақын жердегі әуеайлағына (оның ведомстволық тиістілігіне қарамастан) дейін ұшуды жалғастыруға және оған қонуды жүргізуге құқылы. EDTO қағидалары бойынша ұшуды ӘК үшін ұшуды белгіленген шекті уақыт шеңберінде орналасқан жарамды әуеайлағына дейін жалғастыру керек.

1269. ӘК ұшуда істен шығу (өрттен басқа) белгілері бойынша бір қозғалтқыш өшіп қалған жағдайда үш және одан көп қозғалтқыштары бар ӘК-лерінде ӘКК белгіленген әуеайлағына дейін ұшуды жалғастыруға құқық беріледі.

1270. Жұмыс істеп тұрған қозғалтқыштарда (қозғалтқышта) ұшуды жалғастыру мүмкін болмаса және ұшу қауіпсіздігіне нақты қатер туындаса ӘКК:

1) ҰЖН талаптарына сәйкес қажетті іс-қимылдарды орындайды;

2) тану аппаратурасының апат дабылын қосады;

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

4-параграф. ӘК жүйелерінің істен шығуы

1271. Ұшу жоспарын өзгерту қажеттілігіне, оның ішінде мәжбүрлі қонуға әкеп соғатын ӘК жүйелері (агрегаттары) істен шыққан кезде ӘКК ӘК бұзылуын болдырмау үшін барлық ықтимал шаралардың қабылдануын қамтамасыз етеді және жағдайға қарай, ұшу тапсырмасын жалғастыру немесе тоқтату туралы шешім қабылдайды.

1272. ӘҚҚ органы ұшу тапсырмасын өзгерту қажеттігіне, оның ішінде мәжбүрлі қонуға әкеп соғатын ӘК жүйелерінің (агрегаттарының) істен шыққаны туралы хабарды ала отырып, ӘК тұрған жерін айқындайды және оның ұшуын бақылай отырып, жағдайға және істен шығу сипатына сәйкес экипажға ықтимал көмек көрсетуді қамтамасыз етеді. ӘҚҚ органына және қону әуеайлақтың іздестіру-құтқару қызметіне авариялық-құтқару құралдарын дайындау үшін орын алған жағдайлар туралы дереу хабарланады.

1273. Ұшуда ӘК тоқтан ажырату кезінде экипаж ҰПН-ның талаптарына сәйкес әрекет етеді.

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

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

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

3) визуалды ұшуға өту қауіпсіздігіне сенімділік болмағанда, бірақ ұшуды жалғастырудың техникалық мүмкіндігі болса, бұлттардың үстінен ұшу кезінде визуалды ұшуға өту немесе өзінің ұшу эшелонында (биіктігінде) тікбұрышты бағыт схемасы бойынша күту режимінде ұшуды орындау мүмкін ауданға өту керек

1274. ӘҚҚ пунктінің диспетчері ӘК байланыс тоқтатылғанын белгілей отырып және радиолокациялық құралдар көмегімен оның тұрған жерін айқындай отырып:

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

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

1275. Жедел құлдилауды орындауды талап ететін кабинаны тұмшалау кезінде, экипаж:

1) оттегі маскаларын қолданады;

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

3) тану аппаратурасының апат дабылын қосады;

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

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

5-параграф. Әуе кемесіндегі (ӘК) өрт

1276. ӘК өрт пайда болған кезде ұшу экипажы:

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

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

1277. Қалыптасқан жағдайға байланысты ӘКК шешімі бойынша ұшу экипажы жақын жердегі қонуға жарамды әуеайлағына дейін ұшуды жалғастырады, немесе әуеайлақтан тыс қонады.

1278. Ұшу кезеңінде ӘК-де өрт пайда болған (ұшудан кейінгі биіктік терімі) және оны жою мүмкін болмаған кезде ӘКК өзінің қалауы бойынша:

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

2) әуеден таңдап алынған алаңға қонуды жүргізеді.

6-параграф. Тұрақтылықтан, басқарудан айырылу, беріктіктің бұзылуы

1279. Тұрақтылықты, басқарылуды жоғалту, беріктіктің бұзылуы кезінде ӘКК:

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

2) егер болған оқиғалар ҰПН немесе оған балама құжатта көзделсе, ҰПН талаптарына сәйкес әрекет етеді.

1280. Егер болған оқиғалар ҰПН немесе оған балама құжатта көзделмесе, онда ӘК экипажының әрбір мүшесінің тәжірибесі мен мүмкіндігін пайдалана отырып, қалыптасқан жағдайға сәйкес әрекет етеді.

7-параграф. Радиобайланыстың үзілуі (радиобайланыстың борттағы немесе жердегі жүйелерінің істен шығуы)

1281. Егер қолда бар радиобайланыс арналарын пайдалану кезінде 5 минуттың ішінде олардың әрқайсысы бойынша бірнеше дүркін шақыруға ӘК экипажы немесе ӘҚҚ органы жауап бермесе, радиобайланыс жоғалған деп саналады.

1282. Радиобайланыс жоғалған кезде ӘК экипажы:

1) "Апат" сигналын жолдайды (қосады) және екінші реткі локацияның жауапкері бар болған кезде 7600 кодты орнатады;

2) басқа ӘК, не болмаса ӘҚҚ пункттері арқылы ӘҚҚ органымен байланысты қалпына келтіруге шаралар қабылдайды;

3) қажет болған жағдайда 121,5 МГц апаттық жиілікті пайдаланады;

4) оны ӘҚҚ органының қабылдауын растауды күтпей, қабылданған шешім, ӘК орналасқан жері және ұшу биіктігі туралы ақпарат жолдауды жалғастырады;

5) радиобайланыс арналары бойынша және келтірілетін радиостанцияның жиілігінде, сондай-ақ VOR (DVOR) жаппай бағытталған ҚШРЛ радиомаягінің жиілігінде ӘҚҚ орғанының нұсқамалары мен ақпаратын тыңдауды жалғастырады.

1283. Радиобайланыс ӘКК ұшып көтерілгеннен кейін жоғалатын кезде ұшуды белгіленген схема бойынша орындайды және ұшып шығу әуеайлақта қонуды жүргізеді. Мұндай жағдайда ӘКК үшін әуеайлақтың пайдалану минимумынан төмен метеорологиялық жағдайлар кезінде қонуға рұқсат етіледі.

1284. Ұшып көтерілген кейін ұшып шығу әуеайлағына қонуға мүмкіндік болмаған жағдайларда (метеорологиялық жағдайлар бойынша немесе егер ӘК массасы қону массасынан асатын және жанармайды ағызу үшін жағдайлар жоқ болса), ӘКК келесіге рұқсат беріледі:

1) ӘҚҚ органы берген шарттарға сәйкес белгіленген әуеайлағына кіруге;

2) ӘҚҚ органы берген эшелонда немесе ең жақын төменгі эшелонда (тігінен эшелондау қағидаларына сәйкес), бірақ төменгі (қауіпсіз) эшелоннан төмен емес қосалқы әуеайлағына кіруге рұқсат етіледі. Ұшу төменгі (қауіпсіз) эшелонда орындалатын жағдайда, қосалқы әуеайлығына ең жақын үстіңгі эшелонда кіру қажет.

1285. Радиобайланыс берілген эшелонға (биіктікке) дейін биікке көтерілу сатысында жоғалатын кезде, ӘКК үшін белгіленген төмендеу және қонуға кіру схемасы бойынша ұшып шығу әуеайлақта қонуды жүргізуге рұқсат етіледі. Ұшып шығу әуеайлақта қону мүмкін болмаған кезде, ӘКК белгіленген әуеайлағына немесе қосалқы әуеайлағына кіру туралы шешім қабылдайды.

1286. Радиобайланыс ӘҚҚ органы берген эшелонға (биіктікке) дейін биікке көтерілу сатысында жоғалатын кезде, ӘК белгіленген әуеайлағына немесе кіру жолында орналасқан қосалқы әуеайлағына ұшуы осы эшелонда (биіктікте), ал ұшу әуеайлағына оралу ең жақын төменгі эшелонда орындалады. ӘК ұшуы төменгі (қауіпсіз) эшелонда орындалатын жағдайда, ең жақын жоғарғы эшелонмен кіру қажет.

1287. Егер байланыстың істен шығуы визуалды метеорологиялық жағдайларда орын алса, ӘК:

1) күрделі метеорология жағдайларға тап болудан сақтанып, визуалды метеорологиялық жағдайларда ұшуды жалғастырады, ол үшін ең жақын қолайлы әуеайлағына қонады және неғұрлым жылдам ақпарат жолдау құралдарының көмегімен тиісті ӘҚҚ органына өзінің келгені туралы хабарлайды;

2) егер КҰҚ бойынша белгіленген әуеайлағына ұшуды жалғастыру мүмкін болмаса, ондағы ВМЖ бойынша қонуды жүргізуге мүмкіндік беретін қосалқы әуеайлағына кіру қажет;

3) егер мақсатқа сәйкес деп саналса, ұшуды осы Қағидалардың 1288-тармағымен сәйкес АҰҚ бойынша аяқтайды.

1288. Егер байланыстың істен шығуы аспаптық метеорологиялық жағдайларда немесе АҰҚ бойынша ұшуды орындайтын ұшқыш осы Қағидалардың 1287-тармағының 1) тармақшасына сәйкес ұшуды аяқтауды мақсатқа сәйкес деп санайтын уақытта орын алса, ӘК:

1) ӘК экипажы хабарламаларды міндетті жолдау пунктінде өзінің орналасқан жерін хабарлай алмағаннан кейін 20 (жиырма) минуттың ішінде соңғы берілген жылдамдық пен эшелонды немесе, егер ол артық болса, ұшудың минималды абсолюттік биіктігін ұстайды және содан кейін эшелонды және жылдамдықты берілген ұшу жоспарына сәйкес түзетеді;

2) ӘҚҚ үшін ӘҚҚ бақылау жүйесі пайдаланылатын әуе кеңістігінде соңғы берілген жылдамдық пен эшелонды немесе ұшудың абсолютті биіктігін-егер ол көбірек болса, 7 (жеті) минут ағымында ұстап, кейін:

соңғы берілген эшелонға немесе ұшудың минималды абсолютті биіктігіне жеткен уақыттан,

немесе қабылдау-жауап беру қондырғысында "7600" кодын орнату уақытынан кейін ;

немесе қайсының кейін орын алатынына қарай, ӘК экипажы хабарламаларды міндетті жолдау пунктінде өзінің орналасқан жерін хабарлай алмағаннан кейін ұсынылған ұшу жоспарына сәйкес жылдамдық пен эшелонды түзетеді;

3) радиолокациялық дәлдеу кезінде немесе ӘҚҚ органының белгіленген шектеусіз аймақтық навигацияны пайдалану арқылы ығысуды орындауға (RNAV) нұсқамасын алған соң, бұл орайда қолданылатын ұшудың минималды абсолютті биіктігін ескере отырып, келесі негізгі нүктеден кешіктірмей, ұшудың ағымдағы жоспарымен көзделген бағытты алады;

4) белгіленген әуеайлаққа қызмет көрсететін тиісті белгіленген навигациялық құралға немесе бақылау нүктесіне дейін ұшудың ағымдағы жоспарына сәйкес бағыт бойынша ұшуды жалғастырады және, төмендегі;

5) тармақшаның талаптарын сақтау қажет болған жағдайда, төмендеуді бастағанға дейін мұндай құралдың немесе бақылау нүктесінің үстінде күту режимінде ұшуды орындайды;

5) соңғы рет алынған және расталған күтілетін қонуға кіру тура уақытында немесе мұндай уақытқа мүмкіндігінше жақын навигациялық құралдан немесе бақылау нүктесінен төмендеуді бастайды немесе, егер қонуға кірудың есептік уақыты алынбаған және расталмаған болса, төмендеуді есептік ұшып келу уақытында немесе ағымдағы ұшу жоспарында көрсетілген мұндай уақытқа мүмкіндігінше жақын бастайды;

6) нақты навигациялық құрал немесе бақылау нүктесі үшін белгіленген тәртіпке сәйкес аспаптар бойынша қонуға қалыпты кіруды орындайды; және

7) мүмкіндігіне қарай, ұшып келудің есептік уақытынан немесе соңғы рет расталған қонуға кірудың есептік уақытынан кейін 30 минуттың шектерінде қонады, бұл орайда олардың ішінен кешірек уақыт таңдалады.

Ескерту. 1288-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1289. Радиобайланыс төмендеу сатысында жоғалған кезде ӘК командирі ӘҚҚ органы алдында белгілеген эшелонды (биіктікті) алады және қонатын әуеайлаққа дейін ұшуды мұндай эшелонда (биіктікте) орындайды және одан кейін белгіленген схема бойынша қонуға кіреді.

Ескерту. 1289-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1290. Радиобайланыс жоғалған жағдайда ӘК экипажы ӘҚҚ органы радиобайланыс жоғалған сәтке дейін берген, бірақ ұшу бағыты бойынша минималды қауіпсіз эшелоннан (биіктіктен) төмен емес биіктікті алады.

1291. "Әуе-жер" борттық немесе жер үсті радиобайланыс жүйелерінің істен шығуынан туындаған радиобайланыстың жоғалуы кезінде ӘҚҚ органдарының диспетчерлері ӘҚҚ диспетчерлері жұмысының технологияларына сәйкес іс-қимыл жасайды.

1292. Ұшып шығу әуеайлағына оралу кезінде немесе кері ұшу жолының бағытында орналасқан қосалқы әуеайлаққа кету кезінде ӘК ұшуы қауіпсізден төмен емес жақын жердегі кері төменгі эшелонда (ұшу жоспарында берілген, мәлімделген) орындалады.

Ескерту. 1292-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1293. Радиобайланыссыз түнде ұшу кезінде, экипаж ӘК ұшып келе жатқан жерін қону фараларын мезгіл-мезгіл қосумен немесе борттық оттарды жыпылықтатумен байқату қажет.

1294. Үзілген қонуға кіруден (екінші шеңберге кетуден) кейін белгіленген әуеайлаққа қонуды жүргізуге мүмкіндік жоқ болған кезде, ӘК командирі төменгі

қауіпсіз эшелонға көтерілумен немесе жақын жердегі кері төменгі эшелонда (ұшу жоспарында берілген, мәлімделген) кері ұшу жолының бағытында орналасқан қосалқы әуеайлаққа немесе эшелонда (ұшу жоспарында берілген, мәлімделген) ұшу бағытында орналасқан қосалқы әуеайлаққа кетеді.

Ескерту. 1294-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1295. Егер ӘК экипажы қабылдағыштың істен шығуының салдарынан байланыс орната алмаса, ол график бойынша белгіленген уақыттағы хабарламаларды немесе орналасқан жері туралы хабарламаларды пайдалану үшін белгіленген радиобайланыс арнасында жолдайды, олардың алдында "Қабылдағыштың істен шығуының салдарынан "БЛИНДОМ ХАБАРЛАЙМЫН" (растаусыз)" деген сөйлем жіберіледі. ӘК экипажы қалаған хабарын жолдайды, содан кейін оны түгелдей қайталайды. Мұндай рәсімінің уақытында ӘК экипажы сондай-ақ ол келесі жолдауды жүргізуге ниетті уақытты хабарлайды.

1296. Жер үсті байланыс құралдары істен шыққан жағдайда, тиісті ӘҚҚ органдары резервтік құралдар мен арналарды пайдаланып, байланысты қалпына келтіруге шаралар қабылдайды немесе басқаруды басқа ӘҚҚ органына табыстайды.

1297. Радиобайланыс халықаралық ұшуды орындау кезінде жоғалатын жағдайларда , радиобайланыстың істен шығуы ӘК Қазақстан Республикасының ӘҚҚ органының тікелей басқаруында болу кезеңінде немесе одан Қазақстан Республикасының Мемлекеттік шекарасын кесіп өтуге рұқсат алғаннан кейін ұшуда орын алған жағдайларды қоспағанда, Қазақстан Республикасының Мемлекеттік шекарасын кесіп өтуге тыйым салынады.

1298. Радиобайланыс басқа мемлекеттің әуе кеңістігінде жоғалған кезде Қазақстан Республикасы ӘК экипажы сол мемлекеттің әуе кеңістігінде ұшу қағидалардың осындай жағдай үшін көзделген талаптарын орындайды.

1299. Әуеайлағына қонуды радиотехникалық қамсыздандыру құралдары істен шыққан және қонуға визуалды кіруды метеорологиялық жағдайлар бойынша орындау мүмкін болмаған кезде, ол әуеайлақтың ӘҚҚ органы ӘК қосалқы әуеайлағына жібереді .

8-параграф. Бағдарды жоғалту

1300. Бағдарды жоғалтқан кезде экипаж:

1) апат дабылын қосады және қайталама шолу радиолокация жауап беру қондырғысының "7700" кодын және (немесе) тиісті аппаттық ADS-B режимді орнатады ;

2) радио арқылы "Полюс" дабылын береді;

3) ӘҚҚ диспетчеріне отынның қалдығы және ұшу жағдайлары туралы баяндайды;

4) ӘҚҚ диспетчерінің рұқсатымен радиолокациялық құралдармен ӘК табу үшін ең ыңғайлы ұшу эшелонына (биіктігіне) шығады;

5) ӘҚҚ диспетчерлік пунктінің ұсынымын пайдалана отырып, аталған жағдайларда бағдарды қалпына келтірудің барынша ұтымды әдістерін қолданады;

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

1301. Егер экипаж осы себепті белгіленген әуеайлағына мәжбүрлі қонуды жүргізбесе, бағдар толық жоғалған болып есептеледі.

1302. Егер ӘК-ні экипаж өз бетінше немесе кейіннен белгіленген әуеайлағына қона отырып, берілген бағытта жерүсті РТҚ көмегімен ӘҚҚ өздігінен диспетчер шығарса бағдар уақытша жоғалған болып есептеледі.

9-параграф. Экипажға немесе жолаушыларға шабуыл

1303. Экипажға (жолаушыларға) шабуыл жасалған немесе шабуыл қаупі туындаған кезде ӘКК арнайы нұсқаулыққа сәйкес әрекет етеді.

1304. Экипаж мүшелері мүмкіндігіне қарай апат дабылын береді, шабуыл туралы, өзінің шақыру хабарламасын, тұрған жерін (координаттарын), биіктігін, ұшу бағамы туралы хабарлайды.

10-параграф. Экипаж мүшелерінің немесе жолаушылардың бірінің жарақаттануы немесе денсаулығының күрт нашарлауы

1305. Экипаж мүшелерінің немесе жолаушының (жолаушылардың) бірінің жарақаттануы немесе денсаулығының күрт нашарлауы жағдайында, ӘКК оған мүмкін медициналық көмек көрсетілуін қамтамасыз етеді және жағдайға қарай, ұшуды жалғастыру немесе тоқтату туралы шешім қабылдайды.

1306. Кенеттен ӘКК-ніңденсаулық жағдайы нашарлаған (немесе жарақаттанған) жағдайда, ол ұшуды жалғастыра алмаған жағдайда, тапсырманы орындау тоқтатылады және уақытша, әуеайлағына қонғанға дейін оның қызметтерін ұшқыш (летчик) мамандығы бар тексеруші немесе екінші ұшқыш (тексеруші болмаған жағдайда) атқарады. Егер ҰПН (экипаж нұсқамасы) бойынша ӘК-нің екінші ұшқышы қарастырылмаған болса – ұшу тапсырмасын орындау тоқтатылады.

1307. ӘҚҚ диспечерлік органы, экипаж мүшесінің немесе жолаушының денсаулық жағдайының кенеттен нашарлауына (жарақаттануға) байланысты ұшуды тоқтату туралы баяндаманы алып ӘК жақын арадағы әуеайлағына қонуын және оның кезектен тыс қонуын қамтамасыз етеді.

11-параграф. Әуеайлақтан тыс жерде мәжбүрлі қону

1308. Ұшуды жалғастыру жолаушылар мен экипаж қауіпсіздігін қамтамасыз етпеген жағдайда, ӘКК әуеайлақтан тыс жерде мәжбүрлі түрде қонуды орындау туралы шешім қабылдайды. Егер мүмкіндік болса, ӘКК экипаж мүшелері мен ӘҚҚ органына өз шешімі туралы және болжалды қону орны мен уақыты туралы хабарлайды , апат дабылын таратады (қосады). Ал екінші локация жауапшысы болған жағдайда, 7700 кодын орнатады және жолаушыларды құлақтандырады.

Штурман (екінші ұшқыш) экипаж мүшелеріне ӘК орналасу орнын, бағытын және жақын арадағы аэрофлотпен немесе елді аймақпен арақашықтығын және жағалау арақашықтығын хабарлайды.

1309. Әуеайлақтан тыс мәжбүрлі қонудан кейін, ӘК экипажы жолаушыларға қажетті көмегін көрсетеді және байланыс құралдарын қолдана отырып, жақын арадағы әуеайлағына немесе жергілікті атқарушы органға мәжбүрлі қону уақытын, орнын, экипаж мүшелерінің, жолаушылардың жай-күйін және қажетті көмек туралы хабарлайды.

1310. Гидроұшақтың су бетіне мәжбүрлі қонуы мейлінше жағалауға немесе корабльге (кемеге) жақын жерде жүзеге асырылады.

1311. Су бетінің жағдайын, жел бағыты мен жылдамдығын айқындау мүмкін болмаған кезде түнде гидроұшақтың су бетіне мәжбүрлі қонуы, мүмкін болса, борттық жарық техникалық жабдықты қолдану арқылы "ай жолы" бойынша жүзеге асырылады. Су бетіне мәжбүрлі түрде қонған гидроұшақты түнде табу үшін, аэронавигациялық және жылтырайтын оттар қонғаннан кейін де қосулы тұрады.

1312. Мәжбүрлі қону орнынан қайта ұшу, келесі шарттарды орындағаннан кейін ғана жүзеге асырылады:

ӘК ақауларды жою жағдайында (егер ондай бар болса);

ұшуға барлық шарттардың сәйкес болуы жағдайында;

мәжбүрлі қону жағдайын тергейтін комиссия төрағасының ұшуға берілген рұқсаты;

ӘҚҚ органының ұшуға рұқсат беруі.

1313. Кейінгі қалдыру мүмкін болмаған жағдайда (табиғи апаттар, жарақаттанғандарға шұғыл медициналық көмек көрсету қажеттілігі), ӘКК ұшуға өзі шешім қабылдайды, кейіннен ӘҚҚ органына ұшу уақыты, ұшудың жоғарылығы мен бағыты туралы хабарлайды.

1314. Әуеайлақтан тыс мәжбүрлі қону орнынан ұшпас бұрын ӘКК жергілікті орынды (акваторияны) қарастырды, оның қауіпсіз ұшуға жарамдылығын айқындайды және қажеттілік туындаған жағдайда, қауіпсіз ұшуды қамтамасыз ету шараларын қолданады.

12-параграф. ӘҚҚ радионавигациялық құралдарының немесе қону әуеайлақтың радиотехникалық жабдықтарының істен шығуы

1315. ӘҚҚ диспетчерлік органынан ӘҚҚ ауданында радиолокациялық құралдарының істен шыққандығы туралы хабарлама алған кезде, осы ауданда ұшуды жүзеге асырушы ӘКК берілген эшалонды, жылдамдық пен ұшу бағытын ұстана отырып, әуе жағдайын визуалды түрде және сондай-ақ борттағы радиолокациялық құралдар арқылы аса мұқият сақтықпен қадағалап, бағдардағы бақылау нүктелерінен өткен кезде міндетті түрде өзінің орналасқан орнын хабарлай отырып, ұшуды жалғастырады.

1316. Отырғызуды қамтамасыз ететін РТҚ және (немесе) қону әуеайлақтағы байланыс құралдары істен шыққан кезде және метеорологиялық жағдайлар бойынша осы әуеайлағына визуалды қонуға кіру мен қонуды орындау мүмкін болмаған жағдайда , ӘКК екінші шеңберіне және (немесе) қосалқы әуеайлағына кетеді.

Қосалқы әуеайлағына кету мүмкін болмаған жағдайда (жанармай жетіспеушілігі, авиациялық техника ақаулығы) ӘКК әуеайлақтың минимумнан төмен ауа-райында қонуды жүзеге асырады.

13-параграф. Апаттық жағдайларда парашюттерді қолдану

1317. Парашютшілерді десанттау мақсатында ұшуда немесе парашюттармен жүк тастауда, сондай-ақ, машықтану ұшуларға арналған арнайы нұсқамаларда қарастырылған болса, экипаждың барлық мүшелерінің және ұшуға қатысушы басқа да тұлғалардың сақтандырғыш қондырғылары бар жеке парашюттері болуы тиіс.

Парашюттердің аспалы жүйелері ұшудың барысында киіліп тұруы тиіс.

Ұшу барысында парашютты шешу тек киілген парашютпен жұмысты орындау мүмкін болмаған жағдайда ғана рұқсат етілген.

1318. Апаттық жағдайларда, экипаждың ӘК-нен парашютпен секірер алдында, тұрған орнын көрсету арқылы ол туралы ӘҚҚ диспечерлік органына хабарлайды, апаттық дабылды таратады (қосады), сондай-ақ (мүмкін болса) автоұшқышті қосуы тиіс, еңіс глиссада бойынша төмендей отырып, халқы аз ауданға қарай бағыт ұстап, танып-айыру аппаратының кодтық қондырғысын жойғаннан кейін ӘК-нен кету керек.

Экипаж мүшелері және борттағы басқа да адамдар ӘК-нен ӘКК нұсқауы бойынша парашютпен түседі. ӘКК ӘК-нен ең соңында шығады.

1319. Парашютпен түсу, апаттық жағдайдан басқа жағдайларда жүзеге асырылмайды, тек қана авиация саласындағы қатысты өкілетті органдардың жазбаша өкім беру жағдайларында ғана жүзеге асырылады, осылайша, ӘҚҚ (ӘҚБ) органынан алынған қатысты ақпаратта, кеңесте және (немесе) рұқсатта көрсетілгендей жүзеге асырылады.

14-параграф. Ұшу барысында заңсыз араласу

1320. Заңсыз араласуға тап болғандығы белгілі болған немесе болжалған ӘК-не ӘҚҚ органы тарапынан ең көп назар аударылып, жәрдем көрсетіледі, нақты жағдайларға негізделе отырып, басқа да ӘК-рімен салыстырғанда басымдық беріледі.

1321. ӘҚҚ органы қажеттілік туындаған жағдайда, апаттық жағдайдағы ӘК-мен радиобайланысты орнату және қалыпты ұстап тұру үшін қолда бар барлық байланыс құралдарын қолданады.

1322. Заңсыз араласу нысанына айналған ӘК экипажы, ӘҚҚ органы әуе қозғалысына қызмет көрсетуде бірінші кезектілікті қамтамасыз етуі үшін және заңсыз араласу нысанына айналған ӘК мен басқа да ӘК арасында болуы дауласу жағдайларының ықтималдығын минимумге дейін қысқартуы үшін ӘҚҚ органын осы факті жайлы және онымен байланысты барлық маңызды жағдайлар мен ағымдағы жоспарға қатысты кез-келген ауытқулар жайлы құлақтандыру талпыныстарын жасайды
.

1323. Егер ұшып келе жатқан ӘК заңсыз араласу нысанына айналған болса ӘКК заңсыз араласу актісі туралы хабарлау үшін қабылдау-жауап беру қондырғысында "А" режимінде "7500" кодын орнату үшін барлық мүмкіндіктерді пайдаланады.

1324. "А" режимінде "7500" коды – ӘК заңсыз араласу нысаны болғандағын білдіреді. ӘҚҚ органы осы кодты растауын талап етеді жағдайға ӘК-нің экипажы ол кодты растайды немесе жауап мүлде бермейді;

ӘК экипажынан жауап болмауы ӘҚҚ органы үшін "7500" кодын қолдануы кездейсоқ емес екендігін білдіреді.

1325. Егер ӘК заңсыз араласу нысанына айналған болса, егер ӘК бортындағы жағдай басқаны талап етпесе, ӘКК қысқа мерзімде жақын арадағы қолайлы әуеайлағына немесе қатысты өкілетті органның белгілеген арнайы әуеайлағына қону талпыныстарын жасайды.

1326. ӘК бортында қалыптасқан жағдайлар себебінен мүмкін болмаған жағдай болмаса, ӘКК берілген жол линиясы бойынша және берілген ұшу крейсер эшалоны (биіктік) бойынша, жоқ дегенде, ӘҚҚ органын құлақтандыру мүмкіндігі туындағанша немесе ӘК радиолокациялық станциялар немесе ADS-B әсер ету аймағының аумағына дейін ұшуды жалғастыруы тиіс.

1327. Заңсыз араласу актісіне тап болған ӘК ӘҚҚ органдарымен радиотелефон байланысын орнату мүмкіндігі болмаса, берілген жол линиясынан немесе берілген крейсер эшалонынан ауытқуы тиіс, ӘКК мүмкіндігіше:

1) ӘК бортында қалыптасқан жағдай себебінен ондай мүмкіндік болмаған жағдайларды санамағанда, қолданыстағы ӨЖЖ-радиобайланысы арқылы немесе ӨЖЖ байланысының апаттық жиілігі бойынша және басқа да қатысты байланыс каналдары бойынша алдын-ала ескерту жасауға талпыныстар жасайды. Сондай-ақ ойға қонымды және жағдайдармен мүмкін болғанда, борттық қабылдау-жауап беру қондырғысы, мәлеметтерді жіберу сызығы секілді басқа жабдықты қолдануы қажет;

2) төтенше жағдайларда ұшудағы әрекеттердің ерекше ретін ұстана отырып, ұшуды жалғастырады және осындай жағдайдағы ӘК экипажының әрекеттерінің бекітілген ретіне сәйкес әрекет етеді.;

3) әдетте АҰҚ бойынша 150 м (500 фут) қолданылатын және аз дегенде 300 м (1000 фут) немесе 300 м (1000 фут)

4) 300м (2000 фут) әуе кеңістігінде қолданылатың 600 м (2000 фут) тік эшелондаудың қысқартылған минимумы болса.

Параграф 15. Апаттық жағдайдағы немесе апаттық жағдайды бастан кешкен ӘК экипажының әрекеттері

1328. Апаттық және ұшуды ізденіс-құтқару қамтамасыз ету апаттық жағдайдағы немесе апаттық жағдайды бастан кешкен ӘК экипажы мен жолаушыларын іздеуге және құтқаруды ұйымдастыруға және жүзеге асыруға арналады.

1329. ӘК ұшуларын ізденіс-құтқару қамтамасыз етулерін тікелей ұйымдастыру Қазақстан Республикасының аумағында ұшуды іздестіру-құтқарумен қамтамасыз етуді ұйымдастыру жөніндегі қағидаларына сәйкес күш пен қаражат жұмсалады.

1330. Ұшып келе жатқан ӘК қауіп төнген кезде, немесе ол апаттық жағдайда болса (басынан өткерсе), ӘКК адамдардың өмірі мен денсаулығын сақтау шараларын қолдануды қамтамасыз етеді.

1331. Ұшу қауіпсіздігіне қауіп төнетін барлық апаттық жағдайларда, ӘК экипажы апат белгісін береді. Белгі беру тәртібі келесіні қамтиды:

1) апат белгісін беру;

2) шұғылдық белгісін беру;

3) типтік фразеология белгілерін беру және ӘК ұстап алу барысындағы әрекеттер;

4) апаттық радиостанцияларды қолдану.

1332. ӘК авариялық жағдайда болғанда (егер ол ҚШРЛ қабылдау-жауап беру қондырғысымен жабдықталған) туралы хабарлау үшін арнайы кодтары "А" режимінде пайдаланады:

1) "7700" коды – ӘК елеулі және тікелей қауіпіне ұшырайды және экипажға дереу көмек көрсету талап етуің туралы көрсетеді;

2) "7600" коды – радиобайланысты жоғалуына көрсетеді;

3) "7500" коды – ӘК заңсыз араласу объектісі болып тапқан туралы көрсетеді.

1333. Апаттық белгілер ӘҚҚ (ӘҚБ) органымен байланыс каналының апаттық жағдайда қолданыста болатын жұмыс жиілігі арқылы және 121,5 МГц халықаралық апаттық жиіліктерде радиотелефон режимінде (сондай-ақ ӘК ұстап алуда қолданылады) немесе радиотелефон режимінде 500 кГЦ немесе 2182 кГц және 8364 кГц теңіз қызметтерінен көмек сұраған кезде беріледі.

1334. Әуеайлақтан тыс орынға мәжбүрлі түрде қоу туралы шешім қабылданған кезде, ӘКК ол туралы барлық экипаж мүшелері мне жолаушыларды ескертіп, олардың

арықарайғы әрекеттері туралы нұсқау береді. Мәжбүрлі қону кезінде, экипаж жерге толығымен қонғанға дейін (суға қонғанға дейін) жердегі (корабльдегі) радиостанциялармен радиоалмасуды жүзеге асырады, ал үзілістер кезінде, белгі бергіштерді қосулы күйде ұстайды (түймені басулы мен). Пеленгтеу белгілерді автоматты түрде беру жабдықтары, егер бар болса, оларды да тұрақты жұмыс жасау режимінде қосулары керек.

1335. Әуеайлақтан тыс орынға қонуға мәжбүрлі ӘК экипажы келесі тәртіп бойынша әрекет етеді:

1) ӘК-нен жолаушыларды қауіпсіз қашықтыққа көшіреді;

2) зардап шеккендерге медициналық көмек көрсетуді қамтамасыз етеді;

3) өзінің орналасу орнын айқындайды немесе нақтылайды;

4) жерлік немее ұшақтық радиостанция арқылы жақын арадағы әуеайлақпен байланыс орнату бойынша шаралар қолданады;

5) жақын арадағы әуеайлағына немесе жергілікті атқарушы органдарға мәжбүрлі қону уақыты, орны туралы, жолаушылар мен ӘК экипаж жағдайлары туралы және қажетті көмек жайлы хабарлайды;

6) өрт туындаған жағдайда, оны мүмкіндігінше борттағы және қолдағы бар өрт сөндіру құралдары арқылы жояды.

1336. ӘКК ӘК-нен ең соңында шығады, егер ҰПН-мен (экипаж нұсқамасымен) бойынша басқа тәртіп қарастырылмаса.

1337. ӘК-нің мәжбүрлі қону орнындағы барлық жұмыстарды ӘКК басқарады.

1338. Орнында қалу немесе мәжбүрлі қону аймағынан кету туралы шешімді ӘКК қабылдайды.

1339. Апаттық жағдайды өткерген ӘК сақтығын қамтамасыз ету мақсатында, ӘК кемені, жүкті, багажды тасымалдау шараларын және басқа да қажетті шараларды қолданады.

1340. Суға мәжбүрлі түрде қону жағдайында, ӘК-ден ол тоқтағаннан кейін ғана және ӘКК бұйрығы бойынша шығу керек. Бұл кезде:

1) экипаж мүшелері мен жолаушыларға құтару күртелерін киіп, ӘК-нен шығарда газбен толтыру жүйесін қосу керек;

2) суға топтық құтқару жүзу құралдарын түсіру керек;

3) ӘК-ден барлық адамдарды сал арқылы шығару керек, бірінші кезекте жаралы адамдар мен балалар тасымалданады;

4) жүзу құралдарына азық-түлік қорларын, су мен жабдықтарды тиеу керек;

5) ӘК суға батпай тұрып, ӘК-ден қауіпсіз арақашықтыққа жүзіп кету керек.

1341. Апаттық жағдайдағы ӘК-ге көмек көрсету үшін шыққан апаттық-құтқару көлік құралдары су бетінде барлық басқа жүріс түрлердің алдында құқығына ие болады

.

18- тарау. Авиациялық жұмыстар орындау үшін ұшулар 1-параграф. Авиациялық жұмыстар

1342. Авиациялық жұмыстарды жеке және (немесе) заңды тұлғалар мүдделері үшін азаматтық ӘК қолдану арқылы пайдаланушылар жүзеге асырады.

1343. Авиациялық жұмстарды орындуға арналған ұшулар өздерінің мақсаттары бойынша, орындау талаптарына байланысты және орындау технологиясының ерекшеліктеріне қарай келесі негізгі түрлерге бөлінеді:

1) авиациялық-химиялық жұмыстар;

2) әуе түсірілімдер;

3) орман – авиациялық жұмыстар;

4) құрылыс-монтажды және тиеу-түсіру жұмыстары;

5) ашық теңіздер мен мұхиттар аралдарына ұшу;

6) теңіз кемелері мен теңіз бұрғылау жабдықтарынан ұшу;

7) халыққа медициналық көмек көрсету әне санитарлық шараларды өткізу мақсатындағы ұшулар;

8) тәжрибелік және ғылыми-зерттеу жұмыстарын жүргізу мақсатындағы ұшулар;

9) десант түсіру және парашютшілерді тастау немесе парашюттермен жүк тастау мақсатындағы ұшулар;

11) іздеу және апаттық-құтқару жұмыстары.

10) ұшуды радиотехникалық қамсыздандыру жерде орналасқан жабдықтары, авиациялық радиобайланыс және әуеайлақтардың схемаларды тексеру мақсатындағы ұшулар (аралап ұшып шығулар);

12) басқа жеке және (немесе) заңды тұлғалар мүдделері үшін арнайы операцияларды орындаумен байланысты басқа да авиациялық жұмыстардыг түрлері.

1344. Авиациялық жұмыстардың ерекшеліктерін, эксплуатанттардың белгілі бір түрлерін ҰЖН-да қамтиды, оның ішінде:

1) нақты (белгілі) авиациялық жұмыс түрлерін орындау шарттары мен тәртібі;

2) қолдану, ал қажет болған жайғдайда, және бақыланбайтын әуеайлақтарды, қону алаңдары мен олардың жабдықтарын пайдалану жағдайда ұстап тұру тәртібін айқындау ;

3) ерекшеліктерін есепке ала отырып, авиациялық жұмыстарды орындаудың сантиарлық, экологиялық және басқа да шарттарын қамтамасыз ету;

4) қатысты терриорияның экологиялық ерекшеліктеріне немесе осы территорияда көлік құралдары мен адамдардың болуының ерекше режиміне байланысты авиациялық жұмыстарды орындауға шектеулер;

5) ӘК экипажының демалуына арнап тұрғын-үй жағдайын жасау және қолдану тәртібі;

6) олардың орындалуын қадағалауды жүзеге асыру.

1345. Жұмыс технологиялары қарастырған жағдайларда, ӘК экипаж құрамына Қазақстан Республикасының міндетті сақтандыру түрлері туралы заңдарын талаптарына сәйкес сақтандырылған тапсырыс берушінің мамандары қосылады (штурмандар, бортоператорлары және басқа мамандар).

1346. Авиациялық жұмыстарды орындауға бағытталған ұшу құрамы мен басқа да мамандар арнайы қатысты дайындығы болады.

1347. Негізгі әуеайлақтан жырақта жұмыс жасаған кезде, ұшу тапсырмасы жұмыстың толық мерзіміне беріледі.

1348. Авиациялық жұмыстарды жасау мақсатындағы ұшулар, осы жұмысқа қатысты белгіленген ауа-райы мен тәулік уақыты жағдайында орындалады.

1349. Жұмысты бастар алдында, ӘК белгіленген пунктте (жұмыс үрдісі) қолдағы бар ауа-райы болжамының әрекет ету мерзімінен асатын уақыт бойы тұратын болса, ӘКК қажетті мерзімге қатысты басқа ауа-райы болжамын алады, нақты ауа-райын талдап, ұшуды орындау туралы шешім қабылдайды.

1350. ӘКК жердегі каналдары бойынша ауа-райы болжамын алу мүмкіндігі болмаған жағдайда, КҰҚ бойынша минимуымнан төмен емес нақты ауа-райында ӘКК радио бойынша ауа-райы болжамын алу үшін ұшуды жүзеге асыруға рұқсат береді.

Ауа райы болжамынсыз ұшуға немесе авиациялық жұмыстарды орындауға жол берілмейді.

1351. Қонғаннан кейін авиациялық жұмытарды орындау барысында, ал қайта ұшуда негіздеу әуеайлақта ӘКК шешім қабылдауға рұқсат бererеді, ал ӘҚҚ органына төмендегі шарттарды орындаған жағдайда радио бойынша ұшуға рұқат беруге болады:

1) алдағы ұшуға дайындық жұмыс алдында толық көлемде орындалды (ӘКК баяндамасы бойынша);

2) ұшуды орындауға кедергі болатындай бағдарда, негізгі және қосалқы әуеайлақтарда (алаңдарда) өзгерістер орын алған жоқ;

3) ауа-райын болжау мерзімі ұшу тапсырмасын орындауды қаматамасыз етеді (ауа-райы болжамын радио арқылы беруге рұқсат беріледі);

4) ӘК тұру уақыты 1 сағаттан аспайды.

ӘКК ұшуға шешім қабылдау негізділігіне жауапты болады.

1352. Авиациялық жұмыстарды орындау мақсатындағы бақыланатын әуе кеңістігіндегі ұшулар барысында, ӘКК ӘҚҚ органына баяндама жасайды, ол сол жұмысқа жауапты және онымен әр 60 минуттан сирек емес уақыт аралығында бақылау радиобайланыста болады .

Тұрақты, екі жақты радиобайланыс болмаған жағдайда, ӘҚҚ ораны байланыстың басқа тәртібін белгілейді.

Бақыланбайтын әуе кеңістігінде авиациялық-химиялық жұмыстарды орындауда ӘКК ӘҚҚ органына жұмысты орындаудың басталуы мен аяқталуы туралы кез-келген қол жетімді байланыс арқылы баяндайды.

1353. Қону алаңдары (әуеайлақтар) жердегі ізденістер арқылы таңдалады. Жекелеген жағдайларда, қатысты рұқсат болған кезде, оларды ӘКК әуеден таңдауға рұқсат беріледі.

1354. Қону алаңдарын әуеден таңдау ұшуларына мыналар жатады:

1) ӘК-ні алдын-ала дайындалмаған орындарға қондыру жүзеге асырылатын ұшулар, сондай-ақ, әуеайлақтан тыс ауада іліну режимінде тікұшақта орындалатын операциялар жатады;

2) ӘҚҚ органдарымен радиобайланыс құралдары жоқ алдын-ала дайындалған әуеайлақтар мен қону алаңдарына қонумен жүзеге асырылатын авиациялық-химиялық жұмыстардан басқа, ӘКК-ге қатысты алғашқы ұшулар.

1355. Әуеайлақтан тыс орынға әдейі қондыруды жүзеге асыру барысында ӘК экипажы қонуды бастамас бұрын көлемін, еңістігін және беткі қабатының жағдайына баға беру үшін жорамалды қону орнын тексереді.

Тексеру кем дегенде кедергілерден 100 м (330 фут) биіктіктен басталады және таңдалған қону орнына қарай бағытта 10 м биіктікке дейін төмендеу арқылы жүзеге асырылады.

1356. ӘКК-ге тапсырыс беруші өкілінің сұранысы бойынша өндірістік қажеттілік мақсатында ӘҚҚ органының бақыланатын әуе кеңістігінде алдын-ала құлақтандыру арқылы жұмыс жасау аймағы ауқымында ұшу бағдарын және қону орнын өзгертуге рұқсат беріледі.

1357. Тапсырыс беруші өкілінің осы Қағидалардың, авиациялық жұмыс түрлерін орындау талаптарына және ұшу тапсырмасына қарама-қайшы келетін бұйрықтарын (сұраныстарын, ұсыныстарын) орындауға жол берілмейді.

1358. Тапсырыс беруші тапсырысы бойынша ӘК арқылы тасымалданатын жолаушылар мен жүктер Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2015 жылғы 30 сәуірдегі № 540 бұйрығымен (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 12115 нөмірімен тіркелген) бекітілген Жолаушыларды, багажды және жүктерді әуе көлігімен тасымалдау қағидаларына сәйкес рәсімделеді.

1359. Тапсырыс беруші жүктеудің нақты массасының тасымалдау тапсырысында көрсетілген мәнге сәйкестігіне жауапты болады.

ӘКК ӘК-нің мөлшерлі ұшу және қону салмағын қадағалау үшін жауап береді.

1360. Базалық әуеайлақтан жұмыс орнына дейін және кері қарай жеке өзіндік ұшулар (кірелеусіз), сондай-ақ авиациялық жұмыс ауданында бір жұмыс әуеайлақтан (алаңнан) екіншісіне ұшу әуеден қону алаңдарын таңдау құқығымен трассадан тыс ұшуына жол берілген ӘКК орындауына рұқсат беріледі.

2-параграф. Авиациялық-химиялық жұмыстар

1361. Жаппай авиациялық-химиялық жұмыстарды (бұдан әрі - АХЖ) орындау кезеңінде техникалық қызмет көрсету және ұшуды қамтамасыз ету үшін пайдаланушы жедел басшылықты және бақылауды сүйеніш базаның жұмыс істеуінде ұйымдастыра алады.

Әрбір ӘК әуеайлақтан алғаш ұшып кету алдында толық ұшу салмағында және орнатылған ауыл шаруашылығы аппаратурасында бақылаушы ұшып кетуде (аралап ұшуда) тексеріледі.

Аралап ұшу нәтижелері формулярға және ӘК-нің борттық журналына жазылады.

1362. Негізгі әуеайлақтан АХЖ орнына және кері, сондай-ақ бір жұмыс әуеайлақтан (қону алаңынан) басқаға ұшулар КҰҚ бойынша орындалады

1363. АХЖ орындау рұқсат етіледі:

1) тегіс және қыратты жерлерде – кемінде 3000 м көріністе (тікұшақта - 2000 м) және 150 м (500 фут) БТШБ кем емес, ал таулы жерлерде және таулы далада еңістерден ұшудың соңғы нүктесінен қашықтықта кемінде 5 км;

2) таулы жерде – кемінде 5 км көріністе және ұшу БТШБ кемінде 100 м биіктіктен асуды қамтамасыз ете отырып, БТШБ кемінде 300 м биіктікте.

1364. ӘКК мына жағдайда:

1) қауіпті метеоқұбылыс болмаса;

2) АХЖ орындауға нақты ауа райы мен БТШБ мен көрінуі бойынша ауа райы болжамы минимумнан төмен болмаса;

3) жұмыс ауданында ұшуға тыйым салынбаса АХЖ орындауға шешім қабылдайды.

1365. АХЖ-ға өздігінен шабуылдың кемінде 500 сағатқа ие ӘКК-нің шешім қабылдауы, әуеден қону орындарын таңдау құқығы бар ұшуға рұқсаты және ұшуға арналған тапсырмаға, мына жағдайларда нақты ауа райы бойынша ұшуды орындауға тиісті рұқсаты:

1) көрінісі белгіленген минимумнан 1000 м жоғары;

2) БТШБ белгіленген минимумнан 100 м (330 фут) жоғары;

3) желдің жылдамдығы осы үлгідегі немесе АХЖ ӘК түрі үшін рұқсат етілгеннен астам емес;

4) өңделетін учаскеге дейінгі ұшу уақыты 20 минуттан астам емес.

Ауа райы көрсетілген мазмұндардан төмен нашарлаған жағдайда ӘКК ұшуды орындауды тоқтатады.

1366. Учаскені пысықтауды бастағанға дейін ӘКК кедергілердің орналасуын және тән бағдарларды айқындайды (жер үсті тәсілімен немесе ауадан).

Осындай мақсатпен учаскені аралап ұшу кедергілер үстінен кемінде 50 м биіктікте тікбұрышты бағыт бойынша орындалады.

1367. Учаскелерді (алаңдарды, бақшаларды және жүзімдерді) пысықтау кезінде жер бедерінде 5 м төмен емес биіктікте, орманның жеке ағаштары ұшында 10 м төмен емес биіктікте орындалуы тиіс.

1368. Учаскелерді пысықтау үшін ұшу күн шыққанға дейін 30 минуттен кеш емес, ал таулы жерде – күндіз (күн шыққаннан кейін) бастауға рұқсат етіледі. Көрсетілген ұшуға күн батқаннан кейін тыйым салынады.

1369. Пысықталатын учаскелерге және кері ӘК-де ұшу кедергілер үстінен кемінде 50 м биіктікте қысқа қауіпсіз бағыт бойынша орындалады.

1370. Учаскелерді пысықтау кезінде кедергілер үстіндегі бұрылыстар ұшақтарда кемінде 50 м және тікұшақтарда 30 м биіктікте орындалуы тиіс. ӘК-нің жантаюы ҰПН-ге немесе оған ұқсас құжатқа сәйкес ұсталады.

Учаске шекарасында орналасқан кедергілерді кемінде 10 м, ал жоғары вольтты ЭБЖ (бұдан әрі - ЭБЖ) үстінен – кемінде 20 м аса түсіп ұшып өтуге рұқсат етіледі.

1371. Күрделі жер бедерінде, сондай-ақ оларда жоғары вольтты ЭБЖ болған кезде пысықтау учаскелері бойынша ұшуды орындау тәртібі мен шарттары эксплуатантпен бекітілетін осындай учаскелерді пысықтау бойынша нұсқаулықта айқындалады.

1372. Әуе байланыс желілері мен электр таратқыштармен қиылысатын учаскелер үстінен сым бойы ұшып өтуге желдің жылдамдығы кезінде сымдар желілерінен кемінде 50 м қашықтықта 8 м/с аспай жел жақтан; желдің жылдамдығы кезінде сымдар желілерінен кемінде 50 м қашықтықта 5 м/с дейін ық жақтан, және 6-дан 8-ге дейін м/с жел жылдамдығы кезінде 100 м кем емес рұқсат беріледі.

1373. Тау еңістерінде учаскелерді пысықтау үшін кіру бағыттары әдеттегідей тік еңіс бойы орындалады. Еңіс бойы жоғары кіру жұмыс биіктігін және белгіленген ҰПН кем емес жылдамдықты сақтау кезінде жасауға рұқсат беріледі.

1374. АХЖ орындау кезінде айналмалы бұрамалары бар тікұшақты жүктеу тек авиациялық-техникалық құрамының тұлғасының басшылығымен жасалады.

1375. АХЖ-де ұшуды орындау кезінде ӘК-нің ұшу экипажына мынаған:

1) химикаттардың шығуын қадағалау үшін артқа қарауға;

2) егер көкжиек үстінен күннің шығуы 15 градустан кем болса, ал күннің бұрышы 30 градустан кем болса, учаскелерді өңдеу, ұшып көтерілу және қонуды орындауға;

3) химикаттардың шығуын кешіктіруді жою мақсатында эволюцияны орындауға;

4) елді мекендер үстінен шоғырланбаған ұшуды жасауға және ӘК-нің бортына тапсырманы орындаумен байланысты емес тұлғаларды алуға;

5) ұшу экипажының мүшелеріне ұшу аяқталғанға дейін жұмыс орнын босатуға тыйым салынады.

3-параграф. Әуедегі суретке түсіру мен бақылаулар

1376. Әуедегі суретке түсіру мен бақылаулар бойынша ұшуға мыналар жатады:

1) аэрофото түсіру;

2) іздестіру-суретке түсіру;

3) аэросурет түсіру;

4) аэровизуалдық.

Жұмыс басталар алдында, суретке түсіру ауданының (қауіптілігі аз биіктікте) байқап зерттеп ұшуды жасайды.

1377. Түсіру ұшуларын орындау кезінде 50 м (170 фут) кем нақты биіктікте:

1) бұрылулар кемінде 50 м (170 фут) биіктікте жасалады;

2) қисаю бұрышы 30 градустан астам емес;

3) шығару қондырғыларымен – қисаю бұрышы 20 градустан астам емес.

1378. Егер паралельді бағыттар арасындағы қашықтық кемінде 10 теңіз милі болса, бір учаске үстінен екі ӘК бір уақытта ұшуға рұқсат беріледі. Бұл ретте ӘК командирі өзінің орналасқан орны туралы уақтылы ақпараттандыру үшін бір-бірімен радиобайланыста тұрады.

Ескерту. 1378-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1379. Аэрофототүсірілім ұшулары аэрофототүсірілім аппаратурасымен жабдықталған әк-ден жергілікті жерді суретке түсіру мақсатында жүргізіледі.

Аэрофототүсірілім учаскелері үстінен ұшу абсолюттік биіктіктерде (ұшу эшелондарында) жүргізіледі.

Учаскеден учаскеге ұшу және ұшу биіктігін (эшелонын) өзгерту бақыланатын әуе кеңістігінде ӘҚҚ органының рұқсатымен жүргізіледі.

Ескерту. 1379-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.

1380. Іздестіру-суретке түсіру ұшулары аэрогеофизикалық суретке түсірудің әр түрлі түрлерін өткізу мақсатында орындалады.

Іздестіру-суретке түсіру ұшулары шекті шағын биіктікте өткізілуі мүмкін.

Шығару қондырғылары бар аппаратурамен жабдықталған ӘК-нің іздестіру-суретке түсіру ұшуларын орындау кезінде, егер осы ӘК немесе сурет түсіру аппаратурасы үшін басқа шектеулер болмаса, ұшудың ең төменгі рұқсат етілген биіктігі жіберілген тросс ұзындығына ұлғаяды.

Мезеттік қимылдағы автоматты троскескіштің болмауы кезінде шығарылатын қондырғылары бар ӘК-рінде ұшуға рұқсат етілмейді.

1381. Таулы жерлерде ұшу кезінде күн сәулесімен жарықтандырылған және жел жағында орналасқан беткейлерді ұстану қажет.

Орындауға жол берілмейді:

1) турбуленттілік кезінде тау шыңдарының жанында жел соғатын беткейлерде түсіру жүргізу бойынша ұшу;

2) жазық және қыратты жерлерде күннің көкжиектен 15 градустан төмен және курстық көмірден 30 градустан төмен биіктіктерде 100 м (330 фут) кем, ал таулы жерлерде 200 м (660 фут) кем биіктікте күнге қарсы ұшулар;

3) ені берілген биіктікте осы үлгідегі ӘК үшін қисаю бұрышы 20 градус кезінде бұрылудың үш радиусынан кем тұйық аңғарлар мен тау шатқалдарындағы ұшулар.

Ескерту. 1381-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.

1382. Аэросурет түсіру ұшулары берілген аудандарда белгіленген бағыт бойынша геологиялық карталау, Жерді қашықтықтан барлап қарау және қоршаған ортаның жағдайын бақылау мақсатында орындалады.

Аэрофото түсіру ұшуларын орындау кезінде барометрлік өлшеуіш бойынша тұрақты биіктікте ұсталатын шағын, орта және үлкен биіктіктер пайдаланылады.

Сурет түсіру бағыттарының ұзақтығын, ұшу биіктігін, бағыттар арасындағы қашықтықты және ұшудың басқа параметрлерін тапсырыс беруші береді.

1383. Аэровизуалды ұшулары объектілерді көзбен шолып тексеру және орындағы жағдайды (ЭБЖ, байланыс желілерін, газ және мұнай құбырларын, өзендерді, арналарда, автомагистральдерін патрульдеу, мұзды барлау; балық пен жануарлар қорын барлау, жабайы жануарларды мүлік түгендеу және (немесе) ату) қадағалау мақсатында орындалады.

Аэровизуалды ұшуларды әдеттегідей ӘК-нің бортында қауіпсіздік техникасы мен ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етуге дайындау өткен тапсырыс берушінің қадағалаушысы орындайды.

1384. Аэровизуалды ұшуларды бортта тапсырыс берушінің қадағалаушысысыз орындау жағдайында, ұшу экипажы кемінде екі ұшу экипажының мүшелерінен тұруы қажет.

1385. Белсенді ұшуды орындайтын ұшу экипажының мүшесі аэровизуалды қадағалауды жасай алмайды.

1386. Аэровизуалды ұшуларды күндіз КҰҚ бойынша орындалады:

1) жазық және ойлы-қырлы жерлерде – 2000 м-ден кем емес көріністе және 150 м-ден кем емес БТШБ-те;

2) таулы жерде (2000 м (6550 фут) дейін) – 5000 м-ден кем емес көріністе және 400 м-ден кем емес БТШБ-те;

3) таулы жерде (2000 м (6550 фут) жоғары) – 8000 м-ден кем емес көріністе және 400 м-ден кем емес БТШБ-те.

1387. Аэровизуалды ұшуларды орындау кезінде объектілерді алыстан егжей-тегжейлі қадағалау үшін ӘК төмендетуді кедергілер үстінен кемінде 10 м биіктікке дейін, ал жоғары вольтты электр беру желілерін қарау кезінде – тіреуіштер үстінен кемінде 20 м биіктікке дейін орындауға рұқсат етіледі.

1388. Мұздық барлау ұшудың 100 м-ден (330 фут) кем емес нақты биіктігінде екі және одан көп қозғалтқышы бар ӘК-де орындалады.

Мұз жағдайын нақтылау мақсатында ӘК-нің кедергілер үстінен 50 м-ге (170 фут) дейін төмендеуге рұқсат етіледі.

1389. Кемеге мұз жағдайының картасын немесе өзге құжатты борттықфототелеграф аппаратурасы бойынша беру мүмкін болмаған кезде оны жалаушамен түсіруге рұқсат етіледі. Бұл ретте кеме мачталары үстінен ұшу биіктігі 25 м-ден (80 фут) кем емес болуы тиіс.

1390. Балықтың немесе теңіз жануарының шоғырлану жерінің үстінен ұшуға басқа шектеулер болмаса 100 м (330 фут) кем емес биіктікте орындауға рұқсат етіледі.

4-параграф. Орман қорын күзету және қорғау жөніндегі авиациялық жұмыстар

1391. Орман қорын күзету және қорғау жөніндегі авиациялық жұмыстарда ұшулар мынадай мақсатта жүргізіледі:

1) ормандар мен ерекше қорғалатын табиғи аумақтарды өрттерден, орман зиянкестерінен және орман тәртібін бұзушылықтан күзету және қорғау жөніндегі алдын алу жұмыстарын жүргізу;

2) ормандарды өрттерден авиациямен күзету (қарауылдау) және оларды авиацияны қолданып сөндіру;

3) өсімдіктер мен жануарлар дүниесі және ерекше қорғалатын табиғи аумақтар саласындағы заңнаманың бұзылуын анықтау және оның алдын алу;

4) орманның санитариялық жай-күйіне бақылау жүргізу;

5) ормандарды күзету жөніндегі авиациялық және жердегі қызметтердің өзара іс-қимыл;

6) ұшақпен шолып қарау арқылы жүргізілетін орман патологиялық зерттеулер жүргізу;

7) экспедициялық және орман патологиялық зерттеулер жүргізу.

1392. Орман қорын күзету және қорғау жөніндегі авиациялық жұмыстарда ұшулар КҰҚ бойынша және берілген аудандарда орындалады.

Өрт айқындалған кезде қадағалаушы ұшқыш өтініші бойынша ӘҚҚ органының ақпаратымен (бақыланатын әуе кеңістігінде) әуеден таңдалған алаңда тікұшақта қонуды орындауға рұқсат етіледі.

1393. Төменгі өрт үстінен төмендеуге өрт жиегі бойынша ағаш төбелерінен ұшақтарда 200 м-ден (650 фут) және тікұшақтарда 100 м-ден (330 фут) кем емес биіктікте рұқсат беріледі.

1394. Жоғары өрт ошақтары және түтінді аудандар үстінен КҰҚ бойынша ұшу үшін белгіленгеннен көріністен кем болған кезінде ұшып өтуге тыйым салынады.

1395. Вымпелді хабар қабылдау пунктіне тастау кедергілер үстінен кемінде мынадай:

1) 1500 м-ден астам жазықты жерде және таулы аңғарларда – 50 м-ден (170 фут);

2) таулы жерде – 100 м-ден (330 фут) кем емес биіктіктерде жасалады.

1396. Вымпелдерді тастау кезінде мынаған рұқсат етілмейді:

1) еңіс бойы жоғары кірулер мен бұрылулар;

2) 300 м-ден кем қашықтықта таудың күрделі шатқалдарына қатты шайқалған кезде жақындауға;

3) вымпелді тастауды ӘКК өзіне жасауға;

4) қауіпсіздік биіктіктігінен төмен назар аудару мақсатында хабар қабылдау пунктінің үстінен эволюцияны орындауға.

1397. Қуатты қондырғыларды пайдаланып, жауын-шашынды жасанды шақырып, парашюттерді, түсу жабдықтарын қолданып, сондай-ақ жүкті түсіріп және жарылыс заттарды жеткізіп, өртті белсенді сөндіру бойынша ұшулар ӘК-нің ҰПН-на сәйкес жасалады.

5-параграф. Құрылыс-монтаждық және жүк тиеу-түсіру жұмыстары

1398. Құрылыс-монтаждық және жүк тиеу-түсіру жұмыстарына ұшуға мыналар жатады:

1) құрылыс конструкциясын, ЭБЖ, құбырларды монтаждау және демонтаждау;

2) сыртқы аспаға арналған жүктерді тасымалдау;

3) тиеу-түсіру операцияларын өткізу;

4) тікұшақтың бір жерде шалқуымен және орын ауыстыруымен байланысты жұмыстың басқа түрлері.

Құрылыс-монтаждық және жүк тиеу-түсіру жұмыстарын орындау масатында ұшулар ӘК-нің ҰПН талаптарына және оған балама құжатқа сәйкес жасалады.

Нақты жағдайлардағы құрылыс-монтаждық және жүк тиеу-түсіру жұмыстарын орындау үшін ұшуларды жасау жөніндегі нұсқаулық белгіленген тәртіпте (оны әзірлеуге аталған жұмыс түріне рұқсат берілген пайдаланушының ұшу-командалық тұлғасына рұқсат етіледі) әзірленеді.

1399. Құрылыс-монтаждық және жүк тиеу-түсіру жұмыстарын жүргізуге, жүктерді тікұшақтың сыртқы салбырауына орналастыруға мына жағдайда, егер тапсырыс беруші :

1) жүктерді тасымалдауға дайындау технологиясының сақталуын және техника қауіпсіздігі қағидаларды сақталуын қамтамасыз етпесе;

2) жұмысқа басшылық жасайтын өкіл тағайындамаса рұқсат етілмейді.

1400. Құрылыс-монтаждық және жүк тиеу-түсіру жұмыстарын орындау алдында қажет жағдайда бақылаушы ұшып өту және ҰПН және тікұшақтың осы үлгісінің ұшу экипажының технологиялық жұмыстарының талаптарын сақтай отырып, жұмыс тәсілі мен шарттарының аса табысты бағыттарын айқындау үшін монтаждау алаңы (жүк түсіру) үстінен салбырау жасалады.

1401. Құрылыс-монтаждық және жүк тиеу-түсіру жұмыстарын орындаудың анағұрлым орынды тәсілін айқындау үшін осы жұмыс түрі бойынша нақтыға ең

жоғары жақындаған шарттарда арнайы берілген орында жаттығу ұшуларына ұйымдастырылады және қажет жағдайда жасалады.

1402. Жұмысшылар бригадасымен (монтаждаушылармен) ұшу экипажының өзара іс-қимылы үшін радиобайланыс және ӘКК-мен орнатылған көзбен шолу белгісі қолданылады.

1403. Құрылыс-монтаждық және жүк тиеу-түсіру жұмыстарына ұшу БТШБ-те 150 м-ден (500 фут) кем емес және көрініс 2000 м-ден кем емес болғанда КҰҚ бойынша орындалады.

1404. Егер ауа райы болжамы құрылыс-монтаждық және жүк тиеу-түсіру жұмыстарын орындау үшін минимумдерге сәйкес келмесе, ұшу-командалық құрамның лауазымды тұлғаларына ӘКК-не мынадай жағдайлар кешенін орындау кезінде өздігінен шешім қабылдауға рұқсат беру (ұшу тапсырмасында көрсетіле отырып) құқығы беріледі:

1) ӘКК ретінде авиациялық жұмыстарды орындау бойынша шабуыл 500 сағаттан кем емес құрайды;

2) нақты көрініс – 2000 м-ден кем емес;

3) БТШБ – 200 м және жоғары.

1405. Құрылыс-монтаждық және жүк тиеу-түсіру операцияларын жасау кезінде қону алаңынан 5 км астам емес радиусте ӘКК-нің нұсқауы бойынша АОҚ-мен, бірақ 20 минуттан кем емес ұшуды орындауға рұқсат беріледі.

6-параграф. Дүлей зілзала кезінде халыққа шұғыл медициналық және (немесе) гуманитарлық көмек көрсетуге, іздестіру-құтқару, авариялық-құтқару жұмыстарын орындауға арналған ұшу сапарлары және аса маңызды ұшу сапарлары

Ескерту. 6-параграфтың тақырыбы 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.

1406. Табиғи апаттар кезінде халыққа шұғыл медициналық және (немесе) гуманитарлық көмек көрсетуге, іздестіру-құтқару, авариялық-құтқару жұмыстарын орындауға арналған ұшулар және аса маңызды ұшулар ұшудың ең жоғары жылдамдығы сағатына 260 км (140 торап) аспайтын ӘК-де орындалады):

1) жазық және төбелі жерлерде-күндіз және түнде;

2) таулы жерлерде-күн шығуынан ерте емес және күн батқаннан кеш емес аяқталады.

Ескерту. 1406-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.

1407. Табиғи апаттар кезінде халыққа шұғыл медициналық және (немесе) гуманитарлық көмек көрсету, іздестіру-құтқару, авариялық-құтқару жұмыстарын,

жаттығу және аса маңызды ұшуларды орындау үшін КҰЕ бойынша ұшулар жж және ӨЖЖ диапазонында жұмыс істейтін радиостанциялармен жабдықталған және осы Қағидаларға 6-қосымшада көрсетілген метеорологиялық жағдайлар кезінде АҰЕ бойынша ұшулар үшін сертификатталған әуе кемелерінде орындалады.

Ескерту. 1407-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.

1407-1. жж және ӨЖЖ - диапазонында жұмыс істейтін радиостанциялармен жабдықталған және АҰЕ бойынша ұшуға рұқсат етілмеген әуе кемелері, дүлей апаттар кезінде халыққа шұғыл медициналық және (немесе) гуманитарлық көмек көрсету, іздестіру-құтқару, авариялық-құтқару жұмыстарын және аса маңызды ұшуларды орындау үшін ұшулар осы Қағидаларға 14-қосымшаға сәйкес метеорологиялық жағдайларда орындалады.

Ескерту. Қағидалар 1407-1-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.

1407-2. бақыланбайтын әуе кеңістігінде дүлей зілзалалар кезінде халыққа шұғыл медициналық және (немесе) гуманитарлық көмек көрсету, іздестіру-құтқару, авариялық-құтқару жұмыстарын және аса маңызды ұшуларды орындау мақсатында КҰЕ бойынша ұшулар сұрау салу бойынша ұшу-ақпараттық қызмет көрсетуді ұсына отырып орындалады.

Ескерту. Қағидалар 1407-2-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.

1408. Табиғи апаттар кезінде халыққа шұғыл медициналық және (немесе) гуманитарлық көмек көрсету, іздестіру-құтқару, авариялық-құтқару жұмыстарын және аса маңызды ұшуларды орындау үшін ұшулар түнде жарық техникалық жабдығы бар әуеайлақтарға (тікұшақ айлақтарына) және жұмыс алаңының міндетті жарықпен таңбалануы бар жарық бағдарларымен жабдықталған қону алаңдарына немесе жарық белгісі бар қону алаңдарына (алау, жарғыштар және сол сияқтылар) орындалады.

Егер ӘК қону күндіз әуеден іріктелген алаңға жүргізілсе, егер ӘК командирі ұшу курсын жарықпен белгілеу жабдығымен түнде қауіпсіз ұшу үшін алаңды дайындауды қамтамасыз еткен жағдайда, одан түнде ұшуға рұқсат етіледі.

Ескерту. 1408-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.

1409. Табиғи апаттар кезінде халыққа шұғыл медициналық және (немесе) гуманитарлық көмек көрсету, іздестіру-құтқару, авариялық-құтқару жұмыстарын және аса маңызды ұшуларды орындау мақсатында ұшулар кезінде ӘК-нің ұшып шығуын

бағдардағы және қону пунктіндегі ауа райының нақты жай-күйі туралы деректерсіз бағдарлы болжамдар бойынша орындауға рұқсат етіледі.

Ескерту. 1409-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.

1410. Дүлей зілзалалар кезінде халыққа медициналық және (немесе) гуманитарлық көмек көрсету, іздестіру-құтқару, авариялық-құтқару жұмыстарын және аса маңызды ұшуларды орындау мақсатында КҰЕ бойынша ұшулар үшін арнайы дайындалған пилоттар жіберіледі.

Ескерту. 1410-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.

1411. Адамдардың өмірін құтқарумен байланысты жекелеген жағдайларда дүлей апаттар кезінде халыққа шұғыл медициналық және (немесе) гуманитарлық көмек көрсету, іздестіру-құтқару, авариялық-құтқару жұмыстарын және аса маңызды ұшуларды орындау мақсатында кейіннен құжаттаманы ресімдей отырып, ұшуларды орындауға жол беріледі.

Ескерту. 1411-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.

1412. Санитарлық авиация ұшулар осы Қағидаларда көзделген шарттар кезінде КҰҚ, КҰАҚ және АҰҚ бойынша орындалады.

Бұл ретте ӘКК аталған ауданда ұшу тәжірибесі, АҰҚ бойынша ұшуларға рұқсаты, ал түнгі ұшулар кезінде жедел медициналық көмек көрсетуі үшін санитарлық авиация ұшуларды орындаған кезде КҰАҚ бойынша ұшуға рұқсаты болуы тиіс.

Осы кезде аталған тапсырманы орындау үшін барлық ұшу экипажының дайындығы да ескерілуі қажет.

1413. 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.

1414. Табиғи апаттар кезінде халыққа шұғыл медициналық және (немесе) гуманитарлық көмек көрсету, Азаматтық авиацияның барлық әуежайларында (әуеайлақтарында) іздестіру-құтқару, авариялық-құтқару жұмыстарын және аса маңызды ұшуларды орындау мақсатында ұшуды орындайтын ӘК-ге қызмет көрсету бірінші кезекте жүргізіледі.

Ескерту. 1414-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.

1415. Мәжбүрлі қону жағдайында, ӘК-нің экипажы ауруларды немесе медициналық жүкті жақын медициналық пунктке жеткізуді ұйымдастырады және мүмкін жағдайда басқа ӘК-не қону үшін орын дайындайды.

1415-1. табиғи апаттар кезінде халыққа шұғыл медициналық және (немесе) гуманитарлық көмек көрсету, іздестіру-құтқару, авариялық-құтқару жұмыстарын және аса маңызды ұшуларды орындау үшін түнде бұлттардың үстінде олардың саны екі октанттан аспаған кезде ұшуларды орындауға рұқсат етіледі, бұл жағдайда ӘК-ден бұлттардың жоғарғы шекарасына дейінгі тік қашықтық кемінде 300 м (1000 фут) және Бұлттарға дейінгі көлденең қашықтық кемінде 1500 м болуы тиіс.

Ескерту. Қағидалар 1415-1-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.

1415-2. дүлей зілзалалар кезінде халыққа шұғыл медициналық және (немесе) гуманитарлық көмек көрсету, іздестіру-құтқару, авариялық-құтқару жұмыстарын және аса маңызды ұшуларды орындау үшін ұшуды ұйымдастыру кезінде маршрут оларды қауіпсіз биіктік есебіне енгізбеуге мүмкіндік беретін қашықтықта жасанды кедергілерді айналып өтуді қамтамасыз ету үшін шектеулі көріну жағдайларында оңай танылатын бағдарлар арқылы таңдалады.

Ескерту. Қағидалар 1415-2-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.

1415-3. метеожағдайлар осы Қағидалардың 1407 және 1407-1-тармақтарында көрсетілген төмен мәндерге дейін нашарлаған кезде ӘКК ұшып шығу әуеайлағына қайтаруды орындайды немесе АҰҚ бойынша ұшуға ауысады (бақыланатын әуе кеңістігінде ұшу кезінде ӘҚҚ органымен келісім бойынша) немесе жақын маңдағы әуеайлаққа қонуды жүргізеді. ӘК көзбен шолып ұшуды болдырмайтын жағдайларға түскен жағдайда ӘКК осы Қағиданың 436 және 437-тармақтарын басшылыққа алады.

Ескерту. Қағидалар 1415-3-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.

7-параграф. Теңіз кемелерінен және теңіздегі бұрғылау қондырғыларынан ұшулар

1416. 2000 сағаттан кем емес дербес тікұшақтарда ұшуы және ұшу тапсырмасында жазылған тиісті рұқсаты бар тікұшақтың ӘКК теңіз кемесінен ұшуларды орындау кезінде, мынадай жағдайларда нақты ауа-райы бойынша:

1) осы жұмыс түрі үшін көріну 5000 м-ден кем емес және БТШБ 100 м-ге жоғары;

2) ауа-райында осы жұмыс түрі үшін барынша шекті желдің жылдамдығын күшейтуді және ӘК-нің осы үлгісі үшін ҰПН шектеулерін көздемейді. Бұл ретте тікұшақтың ӘКК барлық ұшу уақытында ауа-райындағы өзгерістерді байқауы және

оның төменде көрсетілген мәндері нашарлаған жағдайда тапсырманы орындауды тоқтату шешім қабылдайды және ұшуды орындайды..

1417. Теңіз кемесінде орнатылған РТҚ пайдалана отырып, тұрақты екі жақты радиобайланысты және бағыт бойынша бақылауды қамтамасыз ететін қашықтықта теңіз кемесінен тікұшақтың ұшуына рұқсат етіледі.

1418. Теңіздегі бұрғылау қондырғыларына (бұдан әрі - ТБҚ) ұшулар екі қозғалтқышы бар тікұшақтарда белгіленген бағыттар бойынша орындалады. ТБҚ ұшулар жағалау шегінен 30 км асатын қашықтықта белгіленген және жабдықталмаған РТҚ-ға тыйым салынады.

1419. Радиусы 2 км және одан кем емес ауданда екі және одан көп ТБҚ кезінде ұшулар былайша ұйымдастырады: осы радиуста бір тікұшақтың болуын.

1420. Тікұшақ экипажы ұшу алдындағы дайындық кезінде нақты ауа райы, теңіз кемесінің теңселу параметрі, ТБҚ ауданы мен бағыты бойынша теңіз бетінің күйі туралы мәліметпен қамтамсыз етіледі.

1421. Теңіз (Е) кемелерінен (А) және МБҚ-дан (на) ұшу ауа райы жағдайларында КҰЕ бойынша орындалады:

1) күндіз: көріну кемінде 2000 м және ІНО кемінде 150 м (500 фут);

2) түнде: жарық техникалық құралдармен жабдықталған тікұшақ айлақтарына және/ немесе МБҚ-ға көріну кемінде 5000 м және БТШБ-300 м (1000 фут) кем емес.

Ескерту. 1421-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-параграф. Авиациялық эксперименттік және ғылыми-зерттеу жұмыстары

1422. Эксперименттік және ғылыми-зерттеу жұмыстарын өткізу бойынша ұшулар шарттар бойынша және тараптар бекіткен ұшу (лар) бағдарламасына сәйкес пайдаланушылар жүзеге асырады.

1423. Эксперименттік және ғылыми-зерттеу жұмыстарын өткізу бойынша ұшулар КҰҚ және АҰҚ бойынша күндіз және түнде орындалады.

Эксперименттік және ғылыми-зерттеу жұмыстарын өткізу бойынша ұшуларды орындау кезіндегі минимумдар ұшуларды сынау бағдарламасына сәйкес белгіленеді.

Осы жұмыс түріне барынша дайындалған ұшу экипажы жіберіледі.

1424. Эксперименттік және ғылыми-зерттеу жұмыстарын өткізу бойынша ұшулар егер ұшуды орындау технологиялары мен талаптары осы жұмыс түрлерін реттейтін осы Қағидалардың талаптарына, ҰПН немесе оған балама құжатқа және азаматтық авиация қызметі және әуе кеңістігін пайдалану заңына қайшы келмегенде орындалады.

9-параграф. Парашютшілерді түсіру және десанттау бойынша ұшулар

1425. Парашютшілерді түсіру бойынша ұшулар өндірістік, секіру жаттығулары және спорттық іс-шараларды орындау мақсатында жүргізіледі.

1426. Өндірістік секірулерді орындау бойынша ұшулар оны пайдалануға беру бойынша нұсқаулыққа сәйкес парашют жүйесін пайдаланудың ең төменгі биіктігінен төмен емес ӘК шынайы ұшулары кезінде орындауға рұқсат етіледі.

1427. Парашюттен секіруге арналған ӘК-лерінде кіретін есіктің сыртқы тұтқасында және сол жақ тірек амортизаторының сүйірінде қоршау орнатылуы тиіс. Парашютпен секіру жеке де, топталып те орындалады.

1428. Құтқарушы паршютшілерді кесінділерге, өртке, желге, шалшыққа (өте құрғақтан басқа), қурап қалған жасыл-желектерге, сондай-ақ олардың жоғарғы вольтты желілерге түсуі ықтимал жағдайларда тастауды орындауға тыйым салынады.

1429. Жерге қону алаңын мұқият қарау үшін қауіпсіз биіктікке дейін ұшақтың төмендеуіне рұқсат етіледі.

1430. Өзендер мен су қоймаларынан 500 м-ден жақын орналасқан алаңдарға құтқарушы паршютшілерді тастау өзеннен немесе су қоймасынан барынша қашықтағы алаңды таңдап алу мүмкіншілік болмаған жағдайда ғана рұқсат етіледі.

1431. "Дөңгелек нысанды" парашюттермен өндірістік секіру жерге қону орнындағы жердегі желдің күші 8 м/сек аспайтын кезде, негізгі парашюттің тактикалық-техникалық сипаттамасы бойынша "қанат" үлгісіндегі барынша тік жылдамдықтан асатын желдің күші 5 м/сек аспайтын кезде орындалады.

1432. Парашюттік-десанттық топтарды паршютпен немесе басқаәдіспен түсіруге шешімді тобының басшысы ӘКК мен іздестіру-құтқару жұмыстары басшының келісімі бойынша қабылдайды.

10-параграф. Арнайы қорғаныш құралдармен орманға парашютпен өндірістік секірулер

1433. Орманға парашютпен секірулер орманның жазығында жел күші жерге қону орнында 10 м/сек аспаған кезде орындалады.

Парашютшілерді орманға тастауды тек апатты аудандағы бар алаңда көмек көрсету үшін апат орнына құтқарушы парашютшілердің уақытылы келуін қамтамасыз етпегенде жағдайда және құтқарушы парашютшілерді парашютсіз түсіруді орындау мүмкін болмаған кезде орындауға рұқсат етіледі.

1434. Іздестіруші ӘК-мен орман учаскесін қарау кезінде қурап қалған ағаштар мен беткей құлдиының болуын ерекше назарға алуы тиіс.

1435. Құтқарушы парашютшілерді орманға тастау тек үш адамнан кем емес топқа рұқсат етіледі. Қажеттілігіне қарай әрбір ӘК кіруінде бір парашютшіні тастауға рұқсат етіледі.

11-параграф. Парашютпен секіру жаттығулары

1436. Парашютпен секіру жаттығулары парашютшілердің жерге қону қауіпсіздігінің талаптарына жауап беретін және мынадай өлшемдері бар әуеайлақтарда және арнайы таңдалған алаңдарда жүргізуге рұқсат етіледі:

бастапқы оқыту бағдарламасы бойынша секірулерді орындау кезінде –600 х 600 м-ден кем емес;

барлық басқа да жағдайларда – 400 х 200 м-ден кем емес.

Жерге қону аймағы мынадай талаптарға жауап беруі тиіс:

олар бойынша ұшулар орындалатын әуе трассалары жанында тұру;

кедергілері жоқ (егер бұл дайындық (жаттығу) бағдарламасында көзделмесе);

оның шекарасы шегінде (250 – 300 м-ден кем емес) қауіпсіз, бос құрылыс аймағы, темір жолдар, электр беру желілері, ірі су қоймалары және басқа жерге қону үшін қауіпті кедергілері болуы;

автокөлік үшін кірме жолдардың болуы.

1437. Күндіз парашюттен секіру жердегі желдің мынадай жылдамдық:

1) алғашқы парашютшілер үшін – 5 м/сек кем емес;

2) лицензияланған парашютшілер – 10 м/сек кем емес;

3) 2 сыныптан төмен емес нұсқаушы парашютшілер үшін негізгі және қосымша парашютшілердің тактикалық-техникалық деректері еске ала отырып – 15 м/сек кем емес кезінде орындауға рұқсат етіледі.

1438. Түнгі парашюттен секіру, сондай-ақ күндіз қатып қалған және қары аз жабындарда жердегі жел күшінің жылдамдығы:

1) алғашқы үйренуші парашютшілер үшін – 4 м/сек кем емес;

2) нұсқаушы парашютшілер мен лицензияланған парашютшілер үшін – 8 м/сек кем емес кезінде орындауға рұқсат етіледі.

1439. Суға парашютпен секіру 3 балдық судың толқуы кезінде және су беті желінің жылдамдығы:

1) алғашқы парашютшілер үшін – 8 м/сек кем емес;

2) тәжірибелі парашютшілер мен нұсқаушы парашютшілер үшін – 10 м/сек кем емес кезінде орындалады.

1440. Негізі парашютті кедергісіз ашып секірудің ең аз биіктігі:

1) "қанат" үлгісі – 1000 м (3300 фут);

2) дөңгелек нысанда – 800 м (2650 фут).

1441. Осы секірулер орындалатын жердің бетін есептегенде, негізгі парашюттің ранцін ашудың ең төменгі биіктігі:

1) тандем – 1200 м (3950 фут);

2) негізгі парашютті ашуда секірулерді кідіртіп орындаған алғашқы үйренуші парашютшілер – 1100 м (3600 фут);

3) "қанат" үлгісіндегі парашюттерден секірулерді орындайтын парашютшілер – 1000 м (3300 фут);

4) дөңгелек нысандағы парашюттерден секірулерді орындайтын парашютшілер – 800 м (2650 фут).

12-параграф. Іздестіру және апаттық-құтқару жұмыстары

1442. Іздестіру және апаттық-құтқару жұмыстары апатқа ұшырау үстіндегі немесе апатқа ұшыраған ӘК-лерінің жолаушылары мен экипажын құтқару мақсатында ұйымдастырылады.

1443. Іздестіру және апаттық-құтқару жұмыстарын өткізу тәртібі Қазақстан Республикасының аумағында ұшуды іздестіру-құтқарумен қамтамасыз етуді ұйымдастыру қағидалардың және Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 2015 жылғы 26 наурыздағы № 325 бұйрығымен (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 12216 нөмірімен тіркелген) бекітілген Қазақстан Республикасының әуежайларында ұшуды авариялық-құтқару тұрғысынан қамтамасыз ету қағидалардың талаптарына сәйкес жүзеге асырылады.

13-параграф. Жерде орналасқан ұшуларды радиотехникалық қамсыздандыруны, авиациялық радиобайланыс және әуеайлақтардың схемалар құралдарын ұшып тексеру (айнала ұшып тексеру)

1444. Жерде орналасқан ұшуларды радиотехникалық қамсыздандыру құралдарын ұшып тексеру (бұдан әрі - РТҚҚ және байланыс) тактикалық сипаттамалардың РТҚҚ және байланыс құралдарының пайдалануға жарамдылық бағалары мен нормативті – пайдаланым құжатнамасы талаптарына сәйкестігін растау мақсатында жүзеге асырылады.

РТҚҚ және байланыс құралдарын ұшып тексеру Азаматтық авиацияда ұшуды және авиациялық радиобайланысты радиотехникалық қамсыздандыру қағидаларының талаптарына сәйкес жүзеге асырылады.

1445. Қонуға ену және ӘК әуеайлақ ауданынан ұшып кету кезінде қолданатын әуеайлақтардың схемаларды ұшып тексеру уәкілетті ұйыммен келісілген бағдарламалар бойынша жүзеге асырылады.

Ескерту. 1445-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

14-параграф. Басқа жеке және (немесе) заңды тұлғалар мүдделері үшін арнайы операцияларды орындаумен байланысты басқа да авиациялық жұмыстардың түрлері

1446. Осы ұшулардың түрі тапсырыс берушінің жолаушыларын, жүктерін және жабдықтарын тасымалдау үшін ӘК пайдаланылатын әртүрлі эпидемиялық, ғылыми және шаруашылық ұйымына қызмет көрсету мақсатында орындалады.

Көлік-байланыс ұшулары әуе трассалары бойынша, белгіленген бағыттар КҰҚ және АҰҚ бойынша осы Қағидалардың талаптарына сәйкес орындалады.

1447. Жүктерді тасымалдауды сыртқы аспаларды пайдаланып жүзеге асыруға рұқсат етіледі.

Түсіруді ұшуда тастау әдісімен немесе тікұшақтың салбырау режимінде, ӘК қонғаннан кейін жүзеге асыруға рұқсат етіледі.

1448. Жүктерді тастау парашютпен және парашютсіз жасалады:

1) парашютпен – 150 м-ден (500 фут) кем емес биіктікте;

2) парашютсіз:

жазық жерде – 25 м-ден (80 фут) төмен емес биіктікте;

ойлы-қырлы жерде – 50 м-ден (170 фут) төмен емес;

таулы жерде – 100 м-ден (330 фут) төмен емес.

1449. Сыртқы аспада жүгі бар тікұшақтарда ұшу елді мекенді аралап, КҰҚ бойынша орындалады;

1) жазық және ойлы-қырлы жерде:

күндіз және алакөлеңкеде – 2000 м-ден кем емес көріністе және 200 м-ден (650 фут) төмен емес БТШБ-те;

түнде – 4000 м-ден кем емес көріністе және 450 м-ден (1500 фут) төмен емес биіктікте;

2) таулы жерде – күндіз 400 м-ден (1300 фут) кем емес БТШБ-те мынадан кем көрініс кезінде:

5000 м таулы жерде рельефті 2000 м жоғары арттыра отырып;

8000 м таулы жерде рельефті 2000 м жоғары арттыра отырып.

1450. Сыртқы аспада тасымалданатын жүк мынадай жағдайда авариялық тасталуы тиіс:

1) қалықтап тұрғанда, егер қозғалтқыштың (қозғалқыштардың) барынша қуаты пайдаланылса, ал тікұшақ өздігінен төмендейді;

2) ұшу экипажының қарлы (шаңды) құйын жағдайында жермен визуалды байланыс жоғалған кезде;

3) тікұшақтың жылдамдық алу немесе тежеу кезінде жүктің жермен немесе кедергімен жанасуы кезде;

4) ұшу қауіпсіздігіне қауіп төндіретін жүктің шайқалуы кезінде;

5) жүкпен жерге қону мүмкін болмағанда, мәжбүрлі қону кезінде;

6) қозғалтқыш (қозғалтқыштар) істен шыққан кезде;

7) тікұшақ ӘКК-нің дәйекті шешімі бойынша басқа жағдайда.

19-тарау. Арнайы бекітулер 1-параграф. Ұшу аудандарында ұшуға немесе сипаттамаларға негізделген (PBN) қажетті навигациялық спецификациялар орнатылған бағдарларға бекіту

1451. ӘК-ні қатысты PBN орнатылған мемлекеттер немесе аудандардың әуе кеңістіктеріне ұшуға бекіту уәкілетті ұйым осы Қағидаларға 19 және 20-қосымшаларының талаптарына сәйкес жүзеге асырылады.

Ескерту. 1451-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1452. Тиісті PBN орнатылған мемлекеттердің немесе аудандардың әуе кеңістіктерінде ӘК ұшуға рұқсат беруі пайдаланушы сертификатының пайдалану сипаттамасына жазылады.

2-параграф. Минималды навигациялық сипаттамаларға (MNPS) қойылатын техникалық талаптар көзделген әуе кеңістіктеріндегі ұшу тұжырымдамасы

1453. Осы Қағидалардың 22-қосымшасының талаптарына сәйкес минималды навигациялық сипаттамаларға (бұдан әрі - MNPS) қойылатын техникалық талаптар көзделген әуе кеңістігіндегі ұшулар уәкілетті ұйымның тиісті рұқсаттары болған жағдайда ғана жүзеге асырылады.

Ескерту. 1453-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1454. MNPS әуе кеңістігінде ұшатын ӘК, мынадай құралдармен жабдықталады:

қашықтық навигацияның екі жарамды жүйесімен (бұдан әрі - LRNS). LRNS ретінде мынадай жүйелердің бірі бола алады:

1) бір инерциялық навигация жүйесі (INS);

2) бір спутниктік навигациялық жүйе (GNSS);

3) датчик ретінде бір немесе одан да көп инерциялық жүйелер (IRS) не MNPS талаптарына сай келетін басқа да кез келген жүйені пайдаланатын бір кешенді навигациялық жүйе.

3-параграф. Тік эшелондаудың қысқартылған минимумы жағдайында 300 м (1000 фут) эшелондар арасында 290 (8850 м) және 410 (12500 м) (RVSM) қоса әуе кеңістігіндегі ұшу тұжырымдамасы

1455. ӘК тік эшелондаудың қысқартылған минимумы (бұдан әрі – RVSM) орнатылған әуе кеңістіктің белгілі бөліктерінде ұшу үшін бекіту уәкілетті ұйым осы Қағидаларға 17 және 18-қосымшаларының талаптарына сәйкес жүзеге асырылады.

Ескерту. 1455-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1456. RVSM ұшуларды орындау үшін ұшақ жабдықталады жабдықпен, қайсы мүмкін қамтамасыз етеді:

1) ұшуды жүзеге асыратын ұшу эшелоны экипажы кабинасында индикациялауын;

2) таңдалған ұшу эшелонының автоматты режимінде ұстауын;

3) таңдалған ұшу эшелонынан ауытқудың болуы туралы экипаж мүшелерін ескертуін қамтамасыз ету тиіс. Ескерту жасаған кезде ауытқудың төменгі шектік мәні ± 90 м. (300 фут) аспауы тиіс;

4) барометрлік абсолюттік биіктік туралы деректерді автоматты ұсынуын қамтамасыз ету тиіс;

5) тиісті әуе кеңістігінде ұшуға уәкілетті ұйымнан рұқсат алады;

6) тік навигацияның сипаттамасын көрсетеді.

Ескерту. 1456-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

4-параграф. Бағдардағы қосалқы әуеайлағына (EDTO) дейін ұзақтығы 60 минут астам ұшуды жүзеге асыруда пайдаланушыларға рұқсат беру

1457. EDTO ұшулар жүзеге асыру режелері бағдардағы қосалқы әуеайлағына дейін ұшу уақыты 60 минуттан асатын нүктелері бар маршруттарда қолданылады.

1458. EDTO бойынша ұшуын бекіту уәкілетті ұйым осы Қағидалардың 10 және 11-қосымшалардың талаптарына сәйкес жүзеге асырылады.

Ескерту. 1458-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

5-параграф. Пайдаланушыларды қауіпті жүктер тасымалдауға жіберу

1459. Қауіпті жүктерді тасымалдауға рұқсат берілмеген пайдаланушылар:

ИКАО Конвенциясына 18-Қосымшасының талаптарына, Техникалық нұсқаулықтардың (Doc 9284 ИКАО) 4-тарау 1-бөлімінің қолданылатын талаптарына, сондай-ақ Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясы саласындағы нормативтік құжаттардың талаптарына сәйкес келетін қауіпті жүктер бойынша оқу бағдарламаларын жасайды. Қауіпті жүктер бойынша оқу бағдарламаларының толық сипаты ҰЖН-на енгізіледі;

қауіпті жүктер саласындағы саясат пен рәсімдерді ҰЖН-да белгілейді.

Көрсетілген іс-шаралар пайдаланушы персоналына келесіге рұқсат береді:

қауіпті жүк ретінде жіктелген, СОМАТ-ты қоса алғанда мәлімделмеген қауіпті жүктерді айқындау және қабылдаудан бас тарту;

осындай жағдай орын алған мемлекеттің немесе пайдаланушының мемлекетінің тиісті уәкілетті органдарына кез-келген келесі жағдайлар туралы ақпаратты хабарлау:

жүкте немесе поштада мәлімделмеген қауіпті жүктердің айқындалу жағдайлары туралы;

қауіпті жүктермен байланысты оқиғалар мен оқыс оқиғалар туралы.

1460. Уәкілетті ұйым қауіпті жүктердің тасымалдануын бекітеді және жүк ретінде қауіпті жүктерді тасымалдайтын пайдаланушылардың келесілерді жасауын қамтамасыз етеді:

ИКАО Конвенциясына 18-Қосымшасының талаптарына, Техникалық нұсқаулықтардың (Doc 9284 ИКАО) 4-тарау 1-бөлімінің 1-4-кестелерінің қолданылатын талаптарына, сондай-ақ Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясы саласындағы нормативтік құжаттардың талаптарына сәйкес келетін қауіпті жүктер бойынша оқу бағдарламаларын жасайды. Қауіпті жүктер бойынша оқу бағдарламаларының толық сипаты ҰЖН-на енгізіледі;

қауіпті жүктер саласындағы саясат пен рәсімдерді ҰЖН-да белгілейді.

Көрсетілген іс-шаралар пайдаланушы персоналына келесіге рұқсат береді:

қауіпті жүк ретінде жіктелген, СОМАТ-ты қоса алғанда мәлімделмеген немесе дұрыс мәлімделмеген қауіпті жүктерді айқындау және қабылдаудан бас тарту;

осындай жағдай орын алған мемлекеттің немесе пайдаланушының мемлекетінің тиіті уәкілетті органдарына кез-келген келесі жағдайлар туралы ақпаратты хабарлау:

жүкте немесе поштада мәлімделмеген немесе дұрыс мәлімделмеген қауіпті жүктердің айқындалу жағдайлары туралы

қауіпті жүктермен байланысты оқиғалар мен оқыс оқиғалар туралы.

келесі жағдайларда мемлекеттің тиісті өкілетті органдарына және жіберілген мемлекетке қауіпті жүктерді тасымалдаудың кез-келген жағдайлары туралы ақпарат беру:

Техникалық нұсқаулықтардың (Doc 9284 ИКАО) 2-тарауының 7-бөлімінің талаптарына сәйкес жүк тиелмеген, басқалардан бөлінбеген, бөлінбеген немесе бекітілмеген болса;

қауіпті жүктер туралы ақпарат ӘКК-не ұсынылмаған болса;

СОМАТ-ты қоса алғанда, қауіпті жүктер ретінде жіктелген қауіпті жүктерді ӘК бортында жүк ретінде қабылдау, өңдеу, сақтау, тасымалдау, тиеу-түсіру жұмыстарын жүзеге асыру;

ӘКК-не жүк ретінде тасымалдануы тиіс қауіпті жүктерге қатысты дәл және оқуға ыңғайлы ақпаратты жазбаша және баспа түрінде ұсыну.

Ескерту. 1460-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1461. Пайдаланушы үшінші тараптардың қызметкерлерін қоса алғанда, жүкті қабылдау, өңдеу, тиеу және түсіру процесіне қатысатын барлық қызметкерлерге жүктерді тасымалдауға қатысты пайдаланушының шектеулері мен пайдаланушылық бекітулер туралы хабардың берілуін қамтамасыз етеді.

1462. Қауіпті жүктерді тасымалдау бойынш жоғарыда аталған талаптар ішкі коммерциялық әуе көлігі тасымалдарын орындайтын пайдаланушыларға тарайды.

20-тарау. Шектеулі көрініс жағдайларындағы ұшуларына (LVO) бекітуі 1-параграф. Жалпы ережелер

1463. Пайдаланушы мұндай ұшулар уәкілетті ұйыммен бекітілген болса LVO ұшуларын орындайды.

LVO ұшуларына мыналар атады:

1) шектеулі көрініс жағдайларындағы ұшулар (LVTO);

2) CAT I (LTS CAT I) –тан төмен ұшулар ;

3) CAT II бойынша ұшулар;

4) стандартты CAT II (OTS CAT II)-тан басқа ұшулар;

5) CAT III стандарты;

6) олар үшін эксплуатиялық кредит жарияланған RVR үштен бірінен көп емес минимум бойынша RVR-ды азайту үшін қолданылатын EVS пайдаланатын қонуға кірулер.

Ескерту. 1463-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1464. LVO ұшуларына уәкілетті ұйымнан рұқсат алу үшін, пайдаланушы төмендегі көрсетілген талаптарды көрсетеді.

Ескерту. 1464-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1465. Пайдаланушы LTS CAT I ұшуларын орындайды, егер:

1) әрбір ӘК-сі CAT II бойынша ұшулар үшін сертификатталған болса;

2) автоматты қонумен үйлестірілген қонуға автоматты кіру CAT IIIA бойынша ұшулар үшін мақұлданған болса;

3) ҰҚЖ шегінен кем дегенде 45 м (150 фут) биік HUDLS пайдаланумен бекітілген қону жүйесін қолдану.

1466. Пайдаланушы CAT II, OTS CAT II немесе CAT III бойынша ұшуларды орындайды, егер:

1) мұндай кірулер орындалады деп күтілетін әрбір ӘК, DH 60 м (200 фут) кем емес, немесе DH-сыз қонуға кіру үшін сертификатталған және қолданыстағы ұшу жарамдылық талаптарына сәйкес жабдықталған;

2) автоматты кірулер және/немесе қонуларды тіркеу (жазу) жүйесі орнатылған, мұндай ұшулардың орындалу қауіпсіздігін бақылау мақсатында оларды талдамалау және талдау жүргізіледі;

3) пайдаланушының мұндай ұшуларды орындауға уәкілетті ұйымнан алған рұқсаты бар (қонуға кіру);

4) DH радиобиіктік өлшегіш көмегімен айқындалады;

5) экипаж кем дегенде екі ұшқыштан тұрады;

6) хабарландыру биіктігі 60 м (200 фут) төмен әуеайлақтың биіктігінің шекті мәнінен жоғары барлық биіктіктер радиобиіктік өлшегіш көмегімен айқындалады.

Ескерту. 1466-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1467. Пайдаланушы EVS пайдаланумен қонуға кіруді орындайды, егер:

1) EVS қонуға кіру үшін сертификатталған және өзінде кескіннің инфрақызыл құрылғысы және HUD ұшу ақпаратын қамтитын болса ;

2) RVR-мен 550 м төмен ұшулар үшін, экипаж кем дегенде екі ұшқыштан тұрады;

3) CAT I бойынша қонуға кірулер үшін, ҰҚЖ-на бағдарланған табиғи визуалды байланыс кем дегенде ҰҚЖ шегінен 30 м (100 фут) жоғарыға жетеді.

1468. CDFA техникасын орындауда APV және NPA мен қонуға кіру схемасы үшін, ҰҚЖ-на бағдарланған табиғи визуалды байланыс кем дегенде әуеайлақтың арттыру шегінен 60 м (200 фут) жоғарыға жетеді және келесі талаптардан тұрады:

1) ұшудың тік траекториясын жүргізудің мақұлданған режимін пайдалагумен қонуға кіру;

2) FAF-таң ҰҚЖ шегіне дейінгі қонуға кіру жері тік болып табылады, ал қонуға кірудің соңғы бағытымен ҰҚЖ-ның ортаңғы сызығы арасындағы айырмашылық 2 градустан аспайды;

3) жарияланған қонуға кірудің соңғы бағыты 3,7 градустан көп емес;

4) EVS-ты сертификаттау барысында бекітілген бүйірден соғатын желдің ең өп құрамдас бөліктері асып кетпеген.

2-параграф. Әуеайлақтарға (тіқұшақ айлақтарға) қойылатын талаптар

1469. LVO үшін көріну 800 м-ден төмен болса пайдаланушы әуеайлақты (тіқұшақ айлақты) пайдаланбайды төмендегі жағдайларды қоспағанда:

1) әуеайлақтың мемлекеті тарапынан мұндай ұшулар үшін әуеайлақ мақұлданған болса;

2) LVP кезінде ұшу рәсімдері бекітілген болса.

1470. Егер әуеайлақ (тіқұшақ айлақ) мұндай ұшуларға өзі тіркелген мемлекеттің авиациялық әкімшілігімен жіберілмеген (сертификатталмаған) болса, пайдаланушы CAT II/III бойынша қонуға кіру орындамайды.

1471. Пайдаланушы әуеайлақта (тіқұшақ айлақта) LVP ұшу рәсімдері орнатылған және қолданысқа енгізілгендігіне көз жеткізеді.

1472. Егер пайдаланушы LVP термині қолданылмайтын әуеайлақты таңдайтын болса, онда пайдаланушы LVP талаптарына сәйкес келетін баламалы рәсімдердің жұмыс істейтіндігіне көз жеткізеді. Мұндай талап пайдаланушының ҰЖН-да немесе LVP баламалығын қалай айқындауға болатындығы туралы, ұшу экипажы үшін басшылыққа алатын нұсқауларды қоса алғанда, ресімдер бойынша нұсқаулықта көрсетіледі.

3-параграф. Көру шектеулі жағдайларда ұшу барысында ӘК-нің жабдықтарына қойылатын талаптар

1473. Пайдаланушы ҰПН-ге немесе басқа мақұлданған құжатқа сәйкес, пайдаланушының бойынша қону немесе қонуға кіруді, LVTO барысында ұшып шығуды орындау барысында пайдалануға жарамды ҰЖН-да MEL қосады.

1474. ӘКК ӘК мәртебесі, жабдықтары мен жүйелері алда тұрған шектелген көру барысында ұшу түрлеріне сәйкес келетіндігін тексереді, бұл ретте тиісті нұсқаулықтар болатын ӘК-нің ҰПН және пайдаланушының ҰЖН қолданылады.

4-параграф. Пайдаланушының көру шектеулі жағдайларда ұшу барысында борт жүйелерінің жұмысқа қабілеттілігін көрсетуі

1475. Пайдаланушылық көрсетудің мақсаты болып, ӘК-нің ұшуын басқару жүйелерін, оның ішінде HUDLS-тың тиімділігін және пайдаланылуын айқындау және растау табылады.

1476. Пайдаланушының CAT II, OTS CAT II немесе CAT III бойынша ұшуларға рұқсат алу үшін пайдаланушы уәкілетті ұйымға ӘК-нің борт жүйелерінің жұмысқа қабілеттілігін көрсетеді (растайтын құжаттарды ұсынумен бірге).

Ескерту. 1476-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1477. Егер сұратылып отырған DH – 15 м (50 фут) немесе одан жоғары болса ӘК-нің әрбір түрі үшін CAT II, OTS CAT II немесе CAT III бойынша кем дегенде 30 қону және қонуға автоматты кіру орындалған болуы тиіс, немесе сұратылып отырған DH – 15 м (50 фут) кем болса ӘК-нің әрбір түрі үшін CAT III бойынша кем дегенде 100 қону және қонуға автоматты кіру орындалған болуы тиіс.

1478. Егер пайдаланушы ұшуды басқарудың тура сол секілді негізгі жүйелерін және индикация жүйесін пайдаланатын ӘК-нің бір ғана түрінің бірнеше нұсқаларына (модификациялары) ие болса немесе ӘК-нің біржәне сол түрінің түрлі негізгі жүйелерін және индикация жүйесін пайдаланатын болса, ол олардың барлығының борт жүйесінің негізігі көрсеткіштеріне сай екендігін көрсетеді.

1479. Егер сәтсіз қонудың және қонуға автоматты кірулерлердің (қанағаттанарлықсыз қонулар, жүйенің өшіп қалуы) саны жалпы соманың 5% асатын болса, бағалау бағдарламасы, қашан бас тартулардың жалпы пайызы 5% аз болғанға 10 -ға дейін қонуға автоматты кірулерге және қонуға ұлғаяды.

1480. CAT II, OTS CAT II немесе CAT III бойынша ұшулардың талап етілетін сәттілік дәрежесі уәкілетті ұйым бекіткен талаптарға сәйкес келеді.

Қонуға кіру сәтті өтті деп есептеледі, егер:

1) Ұшуға жарамдылық бойынша нұсқаулығымен (Дос ИКАО 9760, AN/967) бекітілген талаптарға сәйкес көрудің шектеулі жағдайларында қонуға кірудің сәтті болу көрсеткіштері қолданылады;

2) қонуға кіруді қамтамасыз ететін борт жүйелерінің бас тартуы болмаса.

Ескерту. 1480-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

5-параграф. Пайдаланушы үшін жаңа ӘК-інің түрлерін пайдаланушылық бағалау

1481. Пайдаланушы ӘК-інің жаңа түрлерін пайдалануға енгізу барысында келесі талаптардың талабының орындалуын қамтамасыз етеді:

1) автоматты қону жүйесі жарияланған сипаттамаларға сәйкес келеді және пайдалану жағдайларында жұмыстың сенімділігін қамтамасыз етеді;

2) ӘК-нің әр түрінде уәкілетті ұйымның талаптарына сәйкес пайдаланудың қалыпты жағдайларында және/немесе жүрудің және қонудың автоматты жүйелерін пайдаланумен қонудың нақты бір саны орындалады.

Ескерту. 1481-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1482. Ұшулар CAT II, OTS CAT II немесе CAT III бойынша ILS-ты пайдаланумен жүргізіледі немесе автоматты қону жүйелерінің (бұдан әрі -АҚЖ) қанағаттанарлықсыз жұмыс істеу себептерін айқындау үшін деректердің жеткілікті санын жинау талаптары барысында басқа қондыру жүйелерін пайдаланумен жүргізіледі.

1483. Пайдаланушы CAT II және/ немесе CAT III бойынша ұшуларға жіберіліп қойған ӘК-нің жаңа түрлерінің кемелерін сатып алған жағдайда, уәкілетті ұйым аталған ӘК-не пайдаланушылық бағалау бағдарламаларын қысқартуға жол береді.

Ескерту. 1483-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

6-параграф. Үздіксіз бақылау. Борт жүйелерінің жұмысқа қабілеттілігі туралы деректерді жинау

1484. Көру шектеулі жағдайларда ұшулардың басталуына рұқсат алғаннан кейін, бұл ұшулар олар қашан қауіпті болғанға дейін ұшуды басқару жүйелерінің жұмысында қандай да бір ауытқушылықтарды айқындау үшін тұрақты түрде пайдаланушымен бақыланылады, ол үшін ұшу экипаждарының баяндамалары қолданылады.

1485. 12 айдың ішінде мынадай ақпараттар жиналады және өңделеді:

1) рейстік жағдайындағы және дайындық кезіндегі сияқты CAT II және CAT III бойынша қонуға кіру кезінде пайдаланылатын борттық жабдықтарды қоса отырып, қонуға кірулар мен қонулардың (ӘК-рінің үлгілері бойынша, метеожағдайға байланысты) жалпы саны.

2) мынадай себептер бойынша сәтсіз қонуға кірулар және/немесе автоматты қонулар туралы ұшу экипажы мүшелерінің баяндамалары:

борттық жүйенің істен шығуы;

жердегі құралдардың тұрақсыз жұмысы;

диспетчерді көрсету бойынша екінші шеңберіне кету;

басқа да себептер.

1486. Пайдаланушы әрбір ӘК-де автоматты қону жүйесінің жұмыс өлшемдерін бақылау тәртібін белгілейді.

7-параграф. CAT II немесе CAT III бойынша ұшуларға пайдаланушымен рұқсат алу шарты

1487. Пайдаланушыда CAT II, OTS CAT II немесе CAT III бойынша ұшулардың тәжірибесі болмаса, осы ӘК-де CAT I бойынша ұшулардың алты ай тәжірибесі бар болса CAT II, OTS CAT II немесе CAT IIIA бойынша ұшуларға рұқсат алады.

Осы ӘК-нің үлгісінде CAT II немесе CAT IIIA бойынша алты ай кезеңіндегі ұшулардың аяқталуы бойынша пайдаланушы CAT IIIB бойынша ұшуларға рұқсат алады. Уәкілетті ұйымнан рұқсат алу кезінде ауыспалы кезеңде қандай да бір уақыт кезеңінде жоғары минимумды белгілейді.

Ескерту. 1487-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1488. Жоғары минимум, әдетте, ҰҚЖ көрінуін арттыру және/немесе "ШҚБ-сыз" минимумды қолдану бойынша шектеулерді білдіреді және кейіннен ұшу рәсімдеріне қандайда болмасын өзгерістерді енгізуды талап етпейтін сияқты таңдалады.

1489. CAT II немесе CAT III бойынша ұшу тәжірибесі бар пайдаланушы уәкілетті ұйымнан ауысу кезеңін қысқартуға рұқсат алады.

Ескерту. 1489-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1490. Пайдаланушы дайындаушы зауытпен келісім бойынша ұшуларды автоматты басқарудың борттық жабдықтарына техникалық қызмет көрсету бойынша нұсқаулық әзірлейді және оларды уәкілетті ұйымнан бұған алдын-ала рұқсат алып, ӘК-нің техникалық қызмет көрсету бағдарламасына қосады.

Ескерту. 1490-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

8-параграф. Ұшу экипажы мүшелерін даярлау және олардың біліктілігі

1491. Пайдаланушы шектеулі көріну жағдайында (LVO) ұшуға дейін келесілерді қамтамасыз етеді:

Ұшу экипажының әрбір мүшесі:

пайдаланушының ҰЖН талаптарына сәйкес дайындық пен тексеруден өту, оның ішінде, ӘК типі мен пайдаланылу ерекшеліктеріне арналған RVR/VIS шектеу мәндерінде және шешімді қабылдау биіктігінде (DH) ұшуды орындау үшін тренажерде дайындықтан өтуін (FSTD);

ҰЖН-та белгіленген стандарттарға сәйкес мамандануын орындалған.

1492. Ұшу экипажы мүшелерінің дайындығы мен тексерілуі толық оқу жоспарына сәйкес жүргізіледі.

1493. Пайдаланушы ҰҚЖ-да көріну қашықтығы 150 м-ден кем емес (A, B және C ұшақтың санаты) немесе 200 м-ден кем емес (D ұшақ санаты) кезінде уәкілетті ұйымның арнайы рұқсатынсыз ұшып көтерілуді орындамайды.

Ескерту. 1493-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

9-параграф. Тренажерлық және/немесе ұшу дайындығы

1494. Шектеулі көру жағдайында ұшуға тренажерлық және/немесе ұшуға дайындалуда пайдаланушы мыналарды қамтиды:

1) жердегі және ұшудағы жабдықтардың жұмыс істеу қабілетін тексеру;

2) белгіленген жердегі жабдықтардың мәртебесіне байланысты минимумды пайдаланудың дұрыстығы;

3) қонуға кірудың автоматты жүйесінің және осы жүйенің жұмысындағы істен шығу және ауытқу жағдайлары бойынша автоматты қону жүйесінің жұмысын талдау;

4) қозғалтқыштардың, электр жүйелері, гидравлика немесе автоматты басқару жүйелерінің істен шығуы және түрлі ақаулар кезіндегі іс-әрекет;

5) жабдықтардың ықтимал ақауларымен және жабдықтардың (MEL) ең аз тізбесін пайдалана отырып, ұшулар;

6) ӘК сертификатында (ұшуларға дайындығы туралы Куәлікте) көрсетілген пайдалануға беру шектеулерін қолдану;

7) ШҚБ-те (DH) ҰҚЖ-на қатысты визуалды және аспаптар бойынша ӘК-нің ауытқуларын айқындау және қонуға кіру және қонуды жалғастыру туралы шешім қабылдау;

8) радио биік өлшегішті бағалаушының қоятын қол жеткізу бойынша және ескерту биіктігінен (Alert Heigt) төмен қандай да бір ақаулы жағдайдағы іс-қимыл тәртібі.

1495. Пайдаланушы ұшу экипажының әрбір мүшесі жұмыс технологиясын зерделеуіне және экипаж құрамында жаттырғудан өтуіне көз жеткізеді. Жаттығудың осы түрі үшін барынша тренажер пайдаланылады.

10-параграф. ӘК басқа да типтері және үлгілеріне қайта дайындау кезінде ұшу құрамына арналған (LVP, CAT II/III) шектеулі көріну жағдайындағы дайындықтарға қойылатын талаптар

1496. Пайдаланушы ӘК басқа да үлгісіне ауысу кезінде шектеулі көріну жағдайындағы (LVP, CAT II, OTS CAT II немесе CAT III) ұшуларды орындауға рұқсаты бар ұшу экипажының мүшелерінің қысқартылған бағдарлама бойынша дайындықтан өтуін қамтамасыз етеді.

1497. Пайдаланушы экипаждың барлық мүшелері үшін рейстік дайындық келесідей бақылаумен өтуін қамтамасыз етеді:

1) CAT II үшін қажет болған жағдайда автоұшқышты ажырата отырып, қолмен ұшуды басқару режимінде минимум 3 (үш) қону;

2) HUDLS пайдалану кезінде жанасумен бірге төрт қону, оның ішіне бір қону кіреді , сәйкесінше, HUDLS-ты пайдаланып 2 (екі) қону – оқу дайындығын қажет етпейтін рәсіммен қайта дайындық кезінде (zero flight time);

3) CAT III үшін, минимум 2 (екі) автоматты қону, немесе оқу дайындығын талап етпейтін тренажерде дайындық жүргізілетін жағдайда 1 (бір) автоматты қону.

CAT III үшін – HUDLS пайдалана отырып, жанасумен бірге төрт қонуға кіру.

1498. CAT II/III бойынша ұшуларды орындауды бастағанға дейін (ӘК-ны басқару берілген ӘКК-лер мен ұшқыштар) мынадай шартты орындау – берілген ӘК үлгісінде бақыланатын ұшуларды қоса алғанда 50 (елу) сағат ұшу немесе 20 (жиырма) қону түріндегі бастапқы тәжірибесінің бар болуы.

1499. Бақыланатын рейстік дайындықты қоса алғанда, осы минимум бойынша бұрын ұшуларды орындамаған ұшу экипажы мүшелері үшін берілген ӘК үлгісінде 100 (жүз) сағат ұшу немесе 40 (қырық) қону қол жеткізгенде RVR бойынша CAT II, OTS CAT II немесе CAT III жарияланған минимумына 100 м-ді қосуы қажет.

11-параграф. ҰҚЖ-да RVR 150 (200) м-ден кем болған жағдайында ұшып көтерілу

1500. Пайдаланушы RVR 150/200 м кем болған жағдайында (200 м-ден төмен - D санатты ұшақтар үшін) ұшып көтерілуді орындауға рұқсат алғанға дейін ұшуды еліктеу тренажерлық құрылғысын (FSTD) пайдалана отырып, мынадай дайындықтың орындалуын қамтамасыз етеді:

1) RVR ең аз рұқсат етілген жағдайдағы қалыпты ұшып көтерілу;

2) қауіпсіз жағдайларға сүйене отырып, V1….V2 диапазон жылдамдығында немесе осы диапазонға жақын қозғалтқыштың істен шығумен RVR ең аз рұқсат етілген жағдайындағы ұшып көтерілу;

3) V1 жылдамдығына дейін істен шығумен және ұшып көтерілуді тоқтатумен RVR ең аз рұқсат етілген жағдайындағы ұшып көтерілу.

1501. Пайдаланушы ұшу экипажы мүшесінің кемінде RVR 150 м-ден (200 м-ден төмен - D санатты ұшақтар үшін) болған жағдайында ұшып көтерілуге рұқсат алғанға дейін қажетті тексеруді орындағанына көз жеткізеді. Тексеру ретінде ӘК басқа үлгісіне қайта дайындау кезінде тренажерда және/немесе ұшу машықтануында дайындықтың табысты аяқталуы есептелінеді.

12-параграф. Шектеулі көріну жағдайындағы ұшулар

1502. Біліктілік тексерудің қолданысы кезеңінде (FSTD) тренажерінде 2 (екіден) кем емес, HUDLS және/немесе EVS пайдаланумен болса тиісінше 4 (төртеуден) кем емес қонуға кірулер орындалады. Олардың ішінде біреуі уәкілетті ұйыммен мақұлдаған ең аз RVR болған жағдайында орындалады.

Бір қонуға кіру (FSTD) тренажерінде немесе HUDLS және/немесе EVS пайдаланумен екі қонуға кірулер CAT II немесе CAT III бойынша бекітілген рәсімдерді қолданумен қонуға кірулермен және қонумен ауыстыруға келеді.

Осы қонуға кірудың бірі екінші шеңберіне кетумен орындалады.

Егер пайдаланушы RVR 150/200 м-ден кем болғанда ұшып көтерілуді орындауға рұқсаты бар болса, белгіленген кезеңде кәсіби тексерулерді орындау кезінде, қалай болғанда да ең аз рұқсат етілген RVR жағдайы кезінде бір ұшып көтерілуді (LVTO) орындайды.

Ескерту. 1502-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1503. CAT III бойынша кәсіби дағдыларды, тексерулерді және жаттығуларды қолдау үшін пайдаланушы тренажерді пайдаланады.

1504. Аталған ӘК үшін тренажер жоқ болған кезде, уәкілетті ұйым CAT II және ұшақта төменгі көріну (LVTO) жағдайындағы ұшып көтерілу бойынша ұшуларға мерзімдік дайындықтар мен тексерілуді орындауға рұқсат беруі мүмкін.

Ескерту. 1504-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1505. LVTO жағдайында және CAT II, OTS CAT II немесе CAT III бойынша ұшуға рұқсат беру ұзартуды осы параграфының талаптарына сәйкес мерзімдік тексерулер мен дайындықтарды орындау кезінде жүзеге асырады.

13-параграф. Шектеулі көріну жағдайындағы ұшулар – орындау тәртібі

1506. Пайдаланушы төмен көріну (LVTO) кезінде ұшып көтерілу, CAT II, OTS CAT II немесе CAT III бойынша қонуға кіру және қонулар үшін оларды орындау бойынша рәсімдер мен нұсқаулықтарды белгіленеді. Бұл рәсімдер пайдаланушының ҰЖН-да қамтылған және ұшып көтерілуді рульдеу, қонуға кіру, теңесу, қону, қонудан кейінгі жүрісі және екінші шеңберіне кетуі кезіндегі ұшу экипажы мүшелерінің міндеттерін қамтиды.

1507. Шектеулі көріну барысындағы ұшу келесі операцияларды енгізіледі:

1) штурвалдық режімінде ұшу (электронды бағыттау жүйесі пайдаланып немесе пайдаланбай);

2) ШҚБ-не дейін және төмен автоматты режимде қонуға кіру, түзету, штурвалдық режімінде қону және жарыс;

3) автоматты режимінде қонуға кіру, түзету, қону және штурвалдық режимде жарыс барысында басқару;

4) қонуға кіру, түзету, қону және RVR бойынша жарияланған минимум 400 м-ден кем болғанда автоматты режимінде қондырғаннан кейін жарыс және қондыру.

14-параграф. Шектеулі көріну жағдайында ұшып көтерілу мен қонуға кіру және оларды орындау бойынша рәсімдер

1508. Пайдаланушы ұшып көтерілу, қонуға кіру, теңесу, жүріс алу және ҰЖН-да екінші шеңберіне кетуін орындау кезінде ұшу экипажы мүшелерінің міндетін айқындайды. Көрінудің нашарлауы немесе ӘК жабдығының істен шығуы жағдайында АМЖ-дан ВМЖ-на ауысу кезінде ұшу экипажы мүшелерінің міндеттерін айқындауға айрықша назар аударылады. Сондай-ақ қонуды орындау немесе екінші шеңберіне кету туралы шешім қабылдайтын ұшқышқа жүктеме оңтайлы болу үшін экипажда міндеттемелерді бөлуге назар аударылады.

1509. Пайдаланушы LVO жағдайында орындалатын ұшулар үшін қолданылатын рәсімдер мен нұсқауларды орнатады. Бұл рәсімдер мен нұсқаулар ҰЖН немесе рәсімдер туралы нұсқаулыққа кіреді және де жағдайларға байланысты, жермен жүру, ұшып көтерілу, қонуға кіру, өрт, қону, жылдамдық алу және екінші шеңберіне кету кезіндегі ұшу экипажының міндеттері болады.

21-тарау. Радионавигациялық жабдықтарды пайдалана отырып, ӘК әуеайлақтың ауданынан қонуға кіру және ұшып шығу кезінде қолданылатын әуеайлағы схемасын құру рәсімдері

1-параграф. Әуеайлақ схемасының құрылымы

1510. Әуеайлақ схемалары АА-да АНА қамтамасыз ету қағидалардың талаптарына сәйкес Қазақстан Республикасының AIP жариялануға тиіс.

1511. Әуеайлақ схемасы құрылымының процесі деректерді, құрылымды және олардың жариялымдарын алумен жасалады.

1512. Әуеайлақ схемасы құрылымының процесі шығыс деректерін енгізу және тексеруден басталып, бекіту және жариялану үшін құжаттамаларды құрастыра отырып, жерде және (немесе) ұшуда апробация аяқталады.

1513. Уәкілетті ұйым ӘК-лерін пайдаланушыларды АА-да АНА қамтамасыз ету қағидалардың талаптарына сәйкес Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясы ұйымының және өздерінің құрылымдық бөлімшелері арасында шығыс деректерді дайындау бойынша функцияларды белгілейді.

Ескерту. 1513-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

2-параграф. Ұшып шығу (SID) келу (STAR) стандартты бағыттарын және оған жататын әуеайлақ схемаларын белгілеу

1514. Әрбір бағытқа жеке индекс беріледі.

1515. Ұшып шығу немесе келу (аспаптар бойынша немесе визуалды қонуға кіру) стандартты бағытының индексі мыналардан тұрады:

1) негізгі көрсеткіш;

2) мәртебе көрсеткіші;

3) бағыт көрсеткіші.

1516. Негізгі көрсеткіш ұшып шығудың стандартты бағыты аяқталатын немесе келудің стандартты бағыты басталатын бес әріптен тұратын негізгі нүктенің 5LNC кодтық атауы болып табылады.

1517. Мәртебенің көрсеткіші 1 ден 9 дейінгі сан болып табылады.

Бағыт көрсеткіші латын әліпбиінің бір әрпі болып табылады. "I" және "O" әріптері пайдаланылмайды.

3-параграф. ӘҚҚ бағыттарын белгілеу

1518. Бақыланатын, консультативті және бақыланбайтын ӘҚҚ бағыттары, ұшып келу және ұшып кету стандартты бағыттарын алмағанда, негізгі индекстен тұрады және толықтыру:

1) бір префикспен (қосымшасымен).

2) бір қосымша әріппен.

1519. Барлық ұшу барысына қиылысатын тораптық диспетчерлік аудандардан, мемлекеттерден және өңірлерден тәуелді болмайтын негізгі магистральді бағытқа бір индекс беріледі.

1520. Егер екі немесе бір неше магистральдық бағыттар бірдей шепке ие болса ол шеп сәйкес бағыттың индексімен белгіленеді. ӘҚҚ қамтамасыз ету барысында қиындік әкелмеген жағдайда ғана. Барлық мүдделі тараптардың келісімі бойынша ғана бір индекс беріледі.

1521. Бір бағытқа берілетін негізгі индекс қандай да болсын басқа бағытқа берілмейді.

4-параграф. Әуе кеңестігін пайдалану кезінде негізгі нүктелерді белгілеу

1522. Негізгі нүктелер бағытты және (немесе) ӘК-лерінің ұшуын орындауға қатысты ақпаратта әуе қозғалысына қызмет көрсету органдарының қажеттілігіне байланысты айқындау үшін белгіленеді.

1523. Неігзі нүктелер индекстермен белгіленеді.

1524. Пайдаланылатын кодталған индекстер сәйкес радионавигациялық құралдын орналасқан жерінен 1100 км (600 т. миль) шегінде қайталанбау керек.

1525. Егер негізгі нүктені радионавигациялық құралдарының орналасқан жері бойынша көрсетілген орында орналастыру талап еткен жағдайда, бұл негізгі нүкте жекелеген бес әріпті (5 LNC) айтуға ыңғайлы кодтық атауымен, бұл жағдайда негізгі нүктенің қызметін атқаратын атау мен кодталған индекс белгіленеді, олар мыналарды біруақытта қамтиды:

1) қонуға бет аудың бастапқы кезеңінің бақылау нүктесі (IAF);

2) қонуға бет аудың аралық кезеңінің бақылау нүктесі (IF);

3) күту схемасының бақылау нүктесі;

4) бағыттағы (жолдағы) бақылау нүктесі (WPT).

5-параграф. Әуеайлақ схемаларының құрылымына қатысты құжаттамалар

1526. Аэронавигациялық рәсімдер дизайнерлері жасайтын құжаттамалар мыналарды қамтиды:

1) ӘК-лерін пайдаланушыларды АА-да АНА қамтамасыз ету қағидаларына сәйкес Қазақстан Республикасының АІР-дағы жариялау үшін қажетті құжаттаманы;

2) әрбір схеманың учаскесі үшін айтарлықтай кедергілер;

3) әуеайлақ схемаларының инфрақұрылымын бағалау;

4) әуе кеңістігін шектеу (тыйым салынған аймақтар, қауіпті аймақтар, ұшуға шектеу қойылған аймақтар);

5) бар әуеайлақтардың схемаларына өзгерістер не түзетулер, осындай өзгерістерді не түзетулерді енгізу үшін негіздеме;

6) әуеайлақтар схемалары құрылымының стандарттарынан кез келген ауытқулар, осындай ауытқулар үшін негіздемелер және ұшулардың одан әрі қауіпсіз орындалуына кепілдеме беретін шаралар туралы егжей-тегжейлі ақпарат;

7) жерде және ұшуда әуеайлақ схемасын апробациялау үшін аталған әуеайлақ схемасы бойынша ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етумен байланысты кез келген басқа да әлеуетті аспектілері;

8) әуеайлақ схемасын автоматтандырылған жобалау нәтижелері бойынша қалыптасатын әуеайлақ схемасын әзірлеудің қорытынды хаттамасы және аэронавигациялық рәсімдердің дизайнері мен тексеруші қол қояды.

1527. Әуеайлақ схемасын авиациялық оқиға болған жағдайда қайта жаңғырту үшін, сондай ақ әуеайлақ схемасын пайдалану мерзімі ағымында қайта қарап жаңарту (5 жылда кемінде бір рет) үшін құжаттама қағаз және электронды түрде сақталады.

Ескерту. 1527-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

6-параграф. Автоматтандырылған жобалау

1528. Аспаптар бойынша ұшып шығу, келу және қонуға кіру схемаларын, сондай-ақ ӘҚҚ бағыттарын әзірлеуді "әуе кемелерінің ұшуын жүргізу (Doc 8168 OPS/611)" құжатында көрсетілген кедергілерден ұшып өту өлшемдеріне (оның ішінде кедергілерді есепке алу аймағының ені) сәйкес АНО жеткізушісі жүзеге асырады. II Том көзбен шолып ұшу және аспаптар бойынша ұшу схемаларын құру". Көрсетілген схемаларды әзірлеу кезінде АНО жеткізушісі бағдарламалық қамтамасыз етуі ИКАО " әуе кемелерінің ұшуын жүргізу (Doc 8168 OPS/611)" құжатында көрсетілген кедергілерден ұшып өту критерийлерін (оның ішінде кедергілерді есепке алу аймағының ені) қолдануды қамтамасыз ететін автоматтандырылған құралдарды пайдаланады. II Том көзбен шолып ұшу және аспаптар бойынша ұшу схемаларын құру" . PANS-OPS өлшемдеріне сәйкес схемаларды құру кезінде ұшуды жүргізудің әдеттегі шарттары көзделеді. ӘК пайдаланушы штаттан тыс және авариялық жағдайлар үшін қосалқы схемаларды қамтамасыз етуге міндетті.

Ескерту. 1528-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.

1529. Әуеайлақтар схемалары құрылымының автоматтандырылған құралын аэронавигациялық рәсімдері дизайнерімен пайдалану тек қана ол автоматтандырылған құралдарын бағдарламалық қамтамасыз ету жұмыстары бойынша қолданылатын бағдарламалық қамтамсыз етуді өндейтін кәсіпорнында оқытылғаннан кейін ғана жүзеге асырылады.

7-параграф. Әуеайлақтар схемаларының сапасын қамтамасыз ету

1530. Әуеайлақтар схемаларының сапасын қамтамасыз ету шығыс деректерін алған сәттен бастап және кейіннен жариялаумен аяқталады.

1531. Әуеайлақтар схемаларының сапасын қамтамасыз ету мыналармен қол жеткізіледі:

1) аэронавигациялық рәсімдерді әзірлеу бойынша мамандарды дайындау;

2) әуеайлақтар схемаларын жобалаудың әрбір кезеңінде деректердің тұтастығын сақтауды қамтамасыз ететін электрондық тасығышта немесе құралдарында қолдануды қоса алғанда, шығыс деректердің дәлдігі, рұқсат етумен және тұтастығы;

3) әуеайлағы схемалары құрылымының автоматтандырылған құралын қолдану;

4) ААБ қызметіне сапаны басқару жүйесін енгізу;

5) әуеайлақтар схемалары құрылымын оларды пайдалануға беру қауіпсіздігін қамтамасыз ету мәнін жерде және (немесе) ұшуда тексеру;

6) азаматтық авиация саласындағы қолданылатын рәсімдерді уәкілетті ұйымның тексеруі.

Ескерту. 1531-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

8-параграф. Әуеайлақтар схемаларын қауіпсіздігін қамтамасыз ету

1532. Әрбір әзірленетін әуеайлақтар схемалары оның қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін талдау жатады.

1533. Әуеайлақтар схемаларын қауіпсіздігін талдау мыналарды қамтиды:

1) "ӘК-лерінің ұшуын орындау" (Doc 8168 OPS/611 (PANS-OPS) II том "Визуалды ұшу және аспаптар бойынша ұшу схемаларының құрылымы) ИКАО құжатымен көзделген әуеайлақтар схемаларын жобалау әдісі ААБ қызметінің таңдау дұрыстығын және қолданылуын растау, бұл ретте оларды талдау әуеайлағы схемаларының құрылымы кезеңін және оларды әзірлеу сапасын қамтамасыз етуді қамтиды;

2) әуеайлақ схемасы жобасын азаматтық авиацияның мүдделі ұйымдарымен келісу.

9-параграф. Жерде және ұшуда әуеайлақтар схемаларын апробациялау

1534. Жерде және ұшуда әуеайлақтар схемаларын апробациялау әуеайлақ схемасы құрылымы үрдісінде сапаны қамтамасыз етуде қажетті кезең болып табылады.

1535. Апробациялаудың мақсаты кедергілер мен навигациялық ақпарттар, әуеайлағы схемасын орындау мүмкіндігін бағалау туралы барлық деректерді тексеру болып табылады.

1536. Апробациялау жердегі және/немесе ұшудағы апробациялауды өзіне енгізеді.

1537. Апробациялау ұшуда бұрын бекітілген әуеайлақ схемасына айтарлықтай емес өзгерістер мен толықтырулар енгізу кезінде жүргізілмейді.

1538. Апробациялау жерде әуеайлақтар схемалары құрылымында тәжірибесі және ұшудағы апробациялау мәселелерінің тиісті білімі бар әуеайлақ схемасының құрылымы бойынша аспаптары бойынша ұшу құжаттамалардың барлық пакетін талдау жасалады.

1539. Жердегі апробациялаудың мақсаты әзірленген әуеайлағы схемасының рәсімдеріндегі, оның құжаттамасында және жердегі элементтерді бағалаудағы қателіктерді айқындауда жасалады, олар ұшудағы апробациялау үрдісінде бағаланады. Жердегі апробациялау барысында бұрын жарияланған әуеайлақтар схемаларын өзгерістер мен түзетулерге қатысты ұшудағы апробациялау қажеттілігі айқындалады.

1540. Әзірленген әуеайлақтар схемаларының аралап ұшулар уәкілетті ұйыммен келісілген бағдарламалар бойынша, осы Қағидаларга 23-қосымшасының нысаны бойынша ұшу тексеру актісін жасаумен жүзеге асырылады.

Ескерту. 1540-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

22-тарау. Ұшқышсыз ұшу аппараттарының ұшулары

1541. Ұшқышсыз ұшу аппараттарының (бұдан әрі - ҰСҰА) пайдалану, мүлікті залал (зиян) адамдардың өміріне немесе денсаулығына зиян келтіру қаупі барынша азайту керек, басқа ӘК-леріне қауіп шарттары ӘКП қағидаларының және пайдалану құжаттама ұшқышсыз ұшу аппараттарының белгіленген шартымен

1542. ӘКП қағидаларына сәйкес ҰСҰА-ның операторлары:

1) ӘҚБ және (немесе) ӘҚҚ жоспарланған ұшу егжей хабарлауға;

2) елді мекендердің үстінен қорғау шараларын кезеңінде рейстеріне келісесіз

3) қорғалатын объектілерге астам рейстерде келіседі.

1543. ҰСҰА-ның ұшу жоспары қарамастан әуе кеңістігін сыныптың әуе кеңістігін пайдалануға рұқсат берді.

1544. ҰСҰА-ның ұшу жоспары 50 м биіктікке жер жоғарыда әуе кеңістігінде жұмыс істеп тұрған кезде қолданылмайды.

1545. ҰСҰА-ның үш сағат ұшуға алдында ұшу жоспарыны жібереді.

1546. ҰСҰА-ның пайдаланылуы тиіс емес:

1) ұшу және қону кезінде – адам ұшқышсыз әуе көлігі бақылау үшін басқа ешкімге бастап кем дегенде 50 м көлденең, басқа автомобиль, ғимараттың немесе құрылыс;

2) ұшу кезінде – кемінде 100 м көлденең адам ұшқышсыз әуе көлігі бақылау үшін басқа ешкімге арқылы, басқа көлік құралының, ғимараттың немесе құрылыс;

3) көлденең және толып (немесе) көлік құралдары 150 м жақын барлық жағдайларда ;

4) осындай аймақтарды белгілеу, жеке тұлғалардың игілігі үшін ұшу қоспағанда (ұшу, тыйым және ұшу аймақтары үшін қауіпті аймақтарында.

Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында
ұшуды жүргізу қағидаларға
1-қосымшасы
Нысан

Азаматтық ӘК үшін (ресейлік өндірістік ӘК арналған) үлгілік борттық журнал

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.

Азаматтық ӘК борт журналының шамамен Мазмұны (Алыс шетел өндірісінің ӘК үшін).

Азаматтық ӘК борттық журналы (авиациялық жұмыстарды орындайтын ӘК үшін).

ӘК үлгісі: _____,

ӘК борттық мемлекеттік тіркеу нөмірі: _____ ,

ӘК сериялық (зауыттық) нөмірі: _____

Пайдаланушының атауы немесе ӘК иесі жайлы деректер: _____

ӘК конструкциясының массасы:_____ кг

ӘК аэродинамикалық орташахордасы АОХ (центрлеу):

_____ %

Азаматтық әуе кемесі борттық журналы бөлімдерінің мазмұны

№ п/п	Атауы	Бет
I.	Азаматтық авиацияның базалық, аралық және соңғы әуежайларында әуе кемесін қабылдау-беру тәртібі туралы Нұсқаулық	5
II.	Экипаж мүшелеріне ұшу кезінде олардың жұмысқа қабілеттілігіне баға берілетін жүйелердің тізбесі	7
III.	Әуе кемесінің, қозғалтқыштардың және жүйелердің жеке ерекшеліктері	10

IV.	Ұшу үшін қону әуежайларындағы агрегаттарды немесе бөлшектерді ауыстыру	13
V.	Базадан тыс әуежайларда техникалық себептер бойынша рейстердің кешігуі туралы мәліметтер	17
VI.	Ұшуда анықталған істен шығулар мен ақаулар туралы мәліметтер	19
VII.	Әуе кемесінің борттық мүлкінің тізімдемесі	99
VIII.	Тізімдемеге сәйкес ұшақ пен борттық мүлікті беру және жанар-жағармай материалдарының (ЖЖМ) қалдығы)	106
IX.	Инженерлік және басшылық құрамның журналды тексеруі	125

I. Ұшу кезінде экипаж мүшелері олардың жұмысқа қабілеттілігінің бағалануын іске асыратын жүйелер тізбесі

1. Қозғалтқыш және оның агрегаттары.
2. Ауа (негізгі және рульдік) бұрандасы және оны басқару.
3. Отындық жүйе және оның агрегаттары.
4. Май жүйесі және оның агрегаттары
5. Ауа жүйесі және оның агрегаттары.
6. Гидравликалық және гидроазоттық жүйелер және олардың агрегаттары.
7. Шасси (оның ішінде дөңгелектер де).
8. Биіктік жүйесі және оның агрегаттары.
9. Рульдерді, элерондарды, триммерлерді, жалғасқанатшалар мен күш қондырғысын басқару, тежеуіш парашюттерін, тоқтату және т.б. және олардың агрегаттары.
10. Сумен жабдықтау және санитарлық тораптар жүйесі және олардың агрегаттары.
11. Мұздануға қарсы, өртке қарсы, оттегі жүелері және олардың агрегаттары.
12. Көрмей қону және жартылай автоматты түрде қонуға беталу құрылғысы (жұмыстың бағалануы әрбір қонудан кейін беріледі).
13. Радиобайланыстық құрылғы.
14. Навигациялық құрылғы.
15. Радиолокациялық құрылғы.
16. Аспаптық құрылғы.
17. Электр жабдығы.
18. Тұрмыстық жабдықтар.
19. Жүкпен сырттан асу жүйесі және басқару.
20. " Қадам – газ" басқаруы.
21. Трансмиссияны қосу жалғастырғышын басқару.

22. Трансмиссия.

23. Қозғалтқыштарды іске қосу жүйесінің борттық қондырылуы.

24. Борттық өздігінен жазғыштар (ұшу сағатындағы пленка қалдығы).

Ескерту. Егер көрсетілген жүйелер бойынша ұшу кезінде пайда болады ақау, экипаж жүзеге асырады баяндама ӘҚҚ органына, ал аяқталған жағдайда, онымен байланысты қысқаша хабарлама туралы, байқалған ақаулар және олардың сипаты көріністері қамтамасыз ету үшін жедел ақаулықтарды жою аз уақытқа тоқтаған кезде – командалық-диспетчерлік пунктке әуеайлақтың. Қонғаннан кейін экипаж жүзеге асырады және жазу барлық айқындалған ақаулар туралы борт журналында көрсетілген ақаулар сипаты және параметрлерін бағалау үшін қажетті және ақауды жою.

II. Әуе кемесі, қозғалтқыштарының және жүйелерінің жеке ерекшеліктері

III. Ұшу үшін қону әуежайларындағы агрегаттарды немесе бөлшектерді ауыстыру

№ п/п	Әуежай	Күні	Агрегаттың немесе бөлшектердің атауы	Алынған агрегаттың №	орнатылған агрегаттың №	Агрегаттарды ауыстыру себебі	Тегі, Қолы

IV. Еленген ақаулар және рейс кезіндегі қону аэропорттарында құрылғылар мен бөлшектерді ауыстыру туралы деректер

Әуежай	Күні	Кешіктіру уақыты		Техникалық себептерді қысқаша сипаттау рейсті кідіріске әкеп соққан	Экипаж мүшесінің тегі және қолы	Қабылданған шаралар, А Т Ж жауапты тұлғасының тегі және қолы
		кесте бойынша ұшу уақыты	нақты ұшу уақыты			

V. Ұшуда анықталған істен шығулар мен ақаулар туралы мәліметтер

Әуежай	Күні	Ұшу кезінде анықталған істен шығулар мен ақаулар	Экипаж мүшесінің тегі және қолы	Істен шығуды, ақаулықты жою себебі мен әдісі, наряд-картаның № және істен шығуды есепке алу карточкасының жасалғаны туралы белгі	Тегі және қолы (ауысым бастығы)

VI. Әуе кемесін борттық мүлкінің тізбесі

Мүлік атауы	Саны	Мүлік санының өзгеруі және себебі	Уақыты	Жетекші инженердің қолы

VII. Әуе кемесінің және борттық мүлікті тізімдемеге сәйкес тапсыру және ЖЖМ қалдығы

Экипаж ауысу аэропорты	ӘКК-нің тегі	Уақыты	Тапсырды		Қабылдады		Май қалдығы	Экипаж ауысу аэропорты	ӘКК-нің тегі
			лауазымы, тегі	қолы	лауазымы, тегі	қолы			

VIII. Инженерлік және басшылық құрамның журналды тексеруі

№ п/п	Күні (күні, айы, жылы)	Лауазымы, тегі	Мазмұны

IX. Азаматтық авиацияның базалық, аралық және соңғы әуежайларында әуе кемесін қабылдау-беру тәртібі туралы Нұсқаулық

А. Әуе кемесін қабылдау-беру тәртібі:

1. ӘК-нің техникалық жай-күйін бақылау және беруді қабылдауды ресімдеу үшін " әуе кемесін қабылдау-берудің борттық журналы" енгізіледі. Ұшуды орындау кезінде борттық журнал ӘК бортында болуы тиіс.

2. ӘК тікелей экипаждан экипажға қабылдау-беру әуе кемесінің тұру уақыты төрт сағаттан кем болған жағдайларда жүргізіледі. ӘК төрт сағаттан артық тұрған кезде әк ұшып келген экипаж әуежайдың (пайдаланушының) инженерлік-авиациялық қызметіне (бұдан әрі - ИАҚ) қызмет көрсетуге және сақтауға тапсырады, ол қызмет көрсету аяқталғаннан кейін ұшуға тағайындалған экипажға беріледі.

3. Ауысым бастығы (инженері) техникалық құрам қатарынан әк қабылдау-тапсыру үшін лауазымды адамды тағайындайды және оның жұмысын бақылайды.

ӘК-ні қабылдау-тапсыру үшін тағайындалған лауазымды адам оны келгеннен кейін қарсы алады, ӘК командирі тұрақ орнын көрсетеді, ӘК-нің келгені туралы ауысым бастығына немесе ауысым инженеріне баяндайды, ӘК-нің ішкі және сыртқы жай-күйін тексереді және ӘК экипажынан қабылдауды борт журналының VIII бөлімінде өз қолымен куәландыра отырып, VII бөлімнің тізімдемесі бойынша ЖЖМ қалдығы мен мүлікті қабылдайды.

4. Бортинженер (бортмеханик), ал егер ол экипаж құрамында болмаса-екінші пилот немесе пилот:

1) V-VI "ӘК қабылдау-беру борт журналының" бөлімдерінде ұшуда анықталған істен шығулар мен ақаулар және базадан тыс әуежайларда техникалық себептер бойынша рейстердің кідірістері туралы барлық мәліметтерді жазады, егер істен шығулар мен ақаулар табылмаса, онда журналда "авиациялық техника жұмысы бойынша ескертулер жоқ" деген жазба жазылады";

2) ӘК ИАҚ лауазымды адамына және оған тиесілі ЖЖМ қалдығын, борт журналының тізімдемесі бойынша алынбалы борт мүлкін тапсырады және тапсырылуын өз қолымен куәландырады;

3) ӘК техникалық жай-күйі туралы ауысым бастығына (ауысым инженеріне) жеке баяндайды.

5. ӘК - ге техникалық қызмет көрсету аяқталғаннан кейін ауысым бастығы (инженері) алдыңғы ұшуда анықталған істен шығулар мен ақаулықтарды жою туралы журналдың VI бөліміне ақаудың себебін, жою әдісін, карта-нарядтың № мен істен шығуды есепке алу карточкасының жасалғаны туралы белгіні көрсете отырып қол қояды. V "техникалық себептер бойынша рейстердің кідіруі туралы мәліметтер қажетті шаралар қабылдау үшін цех бастығына немесе оны алмастыратын адамға хабарланады" .

6. Регламенттік жұмыстарды орындамаған, жөнделмеген ақаулары бар, жиынтықталмаған және ұшуға дайындалмаған күйде экипаж бен ИАҚ арасында ӘК қабылдауға/беруге жол берілмейді.

7. Экипаждар арасында ӘК қабылдау/беру мынадай тәртіппен жүргізіледі:

1) ӘК тапсыратын экипаж мүшесі ұшуда анықталған барлық ақауларды "ӘК қабылдау-берудің борттық журналына" жазады және басқа экипаждың қабылдаушы мүшесіне әуе кемесін, жабдықты, мүлікті (тізімдеме бойынша) және ЖЖМ қалдығын тапсырады.

Оған материалдық бөлім жұмысындағы барлық ерекшеліктерді, сондай-ақ анықталған ақаулар мен кемшіліктерді хабарлайды, әуе кемесінің борт журналында әуе кемесінің берілуін өз қолымен куәландырады.

2) ӘК қабылдайтын экипаж мүшесі оның жай-күйін, жинақталуын, ЖЖМ қалдығын , борт журналындағы және ӘК басқа құжаттамасындағы жазбалардың толықтығы мен дұрыстығын тексереді және ӘК қабылдауды осы журналда қол қоюмен куәландырады.

8. ӘК қабылдау немесе беру аяқталған сәттен бастап берілген ӘК-нің жай-күйі мен сақталуы үшін әуе кемесін қабылдаған Тарап жауапты болады.

Б. Әуе кемесін қабылдау-беру бөлігінде борт журналын " жүргізу тәртібі"

9. Журналды бортмеханик (ұшқыш, екінші ұшқыш), ал егер ол экипаж құрамында болмаса, онда жазбалардың дұрыстығына жауапты екінші пилот жүргізеді.

10. Титулдық парақты толтыруды, сондай-ақ VII "борттық мүлік тізімдемесі" бөлімін толтыруды және нақтылауды ИАҚ техникалық бөлімінің жетекші инженері жүргізеді.

11. "Әуе кемесінің, қозғалтқыштардың және жүйелердің жеке ерекшеліктері" бөлімінде жазбаларды ИАҚ жетекші инженері да жүргізеді. Бөлімде мыналар жазылады: Қанаттың және артқы Қанаттың электр жылытылатын шұлықтарын, тұтынылатын Ток бойынша әуе бұрандаларын тексеру жөніндегі деректер, өздігінен жазғыштың нұсқасы және осы әк және оның жүйелерінің басқа да ерекшеліктері.

12. "Рейске қону әуежайларындағы агрегаттар мен бөлшектерді ауыстыру" бөлімінде бортмеханик (пилот, екінші пилот), ал экипаж құрамында жоқ жерде – екінші пилот (пилот) әуе кемесінде орнатылған агрегаттардың нөмірлерін көрсете отырып, қону әуежайларында жүргізілген агрегаттар мен бөлшектердің барлық ауыстырылуы туралы жазба жүргізеді.

13. "Ұшуда анықталған істен шығулар мен ақаулар туралы мәліметтер" VI бөлімінде бортмеханик (пилот, екінші пилот), ал ол жоқ жерде – екінші пилот (пилот) ұшуда анықталған материалдық бөліктің барлық істен шығулары мен ақауларын егжей-тегжейлі және техникалық сауатты жазады. Осы бөлімде ұшу сағаттарында өздігінен жазатын фильмнің қалдығы жазылады.

14. "Ұшуда анықталған істен шығулар мен ақаулар туралы мәліметтер" VI бөлімінде ауысым бастығы (инженері) ақаудың себебін, жою әдісін және карта-наряд нөмірін нақты көрсетеді.

15. VIII "тізімдемеге сәйкес әуе кемесі мен борттық мүлікті беру және ЖЖМ қалдығы" бөлімінде "қолы" бағандарында тапсырушы мен қабылдаушы өзінің тегін жеке (анық) жазады және қол қояды.

16. Журналдың жүргізілуін бақылауды ИАҚ жетекші инженері жүзеге асырады, ол IX бөлімде жүргізілген тексеру нәтижелерін белгілейді. Журналды жүргізудің дұрыстығын әуе кемесінің техникалық жай-күйін тексеру кезінде Қазақстан Республикасының азаматтық әуе кемелерін техникалық пайдалану және жөндеу қағидаларында көрсетілген лауазымды адамдар да тексереді.

В. Материалдық бөліктің ұшудағы жұмысы туралы анықтаманы жүргізу тәртібі:

17. Анықтама бланкісі экипажға ұшу тапсырмасымен бірге беріледі және ұшу аяқталғаннан кейін экипаж ИАҚ-қа тапсырады.

18. Анықтамаларды бортмеханик, ал егер ол экипаж құрамында болмаса, онда жазбаларды дұрыс енгізуге жауапты екінші ұшқыш немесе ұшқыш толтырады.

19. Анықтама Қозғалтқыштар мен әуе кемесінің ресурсын өңдеу жөніндегі формулярларын толтыру үшін негізгі құжат болып табылады.

Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында
ұшуды жүргізу қағидаларға
2-қосымшасы

Дайындау мен ұшуды орындау кезінде қолданбалы құжаттарды сақтау мерзімі

Ескерту. 2-қосымша жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

Пайдаланушы төменде келтірілген кестелерде көрсетілген мерзім ішінде азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйым үшін тиімді нысандағы қол жетімді мынадай құжаттамалар мен ақпараттарды сақтауды қамтамасыз етуге міндетті.

1-кесте

Дайындау мен ұшуды орындау кезінде қолданбалы ақпарат

Ұшуға тапсырма	3 жыл
Пайдалану ұшу жоспары	3 ай

Борттық техникалық журнал	соңғы жазба күнінен бастап 24 ай
NOTAM/AIS, брифингтердің деректері, егер олар пайдаланушымен шығарылса	3 ай
Ұшақтың массасы және орталығы туралы деректер	3 ай
Қауіпті жүктерді қоса алғанда, арнайы жүктер туралы деректер	3 ай
Қауіпті жүктерді тасылмалдау құжаттары	3 ай
Қауіпті жүктерді қабылдаудың бақылау парағы (егер ол толтыруы қажет болатын нысанды ұсынады)	3 ай
ӘКК-не қауіпті жүктер туралы жазба ақпарат	3 ай

2-кесте

Баяндамалар (есептілік)

Ұшу үрдісіне сәйкес немесе командирдің пікірі бойынша тіркеуді талап ететін кез келген оқиғаны бақылау	3 ай
Ұшу уақытынан асып кету туралы немесе экипаждың демалыс уақытын қысқарту туралы баяндамалар	3 ай

3-кесте

Ұшу экипажының деректері

Ұшу экипажы мүшелерінің куәлігі	осы пайдаланушының барлық жұмыс уақыты ішінде
Старт уақыты, ұшу уақыты, демалыс уақыты туралы мәлімет	15 ай
Байланысты енгізу қағидалары бойынша жаттығулар мен тексерулер туралы деректер	3 жыл
Ұшақ командирлерін дайындау және оларды тексеру туралы деректер	3 жыл
Жаттығулар мен тексерулер туралы деректер	3 жыл
Кез келген ұшқыш креслосында ұшудағы жаттығулар мен тексерулер туралы деректер	3 жыл
Ұшуларды орындаудың алдыңғы тәжірибесі туралы деректер	15 ай
Әуеайлақтарды және бағыттарды білу туралы деректер	3 жыл
CAT II және CAT III бойынша біліктілік және жаттығулар туралы деректер	3 жыл
Қауіпті жүктерді тасымалдауға дайындау туралы деректер	3 жыл

4-кесте

Экипаж кабинасының деректері

Ұшу және жұмыс уақыты, кабина экипажының мүшелерінің демалыс уақыты туралы деректер	15 ай

Бастапқы дайындау және тексеру туралы деректер	Осы пайдаланушының барлық жұмыс уақыты ішінде
Мерзімді және шақырылған (үзілістен кейін қалпына келтірілген) ұшулар мен тексерулер туралы деректер	Осы пайдаланушының жұмыс уақытының аяқталуы бойынша 12 ай
Қауіпті жүктерді тасымалдау туралы деректер	3 жыл

5-кесте

Экипаж мүшесі емес, пайдаланушы персоналға арналған деректер

Персоналды дайындау/біліктілігі, уәкілетті ұйымның талаптарымен көзделген дайындық бағарламасы туралы деректер және біліктілік тексерулері туралы деректер	Екі соңғы тексерулердің жазбасы

6-кесте

Өзге де есепке алу деректері

Ғарыштық және күн радиацияларының алынған дозалары туралы мәлімет	осы Пайдаланушының жұмыс уақытының аяқталуы бойынша 12 ай
Сапа жүйесінің жазбасы	5 жыл

Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында
ұшуды жүргізу қағидаларға
3-қосымшасы

ӘК-лерінің сыныптамалау ең жоғары ұшу салмағы (сертификатталған) және жабдықтармен жарақталуына қарай

Жіктеу	Көрсету	Ең жоғарғы ұшып көтерілу масса кг	
		Ұшақтар	Тікұшақтар
Ауыр	I сынып	136000 жоғары	10000 жоғары
Орташа	II сынып	5700-ден 136000 дейін	3180-нен 10000 дейін
Жеңіл	III сынып	2250-ден 5700 дейін	2250-ден 3180 дейін
	IV сынып	750-ден 2250 дейін	от 750-ден 2250 дейін
Өте жеңіл	V сынып	750-ден кемс	750-ден кем

Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында
ұшуды жүргізу қағидаларына
4-қосымша

Қиындықтар бойынша әуеайлақтарды жіктеу

Ескерту. 4-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.

1. Әуеайлақтар "А", "В", "С" қиындық санаттары бойынша жіктеледі.
2. Әуеайлақтар "А" санаты мынадай талаптарға жауап береді:

1) аспаптар бойынша қонуға кірудің мақұлданған (жарияланған) рәсімдері бар;

2) кем дегенде бір ҰҚЖ-ның ұшып көтерілу және қону рәсімдері бойынша шектеулері бар;

3) әуеайлақ деңгейінен 300 метр (1000 фут) биік емес БТШ бойынша қонуға кіру (шеңбер бойынша ұшу) кезінде визуалды маневр жасаудың жарияланған минимумы;

4) әуеайлаққа түнде ұшуларға рұқсат етілген.

3. "В" санатты әуеайлақтар "А" санатты әуеайлақтардың талаптарына жауап бермейді немесе қосымша мыналары бар:

1) қонуға кіру және/немесе өту аймақтарының стандартты емес құралдары;

2) күрделі жергілікті ауа-райы жағдайлары және/немесе;

3) ұшып көтерілу-қону сипаттамаларын жүргізу немесе шектеу үшін күрделі жағдай және/немесе;

4) кедергілерді, әуеайлақтың орналасуы, жарық техникалық жабдықтар және тағы басқаларды қоса алғанда, кез келген басқа да маңызды мәліметтер.

4. Таулы жерлерде орналасқан "С" санатты әуеайлақтар мен әуеайлақтар "В" санатты әуеайлақтардың талаптарына жауап бермейді және қосымша арнайы дайындықты талап етеді.

5. Әуеайлақтың қиындық дәрежесіне байланысты мынадай дайындық әдістері қолданылады:

1) "А" санатындағы әуеайлақтар үшін алдын ала дайындық (брифинг);

2) "В" санатты әуеайлақ үшін:

дайындықты (брифинг) бақылауымен алдын-ала дайындық; немесе

"В" санатты әуеайлағына қатысты жоспарланатын нұсқаулық арқылы өз бетімен дайындығы және дайындықты бақылау;

Алдын ала дайындық (брифинг) нәтижелері жазбамен тіркеледі. Жазба межелі пункт немесе қосалқы әуеайлақтар ретінде болатын "В" санатындағы әуеайлаққа ұшуға дейін алдын ала дайындау (брифинг) аяқталғаннан кейін орындалады;

3) "С" санатындағы әуеайлақтар және тауларда жерлерде орналасқан әуеайлақтар үшін:

алдын ала дайындық (брифинг);

ұшу экипажының мүшесі ретінде нұсқаушының бақылауымен немесе экипаж мүшелерінің кабинасында "шолушы" (бақылаушы) ретінде әуеайлаққа ұшуды орындау; немесе осы мақсаттар үшін сертификатталған кешенді тренажерда әуеайлақ схемалары мен ауданын аралап ұшу жүргізіледі.

Алдын ала даярлау (брифинг), ұшу экипажының мүшесі ретінде әуеайлаққа ұшу нәтижелері нұсқаушының немесе бақылаушының бақылауымен немесе кешенді тренажерда әуеайлақ схемалары мен ауданын аралап ұшу тиісті жазбамен тіркеледі.

В, с санатына жатқызылған әуеайлақтардың немесе таулы жерлерде орналасқан әуеайлақтардың тізбесі пайдаланушының ҰЖН-ға енгізіледі.

6. Пилот және (немесе) штурман осы қосымшаның 5-тармағында көрсетілген рәсімдерден өткеннен кейін таулы жерде орналасқан "С" санатты әуеайлақтарға және әуеайлақтарға ұшуға жіберіледі.

7. Маршруттық және әуеайлақтық біліктіліктің қолданылу мерзімі-біліктілікті алған күннен немесе осы бағыт бойынша немесе әуеайлаққа ұшуды орындау күнінен бастап күнтізбелік 12 ай.

Белгіленген ауданда немесе әуеайлақта бағыт бойынша ұшуда 12 айдан астам үзіліс болған кезде пилот және (немесе) штурман осы қосымшаның 5 және 6-тармақтарында көрсетілген рәсімдерден өткеннен кейін ұшуға жіберіледі.

Пайдаланушы пилоттың біліктілік деңгейін есепке алуды, сондай-ақ осы біліктілік деңгейіне қалай қол жеткізілгенін есепке алуды жүргізеді.

Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында
ұшуды жүргізу қағидаларына
5-қосымша

АҰҚ және КҰҚ бойынша ұшудың қауіпсіз ең төменгі шынайы биіктіктері

Ескерту. 5-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.

Диспетчерлік аймақта, әуеайлақтық қозғалыс аймағында немесе қозғалыс схемасында		
Ұшу жылдамдығы (аспаптық), км/сағ (тораптар)	Қауіпсіз ұшу биіктігі (шынайы), метр (фут)	
	АҰҚ	КҰҚ
260 (140) және одан аз	300 (1000)	100 (330)
260-ден көп (140)	300 (1000)	200 (660)
Әуеайлақ ауданының және диспетчерлік ауданның әуе кеңістігінде а) жазық, төбелі жерлерде және су кеңістігі үстінде:		
260 (140) және одан аз: түнде	300 (1000) 300 (1000)	100(330)
261-ден 463-ге (140 – 250)	300 (1000)	200 (600)
463-ден көп (250)	300 (1000)	-
б) таулы жерлерде (биіктігі 2000 м дейін)		
463 (250) және одан аз	600 (2000)	300 (1000)
463-ден (250)	600 (2000)	-
в) таулы жерлерде (2000м және одан да көп)		
463 (250) және одан аз	600 (2000)	600 (2000)
463-ден көп (250)	600 (2000)	-
"G" сыныпты әуе кеңістігінде жазық, төбелі жерде және су кеңістігі үстінде		
260 (140) және одан аз: түнде	300 (1000)	100(330)

261-ден 463-ге (140 – 250)	300 (1000)	200 (600)
таулы жерлерде (биіктігі 2000 м дейін)		
463 (250) және одан аз	600 (2000)	300 (1000)
таулы жерлерде (2000м және одан да көп)		
463 (250) және одан аз	600 (2000)	600 (2000)

Ескерту

1. Әуе кемесін пайдаланушы диспетчерлік аймақта, әуеайлақтық қозғалыс аймағында немесе қозғалыс схемасында ұшудың ең төменгі абсолюттік биіктігін есептеген кезде жергілікті жер бедерінің асуын және ондағы жасанды кедергілерді есепке алу жолағы АҰҚ бойынша ұшу кезінде - 5 теңіз милінен (9.25 километр), ал КҰҚ бойынша - бағыт осінің екі жағынан 2 теңіз милінен (3,7 километр) белгіленеді.

КҰҚ бойынша күндіз және түнде ұшу кезінде бақыланбайтын әуе кеңістігінде жергілікті жер бедерінің артуын есепке алу жолағы маршрут осінің екі жағына 2 теңіз милінен (3,7 километр).

Шынайы қауіпсіз биіктіктердің көрсетілген мәндері аспаптар бойынша қонуға кіру кезінде қонуға кірудің аралық учаскесіне шығу басталғанға дейін немесе қонуға көзбен шолып кіру кезінде кері бұрудың көзбен шолып маневрлеу аймағына кіру басталғанға дейін сақталады.

2. АҰҚ бойынша бағыт бойынша ұшу кезінде әуеайлақ ауданының және диспетчерлік ауданның әуе кеңістігіндегі абсолюттік ең төменгі биіктіктерді есептеу кезінде жергілікті жер бедерін және ондағы жасанды кедергілерді есепке алуды ӘК пайдаланушы "ӘК ұшуларын жүргізу" ИКАО (Doc 8168 OPS/611 Том II (PANS-OPS) құжатының ережелеріне сәйкес белгілейді және аэронавигациялық ақпарат құжатында жарияланады.

3. ӘК командирі векторлау режимінде орындалатын АҰЕ бойынша ұшуды қоспағанда, кедергілерден биіктік қорларын қамтамасыз етуге жауап береді.

Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында
ұшуды жүргізу қағидаларына
6-қосымша

КҰАҚ бойынша кедергінің метеорологиялық шарттары мен ең төменгі биіктік қорлары

Ескерту. 6-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.

1-кесте

Жергілікті жер	Кедергінің үстіндегі ең аз биіктік қоры, м, ф		Бұлттардың төменгі шекарасының рельефтің ең жоғары нүктесінен биіктігі, м, ф.		Көріну, м.	

		күндіз	түнде	күндіз	түнде	күндіз	түнде
Дүлей зілзалалар кезінде халыққа шұғыл медициналық және (немесе) гуманитарлық көмек көрсету, іздестіру-құтқару, авариялық-құтқару жұмыстарын және аса маңызды ұшуларды орындау мақсатында ұшу және жаттығу ұшулары							
Жазық және төбелі (су беті)	Тікұшақ	100 (330)	250 (850)	150 (500)	300 (1000)	1000	4000
	Ұшақ	100 (330)	250 (850)	150 (500)	300 (1000)	1500	4000
Таулы жер	Тікұшақ Ұшақ	300 (1000)	-	400 (1350)	-	2000	-

1. Ұшып шығу (қонуға кіру) схемасынан тыс әуеайлақ ауданында ұшудың қауіпсіз биіктігін есептеу кезінде жергілікті жер бедері асуын және ондағы жасанды кедергілерді есепке алу жолағы бағыт осінен екі жақтан күндіз – 3 теңіз милі (5,5 километр), түнде – 5 теңіз милі (9,25 километр) болып белгіленеді.

2. Ұшып шығу (қонуға кіру) схемасы бойынша ұшу кезінде кедергілерді есепке алу жолағы ұшып шығу (қонуға кіру) схемасын жасақтау кезінде кедергілерді есепке алу рәсімдеріне сәйкес белгіленеді.

3. ӘҚҚ бағыттарынан тыс және бағыттары бойынша ұшу кезінде жергілікті жер бедері асуын және ондағы жасанды кедергілерді есепке алу жолағының ені: күндіз – ӘҚҚ бағытының ені шегінде, түнде – ӘҚҚ бағыты осінен екі жақтан 13 теңіз милі (24,1 километр) болады.

4. Нақты және болжамды БТШБ 200 метрден (660 фут) төмен және 2000 метр және одан жоғары көріну кезінде аспаптық ұшу жылдамдығы сағатына 260 км-ден (140 торап) аспайтын ӘК үшін күндіз жазық немесе төбелі жерлерде ұшу кезінде жасанды кедергілердің биіктігі ескерілмейді.

5. Ұшудың ең жоғары жылдамдығы сағатына 260 км-ден аспайды (140 торап).

6. Ұшуды басқа әуе кемелерін немесе олармен соқтығысуды болдырмау үшін қандай да бір кедергілерді уақтылы анықтауға болатын басым көріну жағдайларында жылдамдықта орындау (2-кестені қараңыз).

2-кесте

Көріну, м.	Жылдамдық, сағатына километр (kts)	
1000	93 (50)	
1500	185 (100)	
2000	220 (120)	

Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында
ұшуды жүргізу қағидаларына
7-қосымша

Бағыт бойынша ұшудың ең төменгі абсолюттік биіктігін анықтау әдістері

Ескерту. 7-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.

Пайдаланушы осы Қосымшаның ережелерін пайдалана отырып, маршруттар бойынша ұшудың ең аз абсолюттік биіктігін айқындайды.

Кедергілерден Жоғары биіктік қоры осы Қағидаларға 5, 14-қосымшаларға сәйкес есепке алынады.

1. ӘҚҚ маршруттары бойынша ұшудың ең аз абсолюттік биіктігін пайдаланушы мынадай формула бойынша айқындайды:

Нқ. Шын. = Н қ. шын. + Нрел. -

Δ

Ht

қайда: Ншын.қ. - осы Қағидаға 5, 14-қосымшаларға сәйкес ұшудың шынайы қауіпсіз биіктігінің белгіленген мәні, М (фут);

Н рел. – жолақтың белгіленген ені шегіндегі жасанды кедергілердің биіктігін ескере отырып, жер бедерінің ең жоғары нүктесінің абсолюттік биіктігі, м (фут);

Δ

Ht – мынадай формула бойынша анықталатын биіктік өлшегіштің әдістемелік температуралық түзетуі:

$$\Delta \mathbf{Ht} = \frac{\mathbf{t} - \mathbf{15}\ \text{град.}}{300} \times \mathbf{H}\ \text{испр.}$$

где: Н түзет. = Н шын.қ. + Н рел.;

t - ұшу бағыты (учаскесі) бойынша ең төменгі температура.

Есептелген ең төменгі қауіпсіз абсолютті биіктіктер бетіндегі қоршаған ауаның температурасы стандартты атмосферада қарастырылған температурадан әлдеқайда төмен болған жағдайда температураға түзетіледі.

1013,2 гПа-ға орнатылған биіктік өлшегіші бар эшелондарда ұшуды орындау кезінде ең төменгі қауіпсіз абсолюттік биіктік қысым мәні стандартты атмосферадан (1013 гПа) аз болған жағдайларда қысымның ауытқуына түзетіледі.

Тиісті түзету 1013 гПа-дан төмен әрбір гПа-ға 10 м (30 фут) құрайды.

Ншын.1013,2 = Н шын.қ. + Нрел. -

Δ

Ht + (1013,2 – Р мин. келт.) х 8,25

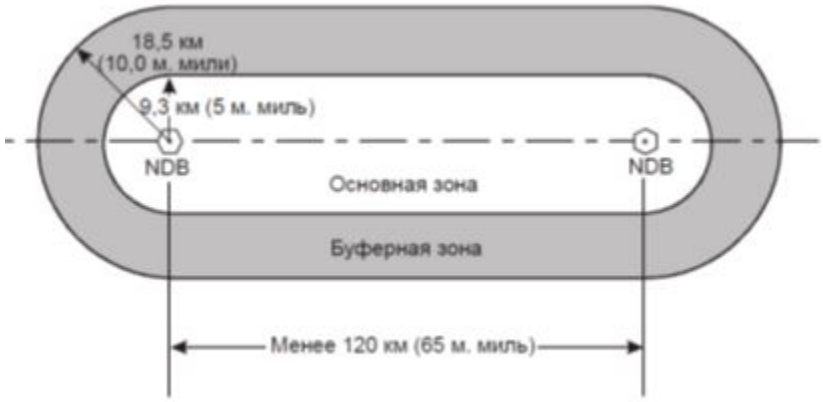
қайда Рмин. келт. - теңіз деңгейіне келтірілген ұшу бағыты (учаскесі) бойынша ең аз атмосфералық қысым, мм. рт. Ғ (гПа);

Кедергілерді есепке алу ені берілген жол сызығынан (ЛЗП) әрбір жаққа 18.5 км-ден белгіленеді, негізгі және буферлік аймақтарға бөлінеді және жер бетіндегі маяктар арасындағы белгілі бір қашықтыққа дейін тұрақты болып табылады.

Негізгі аймақтың ені жолдың номиналды сызығының әр жағынан 9,3 км (5,0 м. миль) тұрақты мәнін сақтайды. Буферлік аймақ негізгі аймақтың әр жағынан тұрақты ені 9,3 км (5,0 м миль).

Vor маяктары үшін кедергілерді есепке алу аймағы олардың арасындағы 184.5 км-ден кем қашықтыққа дейін тұрақты болып қалады:

NDB маяктары үшін кедергілерді есепке алу аймағы олардың арасындағы 120 км-ден кем қашықтыққа дейін тұрақты болып қалады:



Vor және NDB маяктары үшін кедергілерді есепке алу аймағы олардың арасындағы 152 км-ден аз қашықтыққа дейін тұрақты болып қалады:

Егер маяктар арасындағы қашықтық артық болса:

1) VOR үшін 92,3 км (49,8 М. миль) және

2) NDB үшін 60 км (32 м. миль), аймақ төмендегі кестеде көрсетілген бұрыштық рұқсат сызықтары бойынша тиісті құрал бойынша бөлінеді:

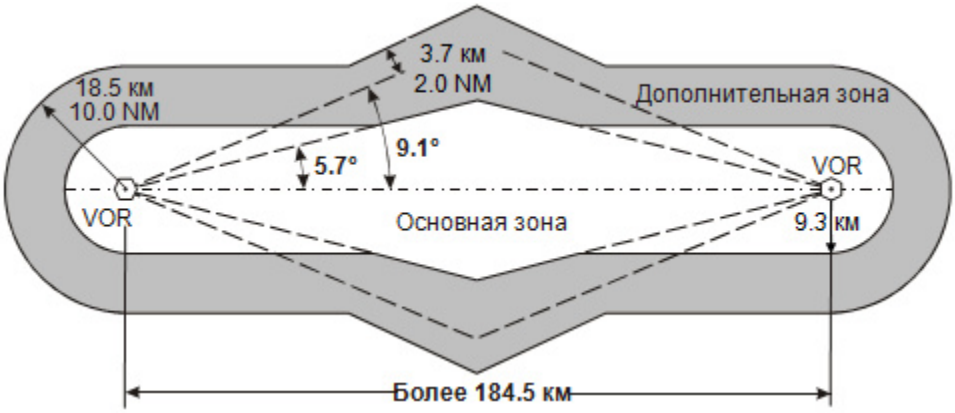
Кесте. Негізгі және буферлік аймақтарды кеңейту:

Негізгі аймақтарды кеңейту	Буферлік аймақтарды кеңейту
VOR 5,7° (10%)	9,1° (15,86%)
NDB 7,95° (14%)	13,0° (23%)

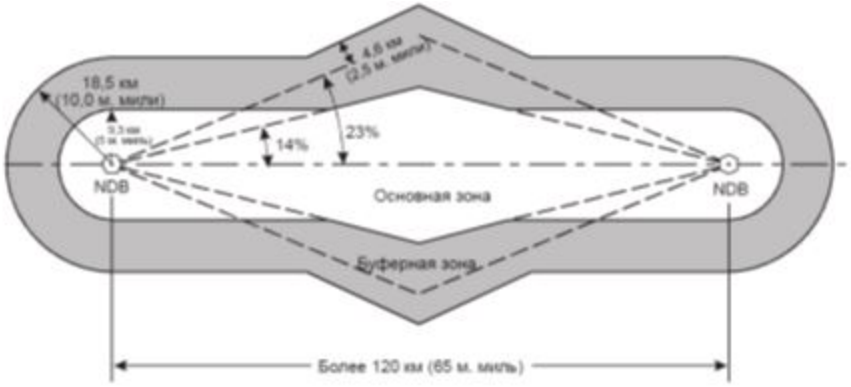
Негізгі аймақтың ені алшақтық бұрышына артады. Буферлік аймақ алшақтық бұрышымен және оның шетіне параллель буферлік аймақтың сыртқы жағынан қосымша белгіленген енімен анықталады.

Бұл ені:

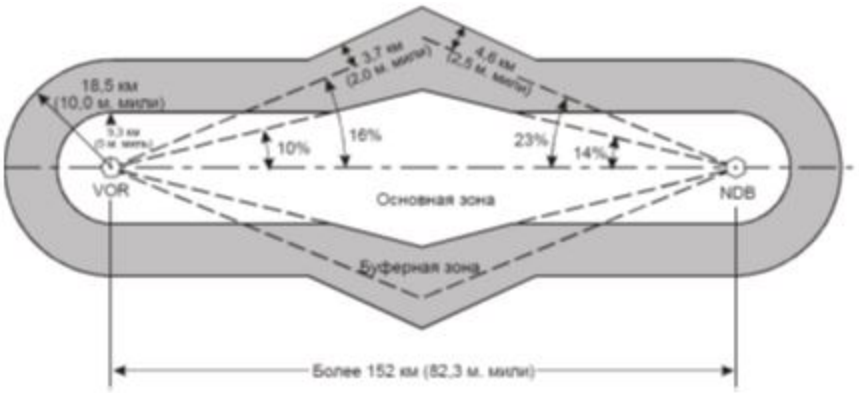
1) VOR маяктары үшін - 3,7 км (2 м. миль):



2) NDB үшін - 4,6 км (2,5 т. миль):



3) vor және NDB маяктары үшін - VOR жағынан-3,7 км (2 м. миль), NDB жағынан - 4,6 км (2,5 м. миль):



2. Төменгі эшелоннан төмен бағыт (авиациялық жұмыстар ауданы) бойынша ұшудың қауіпсіз биіктігін есептеу мынадай формула бойынша жүргізіледі:

Н қ. = Н шын.қ. + Н рел. -

Δ

Ht

мұндағы: Н шын.қ. – ұшудың шынайы қауіпсіз биіктігінің белгіленген мәні, м (фут)

;

Нрел. – ұшу бағыты кезеңіндегі табиғи кедергілерді ескере отырып, жер бедерінің ең жоғары нүктесінің абсолюттік биіктігі, м (фут);

Жасанды кедергілердің биіктігі Н реледе ескеріледі. Ұшу жылдамдығы сағатына 260 км-ден астам, ал таулы жерлерде-барлық жағдайларда белгіленген жолақ ені шегіндегі ұшу жылдамдығына қарамастан, м;

Δ

Ht – мынадай формула бойынша анықталатын биіктік өлшегіштің әдістемелік температуралық түзетуі:

$$\Delta Ht = \frac{t - 15 \text{ град.}}{300} \text{ x } H \text{ испр.}$$

мұндағы: Нтүзет. = Ншын.қ. + Нрел., ал to – минималды қысым нүктесіндегі жердегі нақты ауа температурасы, град. Цельсий.

3. Температура бойынша түзетуге қойылатын талаптар

Қону әуеайлағы үшін ең төменгі қауіпсіз абсолюттік биіктіктер жер бетіндегі қоршаған ауаның температурасы стандартты атмосферада көзделетін температурадан әлдеқайда төмен болған жағдайда түзетіледі. Мұндай жағдайларда жуық түзету биіктік өлшегішті орнату орнындағы температураны өлшеу кезінде стандартты температурадан төмен әрбір 10°С-қа қатысты биіктікті 4% - ға арттырудан тұрады. Бұл -15°С-тан жоғары температурада биіктік өлшегішті орнату орнының барлық абсолютті биіктігі үшін қауіпсіз.

Төмен температура үшін 1-кестеден дәлірек түзетулер анықталуы керек. Бұл кестелер теңіз деңгейіндегі әуеайлақ үшін есептелген. Осыған байланысты олар жоғары аэродромдар үшін консервативті мәндер береді. Нақты әуеайлақ немесе биіктік өлшегішті орнату орны үшін немесе кестелерде жоқ "нақты шарттарға түзетулер" мәндері үшін түзетулер мәндерін есептеу.

Ұшқыштың ең аз жарияланған салыстырмалы / абсолюттік биіктіктерге қосатын мәндері (м):

1-кесте

Температура на аэродроме (°C)	*Высота над превышением места установки высотомера (м)*													
	60	90	120	150	180	210	240	270	300	450	600	900	1 200	1 500
0	5	5	10	10	10	15	15	15	20	25	35	50	70	85
–10	10	10	15	15	25	20	25	30	30	45	60	90	120	150
–20	10	15	20	25	25	30	35	40	45	65	85	130	170	215
–30	15	20	25	30	35	40	45	55	60	85	115	170	230	285
–40	15	25	30	40	45	50	60	65	75	110	145	220	290	365
–50	20	30	40	45	55	65	75	80	90	135	180	270	360	450

Ұшқыштың ең аз жарияланған салыстырмалы / абсолютті биіктіктерге қосатын мәндері (фут):

Температура на аэродроме (°C)	Высота над превышением места установки высотомера (фут)													
	200	300	400	500	600	700	800	900	1 000	1 500	2 000	3 000	4 000	5 000
0	20	20	30	30	40	40	50	50	60	90	120	170	230	280
–10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	150	200	290	390	490
–20	30	50	60	70	90	100	120	130	140	210	280	420	570	710
–30	40	60	80	100	120	140	150	170	190	280	380	570	760	950
–40	50	80	100	120	150	170	190	220	240	360	480	720	970	1 210
–50	60	90	120	150	180	210	240	270	300	450	590	890	1 190	1 500

Нақты шарттарға түзетулер

1-кесте биіктік бойынша температураның сызықтық өзгеруі болжамында есептелген . Ол t0, H, L0 және HSS мәндерінде белгілі бір жағдайларда температуралық түзетулерді есептеу үшін қолданылатын төмендегі теңдеуге негізделген. Бұл теңдеу биіктік өлшегіштерді орнату орындары үшін дәл түзетуден 5% шегінде 3000 м (10 000 фут) дейін және осы жерге қатысты 1500 м (5000 фут) дейінгі ең төменгі биіктіктерде ерекшеленетін нәтижелер береді:

$$\text{Поправка} = H \times \left(\frac{15 - t_0}{273 + t_0 - 0{,}5 \times L_0 \times (H + H_{SS})} \right)$$

мұндағы H – биіктік өлшегішті орнату орнына қатысты ең аз биіктік (егер өзгеше көрсетілмесе, орнату орны әдетте әуеайлақ болып табылады);

t0 = T aerodrome + L0 × H aerodrome – әуеайлақтағы (немесе температура туралы деректерді ұсынатын көрсетілген пунктте) теңіз деңгейіне келтірілген температура;

L0 = 0,0065°C на м или 0,00198°C на фут;

Hss – биіктік өлшегішті орнату орнының артуы;

T aerodrome – әуеайлақтағы температура (немесе температура туралы деректерді ұсынатын көрсетілген пунктте);

H aerodrome – превышение аэродрома (или указанного пункта, предоставляющего данные о температуре).

Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында
ұшуды жүргізу қағидаларына
8-қосымшасы

ӘК-лерінің ұшып көтерілу және қонуы үшін әуеайлақтардың пайдалану минимумдарын айқындау 1-тарау. Әуеайлақтарды пайдалану минимумдары 1-параграф. Жалпы ережелер

1. Осы қосымша Ауа райын талғамайтын ұшулар жөніндегі нұсқаулықтың (Doc 9365-AN/910 ИКАО), ӘК-лерінің ұшуларды жүргізу қағидаларының (Doc 8168 OPS/611 ИКАО) және EU 965/2012 Еуропалық қағидалардың талаптарын есепке ала отырып, " ӘК пайдаланудың "Халықаралық коммерциялық әуе көлігі. Ұшақтар" I-бөлігі, " Халықаралық коммерциялық әуе көлігі. Тікұшақтар" III-бөлігі" ИКАО Конвенциясына 6-Қосымшасының халықаралық стандарттарының талаптарына сәйкес әзірленді.

2. Әр ӘК пайдаланушы (бұдан әрі - пайдаланушы) әр ұшу үшін қолданылатын әуеайлақ үшін пайдаланушылық минимумдарды белгілейді және бұндай минимумдарды айқындау әдістерін уәкілетті ұйымда бекітеді.

Осындай минимумадар мемлекеттен арнайы рұқсат алған жағдайларды қоспағанда, осындай әуеайлақтар үшін олар орналасқан мемлекет белгілеген минимумдардан кем емес.

Ескерту. 2-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

3. Деректі ұшу үшін әуеайлақтың пайдаланушылық минимумдарының мәндері сыртқы көздер мен борттық аспаптар мен жабдықтың көмегімен алынған ақпарат жиынтығы ӘК-ні ұшудың қажетті траекториясы бойынша ұшу мүмкіндігін қамтамасызететіндей етіп таңдалады.

Әуеайлақтың пайдаланушылық минимумдарының мәндерін айқындаған кезде көптеген факторлар есепке алынады, олар негізгі үш топқа бөлінген:

1) жүйенің жерүсті элементтері, сонымен қатар жерүсті жабдығырың құрылмасы, техникалық қызмет көрсету және пайдалану;

2) ӘК және оның жабдығының сипаттамалары; және

3) пайдаланушының қағидалары, ұшу экипажының дайындығы мен тәжірибесі.

4. ӘК ҰТС әуе кеңістігіне және аспаптар бойынша қонуға жақындаудыбасқаруға байланысты түрлі маневрлердіорындауға қажетті көруне тікелей әсер етеді. ҰТС ең маңызды элементі – жылдамдық болып табылады.

Санаттар бойынша ұшақтарды жіктеу кезінде есепке алынатын критерий болып отырғызу конфигурациясында барынша көп сертификатталған отырғызусалмағымен құлдилау жылдамдығынан (Vso) 1,3 есе асатын немесе құлдилау жылдамдығынан (Vslg) 1,23 есе асатын ҰҚЖ (Vat) шегін қиып өтудің аспаптық жылдамдығы болып табылады. Егер Vso және Vslgжылдамдығының екі мәні де бар болса, Vat ретінде жоғарырақ мән қолданылады:

A санаты – 169 км/сағ (91 уз) IAS кем;

B санаты – 169 км/сағ (91 уз) немесе одан көп, бірақ 224 км/сағ (121 уз) IAS кем;

C санаты – 224 км/сағ (121 уз) немесе одан көп, бірақ 261 км/сағ (141 уз) IAS кем;

D санаты – 261 км/сағ (141 уз) немесе одан көп, бірақ 307 км/сағ (166 уз) IAS кем;

E санаты – 307 км/сағ (166 уз) немесе одан көп, бірақ 391 км/сағ (211 уз) IAS кем;

5. Әуеайлақтың пайдаланушылық минимумдарын айқындаған кезде ұшудың төмендегі сатылары есепке алынады:

1) ӘК тұрағы орнынан старт орнына дейін, сонымен қатар отырғызудан кейінгі жүрісті аяқтау орнынан ӘК тұрағына дейінгі жер бетімен жүру;

2) ұшып көтерілу және биіктікке көтерілудің бастапқы сатысы;

3) қонуға жақындаудың аяққы сатысы, қону және жүріс.

6. Қонуға жақындау және қону үшін әуеайлақтың пайдаланушылық минимумдарын айқындаған кезде төмендегі нақты факторлар есепке алынады:

1) бортта орнатылған аспаптар мен жабдықты қолданып және навигациялық құралдар қамтамасыз ететін бағыттау есебінен қонуға жақындаудың жоспарланған траекториясы бойынша ұшатын ӘК дәлдігі;

2) ӘК сипаттамалары (мысалы, габариттері, жылдамдығы, екінші шеңберге кету сипаттамалары) және жүйенің жерүсті элементі (мысалы, қонуға жақындау немесе екінші шеңберге кету аймақтарындағы кедергілер, визуалды және визуалды емес құралдардың бар болуы);

3) ұшу экипажының ӘК ұшқызу мәселелеріндегі біліктілігі;

4) ұшқызудың қолданылатын техникасы: аяққы учаскеде үздіксіз төмендеумен қонуға жақындаудың қорытынды сатысы (CDFA) орындала ма әлде сатылы төмендеу техникасы қолданыла ма;

5) ұшқышқа ӘК басқару үшін қажетті сыртқы визуалды ақпараттың көлемі;

6) бүкіл жүйенің қанағғатанрлық сипаттамаларын көрсеткен кезде осы факторлардың барлығының өзара байланысы.

7. Қондыру дистанциясын айқындаған кезде курсқа шығарған кезде басқару жүйесінің болуы шешуші фактор болып табылады. Курсқа шығару кезінде басқару жүйесі жоқ болған жағдайда – қону кезеңіндегі жылдамдықты төмендету кезінде ӘК-ні басқаруға жеткілікті ҰҚЖ-дағы көрінудің ең аз қашықтығы болып 125 метр көріну болып саналады. ILS жабдығы бойынша III/E/3 немесе III/E/4 ретінде жіктелетін III санат бойынша ILS жабдықталған әуеайлақтарда ақпараттың қажетті дәлдігі мен тұтастығын қамтамасыз ететін курсқа шығару кезінде басқару жүйесін қолдану жағдайларында 75 метрге тең ҰҚЖ-дағы көріну қашықтығының минимумы қолданылады. Бұл ең аз шама ӘК-ні ҰҚЖ-да рульдеуге қойылатын ең аз визуалды талаптарға негізделген. Жерде ҰҚЖ-дан терминал ғимаратына дейін жер бетіндегі қозғалыстар әуежайда көріну 150 метрден кем болған кезде ұшуларды қамтамасыз ету үшін қосымша инфрақұрылымның бар болуын талап етеді.

Санаттар бойынша ILS жабдығын жіктеу және санаттың төмендеуі осы Қағидаларға 9-қосымшаның 24-кестесінде келтірілген.

Ескерту. 7-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

8. Соңғы учаскеде үздіксіз төмендеумен қонуға жақындау кезіндегі ұшу техникасы (бұдан әрі - CDFA) жарамды ӘК жермен соқтығысу тәуекелін (бұдан әрі - CFIT) кеміту мақсатында ұсынылады. Егер CDFA ұшу техникасы, мысалы, қонуға сатылы жақындау кезінде қолданылмаса, VIS/RVR мәнін ұлғайту қажеттілігі туындайды. Егер сыни нүктеде қонуға жақындау орнықсыз болса, ұшқышқа тік жазықтықта маневр жасау үшін қосымша уақыт қажет. CDFA ұшу техникасын қолданбай қонуға жақындауды орындаған кезде VIS/RVR мәндері қону сатысына визуалды көшуді қамтамасыз ету үшін A және B санатты ӘК үшін 200 м-ге ұлғаяды, және C мен D санатты ӘК үшін 400 м-ге ұлғаяды.

2- параграф. Ұшып көтерілу үшін минимумдар

9. Ұшып көтерілу минимумдары RVR немесе VIS шекті мәндерінде көрсетіледі. Егер ұшып шығу кезінде кедергілерді көзбен көріп шолудың нақты қажеттілігі бар болса, ұшып көтерілу минимумдарына БТШБ шекті мәндері енгізіледі. Егер осындай кедергілерден ұшып өту биікке көтерілу градиенттерін немесе белгіленген ұшып шығу траекторияларын қолдану сияқты баламалы сұлбалар есебінен орындалса, БТШБ ең аз мәндері келісілмейді. Ұшып шығу минимумдары жер бедері мен кедергілерден ұшып өту, ӘК басқарылушылығы мен ұшы сипаттамалары, визуалды құралдардың бар болуы , ҰҚЖ сипаттамалары, навигациялық құралдар мен бағыттау құралдарының бар болуы, штаттан тыс жағдайлар, мысалы қозғалтқыштың тоқтауы, жәнеҰҚЖ ластануы немесе жел сияқты жағымсыз метеорологиялық жағдайларды есепке алады.

10. Ұшып көтерілу минимумдар осы Қағидаларға 9-қосымшасының 1-кестесінде келтірілген.

Бұл минимумдарды қолдану төмендегі факторларға негізделген:

1) ұшу сипаттамалары мен көп қозғалтқышты газ-турбиналы ӘК үшін типтік экипаж кабинасының аспаптық жабдығы;

2) белгіленген минимумдарды қолдануды көздейтін экипаж біліктілігінің кешенді бағдарламалары;

3) кез келген қажетті қолданыстағы жабдықпен (MEL) ұшу жарамдылығының кешенді бағдарламалары;

4) сенімділік пен бүтіндіктің қажетті дәрежесін қамтамасыз ететін бағдарламаларды қоса алғанда, тиісті минимумдарды қамтамасыз ету үшін орнатылған құралдардың бар болуы;

5) ӘК эшелондауды қамтамасыз ету үшін ӘҚҚ органдарының бар болуы және ұшулар қауіпсіздігіне қатысты метеорологиялық ақпаратты, NOTAM және басқа да ақпаратты уақтылы және дәл ұсыну;

6) ҰҚЖ мен әуежайдың стандартты конфигурациялары, кедергілерден ұшып өту биіктігі, іргелес аумақ және мерзімді халықаралық ұшуларға қызмет көрсететін негізгі құралдардың басқа да типтік сипаттамалары;

7) ерекше назар салуды талап етпейтін шектеулі көрінудің әдеттегі жағдайлары (мысалы тұман, жауын-шашын, мұнар, желдің құрамдас бөлктері);

8) авариялық жағдайларда әрекет етудің баламалы жоспарлардың бар болуы.

11. Әуеайлақтың пайдаланушылық минимумдары осы тараудың талаптарына сәйкес жасанды ҰҚЖ-да белгіленеді.

Топырақты ҰҚЖ-дан ұшып шығу үшін әуеайлақтың пайдаланушылық минимумдарын айқындау осы қосымшасының 3-параграфында келтірілген.

Ұшып шығуға пайдаланушылық минимумдар қосалқы әуеайлақ бар болған жағдайда қолдануға болады, ол нақты және ұшып келу уақытына болжалданатын қону үшін минимумнан төмен емес ауа райымен таңдалады, ал ұшып шығу әуеайлақтан ұшу уақыты (қашықтығы) ҰПН-ға сәйкес айқындалады, ірақ барлық жағдайларда төмендегілерден аспайды:

екі қозғалтқышы бар ұшақтар үшін бір сағаттан;

үш немесе одан астам қозғалтқыштары бар ұшақтар үшін екі сағаттан;

қосалқы әуеайлағына кетудің уақыты ұлғайтылған ұшуларды орындайтын (EDTO) ұшақтар үшін – нақты ұшып шығу салмағын есепке ала отырып, уәкілетті ұйым бектікен қосалқы әуеайлағына кетудің барынша көп уақыты шегінде.

Қосалқы әуеайлақ болмаған кезде ұшып шығуға шешім ұшып шығу әуеайлақтың метеожағдайлар кезінде оған қону үшін минимумнан төмен емес қабылданады.

Ескерту. 11-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

12. Ұшып көтерілуге минимум төменгі жағдайларда ҰҚЖ-дағы ӘК-ні басқару кезінде визуалды бағдарлануға жеткілікті көрінуді қамтамасыз ету шартымен таңдап алынады:

1) қолайсыз жағдайлар кезінде тоқтатылған ұшып көтерілу;

2) ең қажетті қозғалтқыш істен шыққаннан кейін жалғастырылған ұшып көтерілу жағдайында.

13. Қажетті RVR/VIS.

Көп қозғалтқышты ӘК үшін ұшу сипаттамалары ұшып көтерілудің кез келген сәтінде ұшудың ең қажетті қозғалтқышы істен шыққан жағдайда, тоқтатылған ұшып көтерілу үшін берілген әуеайлағы учаскесінің шегінде толық доғара отырып, ұшып көтерілуді тоқтатуға және ұшып көтерілу аймағындағы кедергілерден қауіпсіз ұшып өту өлшемдерін сақтай отырып, 450 м (1500 фут) биіктікте ұшып көтерілуді жалғастыруға мүмкіндік береді. Пайдаланушы белгілейтін ұшып көтерілуге минимумдар ҰҚЖ-дағы көріну қашықтығы (RVR) немесе қайта саналған метеорологиялық көріну (CMR) арқылы беріледі, олар осы Қағидаларға 9-қосымшасының 1 және 2-кестесілерде келтірілген.

14. Сипаттамалары осы қосымшасының 15-тармағының талаптарына сәйкес келмейтін көп қозғалтқышты ӘК үшін ұшып көтерілу кезінде ең қажетті қозғалтқыш

істен шыққан жағдайда, шұғыл қону қажеттілігі туындағанда, сонымен қатар ұшып көтерілу аймағында кедергіні визуалды айналып өту қажеттілігі туындауы мүмкін. Мұндай ӘК олар белгілі бір нысанда қозғалтқышты істен шығарып, кедергілерден өту биіктігінің ең аз өлшемдеріне сәйкес келу жағдайында ұшып көтерілу үшін мынадай төменде көрсетілген ең аз талаптары қолданылады. Бұл жағдайда ұшып көтерілу үшін пайдаланушы белгілеген минимумдар бір істен шыққан қозғалтқыш кезінде (OEI) қауіпсіз бейін салынуы мүмкін биіктікте негізделеді. ҰҚЖ-дағы көру мүмкіндігінің ең аз қашықтығы жоғарыда осы Қағидаларға 9-қосымшасының 1 және 2-кестесілерінде көрсетілген мәндерінен немесе 3-кестесінде көрсетілген мәндерінен төмен болмауы тиіс.

15. Егер RVR немесе VIS туралы ақпарат жоқ болса, ӘКК ұшып көтерілу үшін нақты метеожағдайдың минимумдарға сәйкестігін айқындағанға дейін ол ұшып көтерілуді бастамайды.

3-параграф. Топырақты ҰҚЖ-дан ұшып көтерілуі үшін әуеайлақтың пайдаланушылық минимумдары

16. Жарық техникалық жабдығы немесе таңбалауы бар топырақты ҰҚЖ-дан (бұдан әрі - ТҰҚЖ) ұшып көтерілу үшін әуеайлақтың пайдалану минимумдары ТҰҚЖ ұшып көтерілу үшін тиісті пайдалану минимумдарына тең.

17. ТҰҚЖ таңбалау және жарық техникалық жабдықтар болмаған кезде ұшып көтерілу үшін әуеайлақтың пайдаланушылық минимумдары қондырудың пайдаланушылық минимумдарына тең болып белгіленеді.

18. Көру мүмкіндігі бойынша қонуға арналған минимум 2000 м асқан жағдайларда, ұшып көтерілу үшін минимум 2000 м тең көру мүмкіндігі бойынша белгіленуі мүмкін.

4-параграф. Ұшып көтерілу үшін әуеайлақтың пайдалану минимумын төмендету мүмкіндіктері

19. Пайдаланушыға RVR бойынша ұшып көтерілу үшін минимумды төмендегі жағдайларда (A, B және C санатты ӘК) 125 м дейін немесе (D санатты ӘК) 150 м дейін азайтуға рұқсат етіледі:

1) көріну мүмкіндігі төмен жағдайларда рәсімдер қолданылады (LVP);

2) ҰҚЖ-ның жоғары қарқынды ось жарықтары 15 м аспайтын аралықта белгіленеді және жоғары қарқынды қондыру жарықтары 60 м немесе одан да аз аралықта белгіленген. Жарықтар жанып тұруы тиіс;

3) ұшу экипажының мүшелері ұшу тренажерлерінде айтарлықтай дайындықтан өткен;

4) ӘК кабинасынан екпін алу басталатын нүктеде ұзақтығы 90 м учаске көзбен көріп қарастырылады;

5) RVR қажетті мәндері өлшеудің барлық үш нүктесінде алынған;

6) ҰҚЖ-да ілінісу коэффициентін (тежеу тиімділігін) есепке ала отырып, ұшып көтерілуге желдің бүйір құрамдас бөлігі осы ӘК типі үшін ҰПН-да көрсетілген шектеулерден аспайды;

7) ҰҚЖ-да ылғалдың, судың, құрғақ немесе сулы қардың, мұздың бар болуы ӘК осы типі үшін ҰПН-да көрсетілген мәндерін аспайды;

8) ұшып көтерілу әуеайлақ үшін қосалқы әуеайлақ бар.

20. Пайдаланушы төмендегі жағдайларда ұшып көтерілу минимумын 125 м-ден кем RVR дейін (A, B және C санатты ӘК) немесе 150 м кем (D санатты ӘК), бірақ 75 м кем емес етіп кемітуге рұқсат етіледі:

1) ӘК бүйірлік ауытқулар бойынша бекітілген жүйемен жабдықталса;

2) ұшып көтерілуді жүзеге асыру үшін HUD/HUDLS маңдай шынысында индикация жүйесі мақұлданса;

3) CAT III бойынша ҰҚЖ қорғау және жабдығының баламалы құралдары сәйкес келсе.

5-параграф. APV-мен CAT I бойынша және дәл емес жүйелер бойынша (Non-precision Approach) қонуға кірулер

21. CAT I бойынша қонуға кіру – аспаптар бойынша қонуға жақындау және ILS, MLS, GLS (GNSS/GBAS) жүйесін немесе ШҚБ (DH) 60 м (200 фут) кем емес және RVR 550 м кем емес болғанда қондыру радиолокаторын (PAR) қолданып қону.

22. Қонуға кірудың дәл емес жүйелері бойынша қонуға кірулер (NPA) – MDH кемінде 75 м (250 фут) және RVR/CMV 750 кем емес болатындай, осы Қағидаларға 9-қосымшасының 4-кестесінде сипатталған қызмет көрсету құралдарының (жүйелік минимумдар) кез келгенін қолданып, аспаптар бойынша қонуға кіру.

23. Тік бағыттаумен (APV) қонуға кіру – DH 75 м (250 фут) кем емес және ҰҚЖ-дағы көріну қашықтығы 600 м кем емес, қонуға дәл кіру және қону үшін белгіленген қағидаларға сәйкес келмейін бүйірлік және тік бағыттауды қолданып аспаптар бойынша қонуға кіру.

24. ШҚБ (DH). Пайдаланушы қонуға кіру үшін қолданылатын ШҚБ төмендегілерден кем емес екеніне кепілдік береді:

1) қонуға кіру құралдары қажетті визуалды бағдарларсыз қолданылуы мүмкін ең аз биіктік; немесе

2) ӘК санаты үшін ОСН;

3) егер қолданылатын болса, қонуға кіру сұлбасының салыстырмалы ШҚБ (DH) жарияланған;

4) CAT I бойынша қонуға кірулер үшін 60 м (200 фут);

5) осы Қағидаларға 9-қосымшасының 4-кестесіндегі жүйелік минимумдар;

6) ӘК ҰПН-дағы (AFM) немесе жоғарыдағы мәлімденген болса, баламалы құжатта көрсетілген ең кем салыстырмалы ШҚБ (DH).

25. Төмендеудің минималды салыстырмалы биіктігі (MDH). Пайдаланушы қонуға кіру үшін ТЕБ төмендегілерден аз болмайтынына кепілдік береді:

1) ӘК санаты үшін ОСН;

2)осы Қағидаларға 9-қосымшасының 4-кестесіндегі жүйелік минимумдар; немесе

3) егер жоғарыдағы мәлімденсе, ТЕБ ҰПН-да (AFM) айқындалған.

26. Визуалды бағдарлану.

Ұшқыш, жоспарланатын ҰҚЖ қонуда мынадай көзбен көру бағдарының бірін анық көрмегенге және танымағанға дейін MDA/MDH төмен қонуға кіруды жалғастырмайды:

1) ҰҚЖ жақындау жарықтары жүйесінің элементтері;

2) ҰҚЖ-ның басталатын жері;

3) ҰҚЖ-ның басталатын жерін таңбалау;

4) ҰҚЖ-ның басталатын жерінің кіру жарықтары;

5) ҰҚЖ-ның басталатын жерінің тану жарықтары;

6) глиссаданың көзбен көру индикацияларының жарықтары;

7) жерге қону аймағы немесе жерге қону аймағын таңбалау;

8) жерге қону аймағының жарықтары;

9) ҰҚЖ-ның қону жарықтары; немесе

10) басқа да көзбен көру бағдары.

27. САТ I бойынша ұшулар үшін ең төмен белгіленген DH, егер баламалы қауіпсіздік дәрежесі осымша сұлбаларды немесе ұшуларды жүргізу талаптарын орындау есебінен қол жеткізілмесе, 60 м (200 фут) құрайды.

6-параграф. RVR/ қайта есептелген метеороллогиялық көріну (CMV) белгілеуге критерийлер

28. Осы Қағидаларға 9-қосымшасының 5-кестесінде тәптіштелген RVR/CMV ең кем ұйғарынды мәндерін белгілеу үшін аспаптар бойынша қонуға кіру жабдыққа қойылатын талаптарға және соларға байланысты жағдайларға сәйкес келеді:

1) жабдық болатын А және В санатты ӘК үшін 4,5 градусты қоса алғанда немесе С және D санатты ӘК үшін 3,77 градусты қоса алғанда 4,5 градусқа дейінгі айқындалатын тік бейінмен аспаптар бойынша қонуға кіру:

ILS/MLS/GLS/PAR, немесе тік бағыттаумен (APV) қонуға кіру, және бұнда аяққы қондыру түзуі А және В санатты ӘК үшін 15 градустан артық емес немесе С және D санатты ӘК үшін 5 градустан артық емес жылжыған;

2) NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA немесе RNAV/ LNAV жабдығы болатын, 5,6 км (3NM) тең қонуға кірудың аяққы сатысының учаскесімен А және В санатты ӘК үшін 4,5 градусты қоса алғанда немесе С және D санатты ӘК үшін 3,77 грдаусты қоса алғанда 4,5 градусқа дейінгі айқындалатын тік

бейінмен аспаптар бойынша қонуға кіру, олар сондай-ақ төмендегі критерийлерге сәйкес келеді:

түпкілікті қондыру түзуі А және В санатты ӘК үшін 15 градустан артық емес немесе С және D санатты ӘК үшін 5 градустан артық емес жылжыған және FMS/RNAV немесе DME үшін қолданыла алатын FAF қонуға кірудың бастапқы сатысының нүктесі немесе төмендеудің басталуы мүмкін жерде белгіленген басқа да тиісті Fix нүктесі, немесе бұрылысты бастау нүктесіне дейінгі қашықтық (бұдан әрі - THR); және

егер екінші шеңберіне кету нүктесі (бұдан әрі - MAPt) уақыт бойынша айқындалса, FAF бастап THR дейінгі қашықтық 8 теңіз мильдерге тең немесе одан кем;

3) NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA немесе RNAV/ LNAV жабдығы бар аспаптар бойынша немесе MDH ≥ 366 м (1200 фут) болғандағы қонуға кірулар осы тармақтың 2) тармақшасында көрсетілген критерийлерді қанағаттандырмайды.

29. CDFA техникасын қолданып қонуға кірудан кейінгі екінші шеңберіне кету ШҚБ-ға (биіктікке) немесе MAPt нүктесіне жеткенде, бұлардың қайсысы жылдамырақ болуына қарай орындалады. Екінші шеңберіне кету ресімінің бүйірлік бөлігі, егер қонуға кіру сұлбасында басқасы көрсетілмесе, MAPt арқылы өтеді.

7-параграф. Тік дәлдеумен қонуға кіру(APV) және дәл емес жүйелер бойынша қонуға кіру CAT I үшін RVR/CMV/VIS бойынша минимумды айқындау

30. Минимум RVR/CMV/VIS минимумы осы Қағидаларға 9-қосымшасының 5 немесе 6-кестесінен алынған ең үлкен мәндер бойынша белгіленеді, бірақ 6-кестесінде көрсетілген қолданылатын максимум мәнінен артық емес.

31. Осы Қағидаларға 9-қосымшасының 6-кестесіндегі мәндер төмендегі формуладан алынған:

талап етілген RVR/VIS (м)

RVR/VIS (м) = [(DH/MDH(фут)×0,3048)/tana] – бағдар беру шамдарының ұзындығы (м).

қайда a – глиссада еңісінің есептеу бұрышы, мәні 3,00 градустан басталатын, сатылап 0,10 градусқа дейін еңіс бұрышына дейін 3,77 градусқа дейін ұлғаятын және кейін тұрақты болып қалады.

32. Формула қонуға кіру нақты глиссадасын немесе ҰҚЖ-ның бөлігі үшін бағдар беру шамдарының нақты ұзындығын қолданады.

33. Егер қонуға кіру көлбей ұшу учаскесінің үлесімен тең келсе немесе MDA/H жоғары болса, онда осы Қағидаларға 9-қосымшасының 5 және 6-кестесілерде көрсетілген RVR/CMV минималды мәндерге А және В санатты ұшақтары үшін және С және D санатты ұшақтары үшін 200 м қосылады.

34. Осы Қағидаларға 9-қосымшасының 6-кестесінде белгіленгендей 750 м-ден RVR кем болып келесі шартпен қолданылады:

1) (FALS) бағдар беру шамдары ҰҚЖ, (Runway Touchdown Zone Lights - RTZL) жерге қону аймағы шамдары ҰҚЖ және DH 60 м (200 фут) аспайтын (Centre line (RCLL) осьтік сызық шамдары ҰҚЖ жүйелерімен толықтырылған CAT I бойынша қонуға кіру үшін немесе;

2) HUDLS мақұлданған жүйесі немесе эквивалентті мақұлданған жүйе қолданылғанда RTZL және RCLL-сіз ҰҚЖ-на CAT I бойынша қонуға кіру үшін немесе борттық және жер үсті құралдарын пайдаланып қонуға кіру орындалады немесе DH-ге тең немесе 60 м (200 фут) артық директорлық қонуға кіру.

ILS шектеулі құрал ретінде қабылданбауы тиіс; немесе

3) жел әйнегіндегі аспаптардың көрсеткіштер индикациясының мақұлданған индикаторы қолданылғанда FALS, RTZL және RCLL мен қоса ҰҚЖ-на (APV) тік дәлдеп қонуға кіру үшін.

35. Алдыңғы әйнектің (HUDLS) деңгейінде орналасқан басқарудың будандық қону жүйесі (HUD/HUDLS) үшін және автоматтық қонуды орындау үшін осы Қағидаларға 9-қосымшасының 5-кестесінде келтірілген RVR мәнін төмен алуға рұқсат етіледі.

36. Визуалды құралдарға күндізгі жағдайларға арналған ҰҚЖ стандартты таңбалау және ҰҚЖ қонуға кіру шамдары жатады (ҰҚЖ қону шамдары, кіру шамдары, шектеу шамдары және кей жағдайларда сонымен қатар жерге қону шамдары немесе ҰҚЖ осьтік сызықтары).

Бағдар беру шамдарының қолайлы кескіндемелері осы Қағидаларға 9-қосымшасының 7-кестесінде сыныпталған және аталған.

37. ҰҚЖ-да (BALS) қону шамдарының кіші жүйесіне қолданылатын бағдар беру шамдарының ұзындығы көрініс немесе судың салдарынан 210 м аздау болса, бірақ бір жарық көкжиек болса, сол қолайлы RVR мәні мақұлданады.

38. Түнгі ұшулар немесе ҰҚЖ үшін бағдар беру шамдары талап етілетін кез келген ұшулар үшін, шамдар пайдалануға жарамды болуы тиіс, тек осы Қағидаларға 9-қосымшасының 8-кестесінде қарастырылғаннан басқа.

39. Егер төмендегі шарттардың біреуін ШҚБ (шешім қабылдау биіктігін) (DH) қолдану қарастырылған жағдайда, төмендеуі CAT I бойынша қонуға кіру үшін RVR 800 м кем қолданылады:

1) ILS немесе MLS, не болмаса GLS жүйесіне қосылған қолайлы автоұшқыш үшін шектеу жарияланбаған;

2) EVS көзбен көру мүмкіндігі кең техникалық көру жүйесін немесе баламасы бар қуатталған жүйені қоса алғанда HUDLS жүйесі мақұлданған;

3) (RTZL) жерге қону аймағының шамдары немесе (RCLL) осьтік сызық шамдары бар жерде RVR/CMV 600 м кем қолданылмайды;

4) осы Қағидаларға 9-қосымшасының 5-кестесінде көрсетілген RVR 800 м кем(FALS) бағдар беру шамдарының толық жүйесі, (RTZL) қону аймағының шамдары және (RCLL) осьтік сызық шамдарымен ҰҚЖ-ға (APV) тігінен жетелеу арқылы қонуға кіру

үшін, қуатталған HUDLS жүйесі немесе баламасы бар қуатталған жүйе қолданған жағдайда, не болмаса (DH) ҰҚЖ-ғына дейін түзу немесе 75 м (250 фут) артық қонуға кіру кезінде қолданылады.

8-параграф. CAT I (LTS CAT I) бойынша стандартты биіктіктен төмен жағдайда қонуға кіру

40. CAT I (LTS CAT I) бойынша стандартты биіктіктен төмен жағдайда қонуға ену төмендегі шарттар кезінде қолданылады:

ШҚБ (DH) CAT I (LTS CAT I) бойынша стандартты биіктіктен төмен болуы тиіс:

1) минималды ШҚБ (DH), AFM айқындалған (шамалап алғанда);

2) қонуға тура кіру минималды биіктік кезінде визуалды тұспалдарын қолданбауға болатын жабдық қолданылса;

3) ӘК сыныптамасы үшін ОСН жарияланған;

4) ұшу экипажы өзінің біліктілігіне сәйкес төмендеуге құқығы бар ШҚБ (DH) жөнінде;

5) 60 м (200 фут).

41. ILS/MLS жүйелері, конуға кіру CAT I (LTS CAT I) төмен қамтамасыз етілсе төмендегідей сертификатталады:

1) ҰҚЖ-дағы (RVR) көріну алыстығы кемінде 450 м минимумы бойынша класы I/T/ 1;

2) ҰҚЖ-дағы (RVR) көріну алыстығы кемінде 450 м аз болса класы II/D/2.

Егер екі деңгейлі сипаттаманы қамтамасыз ететін болса ILS жекеленген қызмет көрсету құралдары жарамды.

ILS сыныптамасы осы тараудың 9-параграфында көрсетілген.

42. CAT I (LTS CAT I) бойынша стандартты биіктіктен төмен жағдайда қонуға кіру үшін төмендегідей көзбен шолу құралдары қажет:

1) стандартты күндізгі таңбалау, жақындап келу оттары, ҰҚЖ оттары, табалдырық және ҰҚЖ соңының оттары;

2) RVR 450 м кем емес ұшулар үшін қонудың қосымша аймақтарының оттары және (немесе) ҰҚЖ осьтік сызығының оттары.

43. RVR/CMV ҰҚЖ көру қашықтығының талап етілген мәні.

Пайдаланушы қолданатын CAT I бойынша стандартты ұшу биіктігінен төмен ең кіші минимумы осы Қағидаларға 9-қосымшасының 8-кестесінде көрсетілген.

44. Көзбен шолу құралдары ҰҚЖ стандартты күдізгі таңбалаудан, жақындау оттарынан, кіру ҰҚЖ оттарынан, шектеулі ҰҚЖ оттарынан тұрады, және 450 кем емес биіктікте RVR ұшуларды орындау үшін қону және/немесе белағаш сызығының оттары қосылады.

45. Ұшқыш жақындау оттарының орталықтізбегінің бірінен – бірі келетін үш оттан тұратын учаскені немесе қону оттары аймағын, немесе ҰҚЖ-ның белағаш сызығының

оттары, немесе осы оттардың көзбен шолуды орнатып және жалғастырмайынша ШҚБ (DH) бойынша қонуға кіруді орындамайды.

9-параграф. CAT II бойынша дәлме-дәл қонуға кіру және стандартты емес ұшулар

46. ILS/MLS жүйелері, CAT II бойынша қонуға кіру немесе CAT II (LTS CAT II) стандартты емес ұшулар II/D/2класс болып жіктеледі.

Егер екі деңгейлі сипаттамаларын қамтамасыз ететін болса ILS жекеленген қызмет көрсету құралдары жарамды.

47. CAT II үшін және CAT II (LTS CAT II) стандартты емес ұшулар ШҚБ (DH), төмен болмауы тиіс:

1) минималды ШҚБ (DH), AFM айқындалған (шамалап алғанда);

2) қонуға тура кіру минималды биіктік кезінде көзбен шолу тұспалдарын қолданбауға болатын жабдық қолданылса;

3) ӘК сыныптамасы үшін ОСН жарияланған;

4) ұшу экипажы өзінің біліктілігіне сәйкес төмендеуге құқығы бар ШҚБ (DH) жөнінде;

5) 30 м (100 фут).

48. Төмендегі көзбен шолу құралдары қажет:

1) стандарттық үдізгі таңба, жақындап келу оттары, ҰҚЖ оттары, табалдырық және ҰҚЖ соңының оттары

2) RVR 450 м кем емес ұшулар үшін қонудың қосымша аймақтарының оттары және (немесе) ҰҚЖ осі сызығының оттары.

3) RVR 400 м немесе одан аз ұшулар үшін ҰҚЖ қосымша белағаш сызығының оттары;

4) келтірілген(RVR) ҰҚЖ минималды көру қашықтығы:

CAT II үшін – осы Қағидалардың 9-қосымшаның 9-кестесінде;

CAT II (LTS CAT II) бойынша стандартты емес ұшулар үшін – осы Қағидалардың 9 -қосымшасының 10-кестесінде келтірілген;

CAT II (LTS CAT II) бойынша стандартты емес ұшулар үшін ҰҚЖ табалдырығы алдындағы жер бедері зерттеледі.

49. ҰҚЖ қажетті көру қашықтығы. Пайдаланушы CAT бойынша стандартты емес қонуға кіру кезінде қолданатын ең төмен минимумдар осы Қағидалардың 9-қосымшасының 10-кестесінде келтірілген.

10-параграф. CAT III бойынша дәл қонуға кіру

50. CAT III және RVR бойынша салыстырмалы ШҚБ (DH) бұл санаттарға кірмейтін болса, RVR қандай санат бойынша қонуға кіруға болатындығын айқындайды.

51. ШҚБ (DH):

1) AFM-да белгіленген (егер орнатылса) ең төменгі ШҚБ (DH);

2) қонуға дәл кірген кезде оған дейін жабдық қажетті көзбен көру түспалдарсыз қолданылатын ең төменгі биіктіктен;

3) ұшу экипажы өзінің біліктілігіне сай төмендеуге құқығы бар салыстырмалы ШҚБ-нен (DH) төмен емес.

52. Белгіленген ШҚБ-мен (DH) ұшулар орындалатын жағдайлар:

1) AFM-да белгіленген (егер орнатылса) ең төменгі ШҚБ (DH);

2) қонуға кіру жабдық пен әуеайлақтың жабдығы ШҚБ-сыз (DH) ұшулардың орындауны қолдайды;

3) ұшу экипажының біліктілігі ШҚБ-сыз (DH) ұшуларды орындауға мүмкіндік береді.

53. Белгіленген ШҚБ-сыз (DH) ұшулар орындалатын жағдайлар:

ШҚБ-сыз қонуға кіру, егер:

1) ШҚБ-сыз қонуға кіру ҰПН-да (AFM-да) көзделсе;

2) қонуға кіру құралдары және әуеайлақтың құралдар қонуға кіруді ШҚБ-сыз қолдай алатын болса;

3) пайдаланушыда ШҚБ-сыз CAT III бойынша қонуға кіруге уәкілетті ұйымнан алған рұқсаты бар.

Ескерту. 53-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

54. CAT III бойынша қонуға кіру үшін пайдаланушы қолданатын ең төменгі минимумдар осы Қағидаларға 9-қосымшасының 11-кестесінде келтірілген.

Параграф 11. Көзбен шолудың кеңейтілген мүмкіншіліктері бар техникалық тұрғы жүйесі (EVS). Көру жүйесін жетілдіру

55. ҰПН (AFM) мақұлдаған рәсімдері мен шектеулерге сәйкес мақсаттар үшін сертификатталған және қолданылатын көзбен шолудың кеңейтілген жүйесін қолданатын ұшқыш:

1) CAT I бойынша қонуға кіру үшін және CDFA техникасын қолдана отырып, (NPA) қонуға дәл емес кіру үшін осы Қағидаларға 9-қосымшасының 12-кестесінде берілген RVR/CMV 1-бағанда көрсетілген 2-бағаның мәндерге дейін азайта алады;

2) CAT I бойынша қонуға кіру кезінде:

бағдарларды көзбен көру EVS суретте бейнеленген және сәйкестендірілген жағдайда, ШҚБ (DH) төмен қонуға кіруді ҰҚЖ табалдырығынан асатын 30 м (100 фут) дейін жалғастыруға болады

бағдарларды көзбен көру кезінде ұшқыш бағдарларды EVS қолдауынсыз анық көретін және сәйкестендіретін жағдайда, ШҚБ (DH) төмен қонуға кіруді ҰҚЖ табалдырығынан асатын 30 м (100 фут) дейін жалғастыруға болады;

3) CDFA техникасын қолдана отырып, (APV) тігінен бағыттаумен қонуға кіру және (NPA) қонуға дәл емес бағыттау кезінде:

бағдарларды көзбен көру EVS суретте бейнеленген және сәйкестендірілген жағдайда, DH/MDH төмен қонуға кіруді ҰҚЖ табалдырығынан асатын 60 м (200 фут) дейін жалғастыруға болады

бағдарларды көзбен көру кезінде ұшқыш бағдарларды EVS қолдауынсыз анық көретін және сәйкестендіретін жағдайда, қонуға кіруді ҰҚЖ табалдырығынан 30 м (100 фут) төмен жалғастыруға болады;

56. EVSжетілдірілген көзбен шолу жүйесін қолдана отырып қонуға кіру үшін пайдаланушы қолданатын ең төменгі минимумдар осы Қағидаларға 9-қосымшасының 12-кестесінде келтірілген.

12-параграф. Жабдықтың істен шығуының немесе жұмысқа жарамдылығының төмендеуінің қону минимумдарына ықпалы

57. Бұл талаптар ұшу алдында да ұшу кезінде де пайдалануға арналған.

Егер жердегі құралдардың істен шығуы немесе жұмысқа жарамдылығының төмендеуі 300 м (1000 фут) төмен биіктікте орын алса, қонуға кіру ӘКК қалауы бойынша жалғасады.

Егер жердегі құралдардың істен шығуы немесе жұмысқа жарамдылығының төмендеуі 300 м (1000 фут) жоғары биіктікте орын алса, қонуға кіруге ықпалы осы Қағидаларға 9-қосымшасының 13 және 14-кестелерінде сипатталғандай қарастырылады , қонуға кіруден бас тартылуы да мүмкін.

58. Осы Қағидаларға 9-қосымшасының 13 және 14-кестелерінде жарияланған талаптар:

1) ҰҚЖ/FATO оттарының көптеген істен шыққан саны қолайсыз болады;

2) жақындату оттарының және ҰҚЖ/FATO оттарының болмауы жеке қарастырылады;

3) ҰҚЖ оттары және RVR айқындау жабдығы істен шыққан жағдайда, CAT II және CAT III бойынша қонуға кіруді орындауға рұқсат етілмейді;

4) ILS және MLS істен шығуынан өзгеше істен шығу ШҚБ-те (DH) емес, RVR ғана ықпал етеді.

59. Бір ұшқышпен ұшулар үшін пайдаланушы осы бөлімге сәйкес барлық қонуға кіру үшін ең төменгі RVR/VIS есептейді.

13-параграф. Шеңбер бойынша ұшу

60. MDH шеңбер бойынша ұшу үшін келесілерден жоғары белгіленеді:

1) ӘК санатты үшін OCH жарияланған;

2) осы Қағидаларға 9-қосымшасының 15-кестесінде көрсетілген шеңбер бойынша ұшудың минималды биіктігі;

3) DH /MDH аспаптар бойынша қонуға кірудің алдынғы рәсімдері.

61. Шеңбер бойынша ұшу үшін MDH осы қосымшасының 60-тармағында айқындалғандай әуеайлақтың MDH дейін артуын жариялауда көбейту жолымен есептеледі.

62. Шеңбер бойынша ұшудың ең төмен көріну келесілерден жоғары:

1) ӘК санаттары үшін шеңбер бойынша ұшулар үшін көрінудің, егерде ол жарияланған болса;

2) осы Қағидаларға 9-қосымшасының 15-кестесінде көрсетілген ең төмен көрінудің.

14-параграф. Визуалды кіру

63. Пайдаланушы визуалды қоңуға кіру үшін 800 м-ден кем болған RVR-ді пайдаланбайды.

15-параграф. RVR / CMV метеорологиялық көрімділікте жеткізілетін қайта есептеу

64. Пайдаланушы RVR/CMV көшуі ұшулар минимумын есептеу үшін пайдаланбайтынына кепілдік береді, басқа талап етілген RVR минимумын есептеу үшін 800 м кем болмайды, немесе ҰҚЖ алыстан көру бойынша мәліметтерді бар болған жағдайда.

Егер RVR әуеайлақтың пайдаланушы айқындаған мәнінен жоғары болса, мысалы " ҰҚЖ алыстан көріну 1500 м-ден артық", бұл хабарланған белгі болып келмейді.

65. VIS жайлы деректердің RVR түрленген кезде барлық басқа жағдайларда пайдаланушы осы Қағидаларға 9-қосымшасының 16-кестесі пайдаланатына кепілдік береді.

66. Пайдаланушы VIS аударымы RVR/ CMV ұшу үшін пайдалынбау керек, 800 м (1 /2 статуттық миля) кем емес RVR талап етілген басқа да минимумдарды есептеу үшін немесе, RVR жайлы хабарламалар бар болған жағдайда қамтамасыз етеді.

67. Басқа жағдайларда VIS-ты RVR аударғанда, пайдаланушы осы Қағидаларға 9-қосымшасының 15-кестесі пайдалану тиіс.

2-тарау. Ұшып-көтерілу мен қону үшін әуеайлақтардың пайдалану минимумдарын айқындау ерекшеліктері

68. Пайдаланушы ұшуды орындау болжанып отырған тікұшақ айлақтарына (әуеайлақтарына) арналған тікұшақтардың пайдаланатын үлгілері үшін минимумдарды белгілейді.

69. Минимумдарды айқындау әдісі уәкілетті ұйыммен келісіледі. Бұл минимумдар әрбір нақты жағдайдағы бұл мемлекеттің арнайы рұқсаттарын қоспағанда тікұшақ

айлағы орналасқан мемлекеттің уәкілетті органмен белгілеген минимумдардан төмен емес.

Ұшуда жоспарланбаған қосалқы әуеайлақ үшін бекітілген әдіс бойынша есеп жүргізуге тыйым салынбайды.

Ескерту. 69-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

70. Кез келген нақты ұшып көтерілу/қону үшін тікұшақ айлақтың (әуеайлақтың) минимумдарын айқындау кезінде пайдаланушы мынадай факторларды:

1) тікұшақтың үлгісі ұшу сипаттамаларын;

2) ұшу экипажының құрамы, оның даярлығын және ұшу тәжірибесін;

3) пайдаланатын ҰҚЖ өлшемдері мен сипаттамаларын;

4) сәйкестігі мен көзбен шолу және көзбен шолусыз жер үсті құралдарының сипаттамаларын;

5) ұшып көтерілу, қонуға кіру, теңестіру, іліну, қону, жүріп өту және екінші шеңберіне кету кезінде навигация және/немесе ұшуды басқару мақсаттары үшін пайдаланылатын тікұшақтың борттық жабдығын;

6) қажетті шешімдерді және оқыс рәсімдерді орындауды талап ететін қонуға кіру, екінші шеңберіне кету және ұшып шығу кезінде биіктік алу аймақтарындағы кедергілерді;

7) АҰҚ бойынша кіру рәсімдеріне арналған кедергілерден ұшып өтудің абсолюттік/салыстырмалы биіктігін;

8) айқындау құралын және әуеайлақтың метеожағдайлар туралы ақпарат беру рәсімін ескереді.

1-параграф. Ұшып көтерілу үшін тікұшақ айлақтың пайдалану минимумдары

71. Пайдаланушымен белгілеген ұшып көтерілуге арналған минимумдар ұшып көтерілу тікұшақ айлақтың сипаттамалары және тікұшақтың нақты үлгісі (оның жабдығы) ескеріле отырып, VIS немесе RVR мәндерінде көрсетіледі. Ұшып көтерілуден және/немесе мәжбүрлі қонудан кейін кедергілерді айналып өту қажет болған жағдайда ұшып көтерілуден соң ұшып көтерілуге арналған қосымша шарттар – БТШБ орындалады.

72. Ұшып көтерілуге арналған минимумдар қолайсыз жағдайларда ұшып көтерілу тоқтатылған жағдайда және сындарлы қозғалтқыш істен шыққан кезде ұшып көтерілуді жалғастырған жағдайда тікұшақты басқару мүмкіндігін қамтамасыз ету ескеріле отырып, белгіленеді.

73. Түнде ұшуларды орындаған кезде FATO/ҰҚЖ аймағын және түспалдар жарықтандыру үшін жерүсті жарық-дабыл жабдығы орнатылады.

74. 1-сыныпты ҰТС бар тікұшақтармен ұшуды орындау үшін пайдаланушы осы Қағидаларға 9-қосымшасының 17-кестеге сәйкес ұшып көтерілуге арналған минимумдар кем дегенде тиісінше RVR мен VIS мәнін белгілейді.

75. Тікұшақ экипажы ұшып көтерілу траекториясы түспалдардан бос екендігіне көз жеткізеді.

76. 2-сыныпты ҰТС бар тікұшақтармен құрлық тікұшақ айлақтардан ұшуды орындау кезінде тікұшақ экипажы RVR/VIS 800 м ұшып көтерілу үшін минимумына сәйкес әрекет етеді және 1-сыныпты ҰТС бар тікұшақтармен маневрлігіне қол жеткізуге дейін ұшып көтерілу кезінде бұлттылыққа кірмейді;

77. Теңіз тікұшақ айлақтарынан 2-сыныпты ҰТС бар тікұшақтармен ұшуды орындау кезінде тікұшақ экипажы 1-сыныпты тікұшақтарға арналған минимумдардан төмен емес минимумдарға сәйкес әрекет етеді және 1-сыныпты ҰТС бар тікұшақтармен маневрлігіне қол жеткізуге дейін ұшып көтерілу кезінде бұлттылыққа кірмейді;

78. VIS RVR-да ұшу үшін минимумдарды есептеу үшін қолданылмайды.

2-параграф. Дәлме-дәл емес қонуға кіру үшін тікұшақ айлақтың пайдалану минимумдарын айқындау

79. Пайдаланушы глиссаданы (тек қана LLZ), VOR, NDB, SPA, VDF, ARA және GNSS жасақтамай ILS пайдалануға негізделетін дәлме-дәл емес кіруге арналған жүйе минимумының осы Қағидаларға 9-қосымшасының 19-кестеде көрсетілген ТЕБ (MDH) мәндерінен төмен болмауын қамтамасыз етеді.

80. Пайдаланушы қонуға дәлме-дәл емес кіруге арналған MDH:

1) тікұшақтың осы санаты үшін кедергілерден ұшып өтудің ең төменгі биіктігі (OCH/OCL) мәнінен; немесе

2) дәлме-дәл емес кіру жүйесі минимумы мәнінен төмен болмауды қамтамасыз етеді.

OCH/OCL есептеу ИКАО Doc. 8168-OPS/611 "ӘК-лерінің ұшуды жүргізу" талаптарына сәйкес жүргізіледі.

81. Егер FATO/ҰҚЖ аймағының мынадай визуалды түспалдарының бірін айқын көрмесе және танымаса, ұшқыш ең MDA/MDH-нен төмен қонуға кіруді жалғастырмайды:

1) жақындаудың шырақтар жүйесінің элементтері (бөлігі);

2) ҰҚЖ бастапқы табаны;

3) ҰҚЖ бастапқы табанын таңбалау:

4) ҰҚЖ бастапқы табаны шырақтары;

5) ҰҚЖ бастапқы табанының кірме шырақтары;

6) көзбен шолу глиссадасы шырақтары;

7) жерге қону аймағы немесе жерге қону аймағын таңбалау;

8) жерге қону шырақтары (жарықтық кілем);

9) FATO/ҰҚЖ аймағының бүйірлік шырақтары;

10) уәкілетті ұйыммен осындай деп танылған басқа да визуалды түспалдар.

Ескерту. 81-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

82. 1 немесе 2-сыныпты ҰТС бар тікұшақтармен қонуға дәлме-дәл емес кіруді орындау үшін осы Қағидаларға 9-қосымшасының 20-кестеде көрсетілген минимумдар қолданылады.

Осы Қағидаларға 9-қосымшасының 20-кестеде көрсетілген минимумдар келесі жағдаларда қолданылады.

1) толық ЖҚЖ – FATO/ҰҚЖ таңбалауды, ұзындығы 720 м және одан астам ОВИ, ALSF, MALS түріндегі қарқындылығы жоғары/орташа жақындау жарықтары жүйесін, FATO/ҰҚЖ бүйірлік жарықтармен, FATO/ҰҚЖ аймағының кіру жарықтарын және FATO/ҰҚЖ соңындағы жарықтарды қамтиды. Жарықтар қосылып тұруға тиіс;

2) орташа ЖҚЖ – FATO/ҰҚЖ таңбалауды, ұзындығы 420-719 м ОВИ, ALSF, MALS түріндегі қарқындылығы жоғары/орташа жақындау жарықтар жүйесін, FATO/ҰҚЖ бүйірлік шырақтарын, FATO/ҰҚЖ аймағының кірме жарықтарын және FATO/ҰҚЖ соңындағы жарықтарды қамтиды. Жарықтар қосылып тұруға тиіс;

3) негізгі ЖҚЖ – FATO/ҰҚЖ таңбалауды, ұзындығы 420 м кем ОВИ, ALSF, MALS түріндегі қарқындылығы жоғары/орташа жақындау жарықтары жүйесін, кез келген ұзындықтағы қарқындылығы төмен жақындау жарықтары жүйесін, FATO/ҰҚЖ бүйірлік жарықтарын, FATO/ҰҚЖ аймағының кіру жарықтарын және FATO/ҰҚЖ соңындағы жарықтарды қамтиды. Жарықтар қосылып тұруға тиіс;

4) ЖҚЖ – жоқ болуы немесе жақындау жарықтары жүйесінің болуы, қарқындылығы 210 м төмен жақындау жарықтары жүйесінің болуы, FATO/ҰҚЖ таңбалауды, FATO/ҰҚЖ бастапқы табаны жарықтарын, бүйірлік шырақтарын, кіру жарықтарын және аяқталу жарықтарын немесе тек қана FATO/ҰҚЖ таңбалауды (жарықтарсыз) қамтиды;

5) барлық осы кестелер 4 градустан аспайтын глиссаданың еңістік бұрышы (бұдан әрі - ГЕБ) кезінде қолданылады. Үлкен ГЕБ әдеттегідей, көзбен шолу глиссадасы шырақтарының (PAPI немесе VASI) болуын және ТЕБ-те болған кезде олардың көрінуі шарттарын талап етуге тиіс;

6) жоғарыда келтірілген сандар диспетчер берген ҰҚЖ-дағы көрінуді немесе осы 18 -параграфына сәйкес ҰҚЖ-дағы көрінуде қайта есептелген метеорологиялық көрінуді білдіреді;

7) осы Қағидаларға 9-қосымшасының 20-кестесінде пайдаланылатын ТЕБ, бұл минимумның тік элемент сияқты ҰҚЖ-дағы көрінуі мәндерін айқындау мақсатында жуық 3 м (10 фут) дейін дөңгелектеуге жатпайтын есептелген мәндері.

83. Егер екінші шеңберіне кету нүктесі қонудың бастапқы табанынан 926 м шеңберінде болса, қолданыстағы қону шырақтары жүйесінің ұзындығына қарамастан толық ЖҚЖ үшін кіру минимумын пайдалануға рұқсат етіледі. Бірақ, FATO/ҰҚЖ жаны шырақтар, ҰҚЖ шегінің кіру шырақтар, ҰҚЖ-ның соңғы шырақтары мен FATO/ ҰҚЖ таңбалау болу керек.

84. Түнгі ұшулар үшін FATO/ҰҚЖ және кез келген кедергілер аймағын жарықтандыруға арналған жерүсті жарық-дабыл жабдығы орнатылады.

85. Мұндай ұшулар үшін ҰҚЖ-дағы көріну бойынша минимум 800 м құрайды немесе осы Қағидаларға 9-қосымшасының 20-кестесінде көрсетілген минимумдарға сәйкес келеді, бұл ретте мәндердің ішінен үлкені таңдалады.

3-параграф. CAT I бойынша дәлме-дәл қонуға кіру үшін тіқұшақ айлақтың пайдалану минимумдарды айқындау

86. CAT I – аспаптық жүйелерін ILS, MLS, дәлме-дәл қону радиолокаторын (бұдан әрі - PAR) қолдану мен аспаптар бойынша дәлме-дәл қонуға кіру мен қону. Бұл ретте шешім қабылдау биіктігі 60 м (200 фут) төмен болмауға және ҰҚЖ-дағы көріну 500 м-ден кем болмауға тиіс.

87. Пайдаланушы CAT I бойынша қонуға кіру кезінде белгіленген ШҚБ мыналардан:

1) егер ол ҰПН-да айқындалған болса, мұндай кіру үшін тіқұшақ ҰПН-да шектелген ШҚБ-дан;

2) оған дейін талап етілетін визуалды байланысы жоқ дәлме-дәл қону жүйесі пайдаланылуы мүмкін ең төменгі биіктіктен;

3) тіқұшақтың осы санаты үшін OCH/OCL мәнінен; немесе

4) 60 м (200 фут) төмен болмауын қамтамасыз етеді.

88. Егер ҰҚЖ мынадай визуалды құралдарының бірімен сенімді визуалды байланысы орнатылмаған болса, ұшқыш жоғарыдағы 87-тармағына сәйкес айқындалған ШҚБ-дан төмен CAT I бойынша қонуға кіруді жалғастырмайды:

1) жақындаудың шырақтар жүйесінің элементтері (бөлігі);

2) ҰҚЖ бастапқы табаны;

3) ҰҚЖ бастапқы табанын таңбалау:

4) ҰҚЖ бастапқы табаны шырақтары;

5) ҰҚЖ бастапқы табанының кірме шырақтары;

6) көзбен шолу глиссадасы шырақтары;

7) жерге қону аймағы немесе жерге қону аймағын таңбалау;

8) жерге қону шырақтары;

9) FATO/ҰҚЖ аймағының бүйірлік шырақтары.

89. 1 және 2-сыныптағы ҰТС бар тікұшақтармен CAT I бойынша қонуға кіру үшін осы Қағидаларға 9-қосымшасының 21-кестесінде көрсетілген минимумдар пайданалады.

Осы Қағидаларға 9-қосымшасының 21-кестесінде көрсетілген минимумдар пайдаланады:

1) толық ЖҚЖ – FATO/ҰҚЖ таңбалауды, ұзындығы 720 м және ОВИ, ALSF, MALS түріндегі қарқындылығы жоғары/орташа жақындау жарықтар жүйесін және одан жоғары FATO/ҰҚЖ бүйірлік жарықтарын, FATO/ҰҚЖ аймағының кіру жарықтарын және FATO/ҰҚЖ соңындағы жарықтарды қамтиды. Шырақтар қосылып тұруға тиіс.

2) орташа ЖҚЖ – FATO/ҰҚЖ таңбалауды, ұзындығы 420-719 м ОВИ, ALSF, MALS түріндегі қарқындылығы жоғары/орташа жақындау жарықтары жүйесін, FATO/ҰҚЖ бүйірлік шырақтарын, FATO/ҰҚЖ аймағының кірме шырақтарын және FATO/ҰҚЖ соңындағы жарықтарды қамтиды. Жарықтар қосылып тұруға тиіс.

3) негізгі ЖҚЖ – FATO/ҰҚЖ таңбалауды, ұзындығы 420 м кем ОВИ, ALSF, MALS түріндегі қарқындылығы жоғары/орташа жақындау жарықтар жүйесін, кез келген ұзындықтағы қарқындылығы төмен жақындау жарықтары жүйесін, FATO/ҰҚЖ бүйірлік жарықтарын, FATO/ҰҚЖ аймағының кіру жарықтарын және FATO/ҰҚЖ соңындағы жарықтарды қамтиды. Жарықтар қосылып тұруға тиіс.

4) ЖҚЖ – жоқ болуы немесе қарқындылығы 210 м төмен жақындау жарықтары жүйесінің болуы, FATO/ҰҚЖ таңбалауды, FATO/ҰҚЖ бастапқы табаны жарықтарын, бүйірлік жарықтарын, кіру жарықтарын және аяқталу жарықтарын немесе тек қана FATO/ҰҚЖ таңбалауды (жарықсыз) қамтиды.

5) жоғарыда келтірілген сандар диспетчер берген ҰҚЖ-дағы көрінуді немесе осы Қағидаларға 9-қосымшасының 6-кестеге сәйкес ҰҚЖ-дағы көрінуде қайта есептелген метеорологиялық көрінуді білдіреді.

90. Кесте 4 градустан аспайтын глиссаданың еңістік бұрышы үшін қолданылады.

91. Осы Қағидаларға 9-қосымшасының 21-кестесіне енгізілген ШҚБ – бұл ҰҚЖ-дағы көріну мәндерін айқындау мақсатында жуық 3 м (10 фут) дейін дөңгелектеуге жатпайтын ШҚБ бастапқыда есептелген мәндері. ШҚБ мәндері минимумының тікшіл элементі ретінде пайдалану мақсатында дөңгелектенеді.

92. Егер уәкілетті ұйыммен басқа келісім болмаса, түнгі ұшу үшін FATO/ҰҚЖ және кез келген кедергілер аймағын жарықтандыруға арналған жерүсті жарық-дабыл жабдығы орнатылу қажет.

Ескерту. 92-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

93. Бір ұшқышпен ұшуды орындау үшін пайдаланушы осы қосымшасына сәйкес барлық кіру жолдары үшін ҰҚЖ-дағы көріну бойынша минимумды есептейді. Бұл ретте ҰҚЖ-дағы көріну бойынша минимум ILS немесе MLS байланысты автоұшқышті

пайдаланған жағдайларды қоспағанда кемінде 800 м болып белгіленеді, бұл жағдайда ҰҚЖ-дағы көріну бойынша әдеттегі минимумдар қолданылады.

Автоұшқышты пайдаланудың ең төменгі биіктігіне көбейтілген 1,25 мәнінен кем емес ШҚБ болуы қажет.

4-параграф. Құрлықтағы тіқұшақ айлақтарында CAT II бойынша дәл қонуға кіру үшін әуеайлақтардың пайдалану минимумдар айқындау

94. CAT II бойынша қонуға кіру – мынадай шартпен аспаптық жүйелерін ILS, MLS пайдалана отырып аспаптар бойынша дәлме-дәл қонуға кіру мен қону:

1) ШҚБ 60 м (200 фут) төмен, бірақ 30 м (100 фут) төмен емес;

2) RVR 300 м-ден төмен емес.

95. Пайдаланушы CAT II бойынша қонуға кіру кезінде белгіленген ШҚБ мыналардан:

1) егер ол ҰПН-да айқындалған болса, мұндай кіру үшін тіқұшақ ҰПН-да шектелген ШҚБ-дан;

2) оған дейін талап етілетін визуалды байланысы жоқ дәлме-дәл қону жүйесі пайдаланылуы мүмкін ең төменгі биіктіктен;

3) осы тіқұшақтың санаты үшін ең төменгі OCH/OCL мәнінен;

4) оған дейін ұшу экипажына ұшуды орындауға рұқсат етілген ШҚБ-дан; немесе

5) 30 м (100 фут) төмен болмауын қамтамасыз етеді.

96. Егер мұндай байланыстың тұрақты сақталу шартымен ең кемінде осьтік желідегі жақындаудың тізбектелген шырақтарымен немесе жерге қону аймағы шырақтарымен немесе FATO/ҰҚЖ осьтік желісі шырақтарымен немесе FATO/ҰҚЖ бүйірлік шырақтарымен визуалды байланысы немесе олардың құрамасы орнатылмаса, 95-тармағына сәйкес айқындалған ШҚБ-дан төмен қонуға кіруді жалғастырмайды. Бұл визуалды байланысы жерүсті жүйесінің бойлай орналасқан элементтерін, сондай-ақ, жақындаудың көлденең шырақтарын немесе ҰҚЖ бастапқы табаны шырақтарын немесе жерге қону аймағының жарық белгісін қамтиды.

97. 1-сыныпты ҰТС бар тіқұшақтармен CAT II бойынша қонуға дәлме-дәл кіру және қону үшін мынадай минимумдары осы Қағидаларға 9-қосымшасының 22-кестесінің талаптарына сәйкес қолданылады.

Тиісті ШҚБ-дан 80%-дан төмен емес биіктікке дейін ұшудың/қонуға кірудің автоматтық режимін пайдалану болжанып отыр. Егер қонуға кірудің автоматтық режимін пайдаланудың ең төменгі биіктігі бойынша шектеулер болса, оның ұлғаю жағына ШҚБ мәніне бұл талап әсер етуі мүмкін.

5-параграф. Құрлықтағы тіқұшақ айлақта (әуеайлақта) "шеңберден қону"

98. Шеңберден қону – ӘК тікелей қонуға кіру үшін сәйкес келмейтіндей орналасқан FATO/ҰҚЖ аймағында қонуға арналған жағдайға келтірілген кезде аспаптар бойынша қонуға кірудің көзбен шолу кезеңін белгілеу үшін пайдаланылатын термин.

99. Шеңберден қону үшін 76 м (250 фут) төмен емес ТЕБ, 800 м кем емес метеорологиялық көріну белгіленеді.

Алдын-ала ұйғарылған траекториямен визуалды маневр жасау (шеңберден қону) кезінде көріну және ТЕБ бойынша белгіленген минимумдар осы тармақта келтірілген мәндерден төмен болмайды.

100. Пайдаланушы егер ҰҚЖ-дағы көріну 800 м-ден төмен болса, визуалды қонуға кіруді орындалмауын қамтамасыз етеді.

6-параграф. Хабарланған метеорологиялық көрінуді ҰҚЖ-дағы көрінуге қайта есептеу

101. Пайдаланушы ұшып көтерілуге арналған минимумды және CAT II мен CAT III бойынша қонуға дәлме-дәл кіру минимумын есептеу кезінде немесе ӘҚҚ органынан ҰҚЖ-дағы көріну мәні алынған кезде көрінуді ҰҚЖ-дағы көрінуге қайта есептеу рәсімдерін қолданбайды.

102. Осы қосымшасының 101-тармағымен көзделмеген қалған барлық жағдайларда пайдаланушы көрінуді ҰҚЖ-дағы көрінуге қайта есептеу осы Қағидаларға 9-қосымшасының 23-кестеге сәйкес жүргізілуін қамтамасыз етеді.

7-параграф. ILS сыныптамасы және қосалқы операциялары

103. ILS сыныптамасы осы Қағидаларға 9-қосымшасының 24-кестесінде көрсетілген.

104. Егер екі сипаттамасының деңгейі қамтамасыз етілетін болса, қызмет көрсетудің дара құралдар қолдануға жарайды.

8-параграф. Су кеңістігі үстінен ұшуға арналған борттық радиолокатор (ARA) бойынша қонуға кіру

105. Пайдаланушы, егер оның авиация саласындағы уәкілетті ұйымнан рұқсаты болмаса, борттық радиолокатор бойынша қонуға кіруді орындамайды.

Ескерту. 105-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

106. Борттық радиолокатор бойынша тек қана мүшелері көп экипаж тұжырымдамасы қолданылған жағдайда қалқымалы бұрғылау платформаларына немесе жүріп тұрған кемеге қонуға кіруге рұқсат етіледі.

107. Егер радиолокатор кедергілерден ұшу кезінде биіктік қорын қамтамасыз ету үшін бағдар бойынша дәлдеуді қамтамасыз ете алмаса, тікұшақ экипажы борттық радиолокатор бойынша қонуға кіруді орындамайды.

108. Қонуға кірудің соңғы кезеңіне кіргенге дейін тікұшақ экипажы радиолокатор экранында қонуға кіру және екінші шеңберіне кетудің аяқталу учаскесіне арналған бос траектория бар екендігіне көз жеткізеді.

Егер қандай да болмасын кедергіге қатысты бүйірлік арақашықтық 1852 м (1,0 nm) төмен болса, тікұшақ экипажы:

1) берілген объектіге көршілес алаңға кіруді орындайды және одан кейін белгіленген объектіге көзбен шолып ұшуды жалғастырады; немесе

2) шеңберден қонуды қолдана отырып, басқа бағыттан қонуға кіреді.

109. Тікұшақ экипажы БТШБ қауіпсіз қонуды орындауға мүмкіндік беретініне көз жеткізеді.

110. Ең төменгі құлдилау биіктігі (MDH)

Осы қосымшасының 111 және 112-тармақтарында көрсетілгендей белгіленген минимумдарды қоса алғанда, MDH тікұшақ алаңынан асып түсуінен 15 м (50 фут) төмен болуға тиіс.

111. ЖӘК радио радио биіктікті өлшегіш бойынша айқындалады. Борттық радиолокаторы бойынша қонуға кіру үшін:

1) күндіз 60 м (200 фут);

2) түнде 91 м (300 фут) кем болмайды.

112. Шеңберден қону маневрін пайдалана отырып, қонуға кіруге арналған ЖӘК:.

1) күндіз 91 м (300 фут);

2) түнде 152 м (500 фут) кем болмайды.

113. MDA тек қана радио биіктікті өлшегіш ақаулығы жағдайында қолданылады. Абсолюттік ең аз төмендеудің биіктігі – бұл MDH + 60 м (200 фут) ең төменгі мәні және белгіленген тікұшақ айлағы QNH бөліктеу барометрі көрсеткіштеріне және осы өңір бойынша болжанатын QNH төменгі деңгейіне сүйенеді.

114. Шешім қабылдау алыстығы.

Егер пайдаланушы уәкілетті ұйымға рұқсат етілетін қауіпсіздік кезінде шешім қабылдаудың төмен алыстығын қолдану мүмкіндігін білдірмесе, шешім қабылдау алыстығы (2-3 суреттерді қара) кемінде 1390 м (0.75 nm) құрайды.

Ескерту. 114-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

115. Визуалды байланысы.

Егер ұшқыш межелі орынмен визуалды байланысын орнатпаса, шешім қабылдау алыстығы шеңберінен тыс немесе MDH/MDA-тен төмен қонуға кіруді жалғастырмайды

.

116. Бір ұшқышпен ұшуды орындау.

MDH/MDA борттық радиолокатор бойынша бір ұшқышпен ұшуды орындау үшін жоғарыдағы 111 және 112-тармақтарға сәйкес есептелетін биіктік мәнінен 30 м (100 фут) асады, бұл ретте шешім қабылдау алыстығы 1850 м (1,0 nm) төмен емес.

117. Тікұшақтың борттық радиолокаторы (ARA) бойынша қонуға кіру рәсімі бес жек сегменттерден тұрады. Олар жақындау (Approach segment), бастапқы (Initial Approach segment), аралық жақындау (Intermediate Approach segment), аяқталу сегменттері (Final Approach segment) және екінші шеңберіне кету сегменті (Missed Approach segment) болып табылады.

Қонуға кіру (ARA) рәсімдердің мысалдары осы Қағидаларға 9-қосымшасының 1 – 5 суреттерде көрсетілген.

Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында
ұшуды жүргізу қағидаларына
9-қосымша
1-кесте

Ұшып көтерілуге минимумдар – ұшақтар (көріну шектелген жағдайларда (LVTO) (RVR/VIS) ұшуларға рұқсат берілмеген)

Ескерту. 9-қосымша жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

Жабдық	RVR/VIS м (1)
Барабар визуалды бағдарлар 2 (тек күндіз)	500
Күн: ҰҚЖ қондыру жарықтары немесе ҰҚЖ осьтік сызығының таңбалануы. Түн: ҰҚЖ қондыру жарықтарыжәне ҰҚЖ соңының шектеу жарықтары немесе ҰҚЖ осьтік жарықтары мен ҰҚЖ соңының шектеу жарықтары	400
1. Екпін алудың бастапқы бөлігінде (TDZ) ұсынылатын RVR/VIS хабарлайтын мәндерді ұшқыш бағалай алады. 2. Барабар визуалды түспалдар – ұшқыш ұшып көтерілу аймағында кедергілерді шектеу бетін үнемі айқындауға және жолдық басқарушылықты ұстай алу қабілетін білдіреді.	

2-кесте

RVR/VIS ұшып көтерілуге минимумдар – ұшақтар (көріну шектелген жағдайларда (LVTO) ұшуларға рұқсат берілген)

Жабдық	RVR/VIS (1)
Күндіз: ҰҚЖ қондыру жарықтары мен ҰҚЖ осьтік сызығының таңбалануы (2) Түнде: ҰҚЖ қондыру жарықтары мен ҰҚЖ соңын шектеу жарықтары немесе ҰҚЖ осьтік сызығының жарықтары мен ҰҚЖ соңын шектеу жарықтары (2)	300 м

ҰҚЖ қондыру жарықтры жәнеҰҚЖ осьтіксызығының жарықтры	200 м
ҰҚЖ қондыру жарықтары мен ҰҚЖ осьтік сызығының жарықтары және RVR туралы тиісті ақпарат (2)	TDZ 150 м MID 150 м ҰҚЖ соңы 150 м
ҰҚЖ қондыру жарықтары мен ҰҚЖ осьтік сызығының жоғары қарқынды жарықтары (аралығы 15 м немесе одан кем) және RVR туралы тиісті ақпарат (3)	TDZ 125 м MID 125 м ҰҚЖ соңы 125 м
ҰҚЖ жақындау жарықтары мен ҰҚЖ осьтік сызығының жоғары қарқынды жарықтары (аралығы 15 м немесе одан кем), бекітілген бүйірден бақылау жүйесі және RVR туралы тиісті ақпарат (3) немесе ұшып көтерілу үшін HUD/HUDLS маңдай шынысында индикация жүйесі мақұлдаған.	TDZ 75 м MID 75 м ҰҚЖ алшақ соңы 75 м
1. TDZ RVR/VIS ұшқыш бағалай алады. 2. Түнгі уақытта ұшуды орындау үшін ҰҚЖ қондыру жарықтары немесе ҰҚЖ осьтік сызығының жарықтары мен ҰҚЖ шектеу жарықтары жұмыс істеуге тиіс. 3. RVR қажетті мәні RVR барлық тиісті нүктелері үшін алынған	

3-кесте

RVR/VIS қарай қозғалтқыш істен шыққан кезде ҰҚЖ үстінен рұқсат етілген биіктік

Қозғалтқыш істен шыққан кездегі ҰҚЖ үстінен рұқсат етілген биіктік (OEI)	RVR/ CMV (2)
15 м (50 фут)	400 (200 м – LVTO рұқсатымен)
15-30 м (51-100 фут)	400 (300 м – LVTO рұқсатымен)
30-45 м (101-150 фут)	400 м
45-60 м (151-200 фут)	500 м
60-90 м (201-300 фут)	1000 м
> 90 м (>300 фут)1	1500 м
1. 1500 м көрінушілік ұшып көтерілуді жалғастырудың қауіпсіз профилін құру мүмкін болмаған жағдайда да қолданылады. 2. Қону аймағында RVR/VIS қашықтығының хабарланған көрсеткіштері ұшқыштың көрінушілікті бағалауымен ауыстырылады	

4-кесте

Құралдарға байланысты жүйелік минимумдар

Аспаптар бойынша қонуға кіру	ең төмен DH/MDH
ILS/MLS/GLS санаты	60 м (200 фут)1
GNSS/SBAS (LPV)	60 м (200 фут)
GNSS (LNAV)	75 м (250 фут)
GNSS/Baro-VNAV (LNAV/ VNAV)	75 м (250 фут)
DME бар немесе жоқ локатор (LOC)	75 м (250 фут)
Шолу радиолокаторы (SRA) бойынша қонуға кіру (½ м. миля қашықтықта аяқталатын)	75 м (250 фут)

SRA (1 м. миля қашықтықта аяқталатын)	90 м (300 фут)
SRA (2 м. миля немесе одан астам қашықтықта аяқталатын)	105 м (350 фут)
тік бағыттау орнатылмаған RNAV	90 м (300 фут)
VOR	90 м (300 фут)
VOR/DME	75 м (250 фут)
NDB	105 м (350 фут)
NDB/DME	90 м (300 фут)
NDB (2 шамшырақ)	90 м (300 фут)
VDF	105 м (350 фут)

5-кесте

RVR/CMV мәні. Салыстырмалы ШҚБ (DH). Төмендеудің ең төменгі салыстырмалы биіктігі (MDH) (11-кестені қараңыз)

DH немесе MDH			Жарық-техникалық жабдығы жүйесінің сыныбы			
			FALS	IALS	BALS	NALS
м/фут			м			
60/200	-	64/210	550	750	1000	1200
65/211	-	67/220	550	800	1000	1200
68/221	-	70/230	550	800	1000	1200
71/231	-	73/240	550	800	1000	1200
74/241	-	76/250	550	800	1000	1300
77/251	-	79/260	600	800	1000	1300
80/261	-	86/280	600	900	1100	1300
87/281	-	91/300	650	900	1200	1400
92/301	-	98/320	700	1000	1200	1400
98/321	-	104/340	800	1100	1300	1500
104/341	-	110/360	900	1200	1400	1600
110/361	-	116/380	1000	1300	1500	1700
116/381	-	122/400	1100	1400	1600	1800
123/401	-	128/420	1200	1500	1700	1900
129/421	-	134/440	1300	1600	1800	2000
135/441	-	140/460	1400	1700	1900	2100
141/461	-	146/480	1500	1800	2000	2200
147/481	-	152/500	1500	1800	2100	2300
153/501	-	158/520	1600	1900	2100	2400
159/521	-	165/540	1700	2000	2200	2400
165/541	-	171/560	1800	2100	2300	2500
171/561	-	176/580	1900	2200	2400	2600
177/581	-	183/600	2000	2300	2500	2700
183/601	-	189/620	2100	2400	2600	2800
190/621	-	195/640	2200	2500	2700	2900

196/641	-	201/660	2300	2600	2800	3000
202/661	-	207/680	2400	2700	2900	3100
208/681	-	213/700	2500	2800	3000	3200
214/701	-	219/720	2600	2900	3100	3300
220/721	-	226/740	2700	3000	3200	3400
226/741	-	232/760	2700	3000	3300	3500
232/761	-	244/800	2900	3200	3400	3600
244/801	-	259/850	3100	3400	3600	3800
259/851	-	274/900	3300	3600	3800	4000
275/901	-	290/950	3600	3900	4100	4300
290/951	-	305/1000	3800	4100	4300	4500
305/1001	-	335/1100	4100	4400	4600	4900
336/1101	-	366/1200	4600	4900	5000	5000
366/1201 және жоғары			5000	5000	5000	5000

6-кесте

CAT I дейін азайтылатын барлық аспаптар бойынша қонуға кіру үшін RVR/CMV ең төменгі және ең жоғарғы мәндері (11-кестені қараңыз) (төменгі және жоғарғы лимит)

Жабдық/ талаптар	RVR/CMV (м)	ӘК санаттары			
		A	B	C	D
ILS, MLS, GLS, PAR және APV	Min	5-кестеге сәйкес			
	Max	1500	1500	2400	2400
NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, RNAV/LNAV 28-тармақтың 2) тармақшасының критерийлеріне сәйкес келетін процедуралармен	Min	750	750	750	750
	Max	1500	1500	2400	2400
NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, RNAV/LNAV үшін:	Min	1000	1000	1200	1200

		5-кестеге сәйкес, егер CDFA техникасы пайдаланылса, басқа
28-тармақтың 2) тармақшасының критерийлеріне сәйкес келмейді немесе DH немесе MDH 366 метрге тең немесе одан көп (1200 фут)	Max	

		жағдайларда 5-кестеде көрсетілген, бірақ 5000 м мәнінен аспайтын мәндерге 200/400 м қосылады.

7-кесте

Жақындату шамдарының жүйелері

Жарықтехникалық жабдықтар жүйесінің сыныбы (OPS Class of Facility)	Жақындау оттарының ұзындығы, конфигурациясы және қарқындылығы (Length, configuration and intensity of approach lights)
FALS жақындау оттарының толық жүйесі (full approach light system)	ИКАО: CAT I бойынша қонуға дәлме-дәл кіруге арналған жақындау оттарының жүйесі (HIALS 720 м және одан көп қарқындылығы жоғары оттар), қашықтық коды бар осьтік сызықтың оттары, осьтік сызық оттарының қатары (ICAO: Precision approach CAT I Lighting System (HIALS 720 m ≥) distance coded center line, Barrette center line).
IALS жақындау оттарының аралық жүйесі (intermediate approach light system)	ИКАО: Жақындау оттарының аралық жүйесі (HIALS 420-719 м қарқындылығы жоғары оттар), бір дереккөз, осьтік желі оттарының қатары. (ICAO: Simple approach lighting system (HIALS 420-719 m) single source, Barrette).
BALS жақындау оттарының шағын жүйесі (basic approach light system)	Басқа жақындау оттары жүйелерінен өзгеше (HIALS , MIALS қарқындылығы жоғары/орташа оттар немесе ALS 210-419 м жақындау оттарының жүйесі) . Any other approach lighting System (HIALS, MIALS or ALS 210-419 m).
NALS жақындау оттары жүйесінің жоқ болуы (no approach light system)	Басқа жақындау оттары жүйелерінен өзгеше (HIALS , MIALS қарқындылығы жоғары/орташа оттар немесе ALS 210 м жақындау оттарының жүйесі) немесе жақындау отарының мүлдем жоқ болуы. Any other approach lighting system (HIALS, MIALS or ALS 210 m) or no approach lights.

8-кесте

CAT I бойынша ұшудың стандартты биіктігінен төмен RVR/CMC ҰҚЖ-дағы көріну шамасының минимумы. Жүйелік жақындату шамдары

CAT I бойынша ұшудың стандартты биіктігінен төмен минимум						
DH м/фут			Жарық беру жабдығының сыныбы			
			FALS	IALS	BALS	NALS
			RVR/CMV (м)			
60/200	-	64/210	400	500	600	750
65/211	-	67/220	450	550	650	800
68/221	-	70/230	500	600	700	900
71/231	-	73/240	500	650	750	1000
74/241	-	76/249	550	700	800	1100

9-кесте

CAT II бойынша қонуға кіруге арналған минимумдар:

CAT II минимумы		
DH	Автоматты режимде кіру/ DH1-ден HUDLS төмен	
	RVR A және C санатты ӘК	RVR D санатты ӘК
30-36 (100-120)	300 м	300/350 м (2)
37-42 (121-140)	400 м	400 м
43-59 (141 - 199)	450 м	450 м
1."Автоматты режимде салыстырмалы ШҚБ (DH) төмен кіру/HUDLS мақұлданған жүйесіне" сілтеме осы кестеде AFCS немесе 80 % DH дейін төмендететін HUDLS пайдаланылады. 2. 300 м автоматты қонуды жүргізетін D санатты ӘК үшін қолданылуы мүмкін		

10-кесте

CAT II бойынша стандартты ұшудың RVR минимумы. Жүйелік жақындату оттары

	Автоматты қондыру немесе жақындау аймағына дейін қолданылатын, мақұлданған HUDLS жүйесі				
	Жарық жүйесі жабдығының сыныбы				
	FALS		IALS	BALS	NALS
	CATA-C	CATD	CATA-D	CATA-D	CATA-D
DH, м (фут)	RVR, м				
30-36 (100-120)	350	400	450	600	700
37-42 (121-140)	400	450	500	600	700
43-49 (141-160)	400	500	500	600	750
49-59 (161-199)	400	500	550	650	750

11-кесте

"CAT III. ШҚБ (DH) бойынша қонуға кіруге арналған RVR және жүріп өткен қашықтықты бақылау/басқару жүйесі

CAT III минимумы			
Санат	ВПР (DH)1, м (фут)	Жүріп өткен қашықтықты бақылау/ басқару жүйесі	ҰҚЖ-дағы көрінушілік ұзақтығы, м
IIIA	30 (100) кем	Талап етілмейді	175 (200)
IIIB	30 (100) кем	Бір сатылы бас тарту	150 (2)
IIIB	15 (50) кем	Бір сатылы бас тарту	125
IIIB	15 (50) кем немесе 15 (50) ШҚБ-сыз	Істен шыққан кезде белсенді (3)	75
1. Ұшуды басқару жүйесі минимал сертификатталған ШҚБ (DH) бар ауа-райын талғамайтын ұшулар стандарттары (AWO) бойынша айқындалады. 2. Ауа-райын талғамайтын ұшулар стандарттарына (AWO) немесе баламаларына сәйкес сертификатталған ӘК үшін. 3. Істен шыққан кезде белсенді болатын (екі сатылы істен шығу) жүйе бір сатылы істен шығу гибридті қону жүйесінен құралады.			

12-кесте

EVS жетілдірілген көзбен шолу жүйесін қолдана отырып қонуға кіру азайтылған RVR/CMV . Қалыпты RVR/CMV

Талап етілетін қалыпты RVR/CMV, м	EVS қолдана отырып қонуға кіру RVR/CMV, м
550	350
600	400
650	450
700	450
750	500
800	550
900	600
1000	650
1100	750
1200	800
1300	900
1400	900
1500	1000
1600	1100
1700	1100
1800	1200
1900	1300
2000	1300
2100	1400
2200	1500
2300	1500
2400	1600
2500	1700
2600	1700
2700	1800
2800	1900
2900	1900
3000	2000
3100	2000
3200	2100
3300	2200
3400	2200
3500	2300
3600	2400
3700	2400
3800	2500
3900	2600

4000	2600
4100	2700
4200	2800
Талап етілетін қалыпты RVR/CMV, м	EVS қолдана отырып, қонуға кіру үшін RVR/CMV, м
4300	2800
4400	2900
4500	3000
4600	3000
4700	3100
4800	3200
4900	3200
5000	3300

13-кесте

Жабдықтың істен шығуы немесе жұмысқа жарамдылығының төмендеуінің қону минимумдарына ықпалы (көріну шамасы шектеулі болған жағдайда ұшуға рұқсатсыз (LVO)

Жабдықтың істен шығуы немесе жұмысқа жарамдылығының төмендеуі	Қону минимумдарына ықпалы	
	CAT I	APV, NPA
ILS/MLS резервтік берілгіші	Ықпал етпейді	
Сыртқы маркер	тексеру биіктігі 300 м (1000 фут) ауыстырылған болса, ықпал етпейді	APV – қолданылмайды
		FAF бар NPA; FAF ретінде қолданылмаса, ықпал етпейді
		FAF айқындалмаса, қонуға дәл кірмеу орындалмайды.
Ортаңғы маркер	Ықпал етпейді	Екінші шеңберіне кету нүктесі ретінде қолданылмаса, ықпал етпейді
ҰҚЖ көріну шамасын бағалау жүйесі (RVR)	Ықпал етпейді	
Жақындату оттары	Жабдық болмаған жағдайдағы минимум (NALS)	
Соңғы 210 м оттарды қоспағанда, жақындату оттары	BALS жақындату оттарының шағын жүйесіне арналған минимум	
Соңғы 420 м оттарды қоспағанда, жақындату оттары	IALS жақындату оттарының аралық жүйесіне арналған минимум	
Жақындату оттары үшін резерв жұмыс істейді	Ықпал етпейді	
ҰҚЖ оттары, ҰҚЖ басындағы оттар, ҰҚЖ соңындағы шектеу оттары	Күндіз – жабдық болмаған жағдайдағы минимум Түнде – рұқсат етілмеген	
ҰҚЖ осьтік оттары	Flight director (F/D), HUDLS немесе auto-land RVR 750 м өзгеше болса, ықпал етпейді	Ықпал етпейді

Осьтік сызық оттары арасындағы арақашықтық 30 м дейін өскен	Ықпал етпейді	
Қону аймағының оттары	Flight director (F/D), HUDLS немесе auto-land RVR 750 м өзгеше болса, ықпал етпейді	Ықпал етпейді
Рульдеу жолдары оттарының жүйесі	Ықпал етпейді	

14-кесте

Жабдықтың істен шығуы немесе жұмысқа жарамдылығының төмендеуінің қону минимумдарына ықпалы (көріну шамасы шектеулі болған жағдайда ұшуға рұқсат (LVO)

Жабдықтың істен шығуы немесе жұмысқа жарамдылығының төмендеуі	Қону минимумдарына ықпалы			
	CAT III B (DH-сыз)	CAT III B	CAT III A	CAT II
ILS/MLS резервтік берілгіші	Рұқсат етілмеген	RVR 200 м	Ықпал етпейді	
Сыртқы маркер	тексеру биіктігі 300 м (1000 фут) ауыстырылған болса, ықпал етпейді			
Ортаңғы маркер	Ықпал етпейді			
ҰҚЖ көріну шамасын бағалау жүйесі (RVR)	RVR бір мәні әуеайлақта қолжетімді болуға тиіс	ҰҚЖ ондағы көріну шамасын бағалаудың екі немесе одан көп жүйесімен жабдықталады (RVR). ҰҚЖ-дағы көріну шамасын бағалаудың бір жұмыс емес жүйесі		
Жақындату оттары	Ықпал етпейді	H> 15 м (50 фут) қонуға кіруді орындау үшін рұқсат етілмеген		рұқсат етілмеген
Соңғы 210 м оттарды қоспағанда, жақындату оттары	Ықпал етпейді			рұқсат етілмеген
Соңғы 420 м оттарды қоспағанда, жақындату оттары	Ықпал етпейді			
Жақындату оттары үшін резерв жұмыс істейді	Ықпал етпейді			
ҰҚЖ оттары, ҰҚЖ басындағы оттар, ҰҚЖ соңындағы шектеу оттары	Рұқсат етілмеген		Күндіз – ықпал етпейді	Күндіз – ықпал етпейді
			Түнде – 550 м	Түнде – рұқсат етілмеген
ҰҚЖ осьтік оттары	Күндіз- RVR 200 м	Рұқсат етілмеген	Күндіз- RVR 300 м	Күндіз – RVR 350 м
	Түнде – рұқсат етілмеген		Түнде – RVR 400 м	Түнде – RVR 550 м (400 м – HUDLS немесе auto-land)
Жабдықтың істен шығуы немесе жұмысқа жарамдылығының төмендеуі	Қону минимумдарына ықпалы			
	CAT III B (DH-сыз)	CAT III B	CAT III A	CAT II

Осьтік сызық оттары арасындағы арақашықтық 30 м дейін өскен	RVR 150м		Ықпал етпейді
Қону аймағының оттары	Ықпал етпейді	Күндіз – RVR 200м	Күндіз – RVR 300м
		Түнде – 300 м	Түнде: RVR 550 м, 350 м – HUDLS немесе auto-land
Рульдеу жолдары оттарының жүйесі	Ықпал етпейді		

15-кесте

ӘК санатына байланысты шеңбер бойынша ұшу үшін MDH мен көрінуін минимумы

	ӘК санаты			
	A	B	C	D
MDH, м (фут)	120 (394)	152 (492)	183 (591)	210 (689)
Метеорологиялық көрінуін минимумы, м	1500	1600	2400	3600

16-кесте

RVR / CMV қайта есептеу

Ұшуды орындау кезіндегі шырақ жүйелері	RVR/CMV = хабарланған метеорологиялық көріну x	
	күндіз	түн
Жақындау шырақтары және қарқындылығы жоғары ҰҚЖ шырақтары	1.5	2.0
Жоғарыда көрсетілгендерден ерекшеленетін кез келген басқа да шырақтар	1.0	1.5
Шырақтар болмауы	1.0	Қолданылмайды

17-кесте

Ұшып көтерілу үшін минимумдар (шектелген көріну жағдайдарда (LVTO) (RVR/VIS) ұшуларға рұқсатымен)

Ұшып көтерілу үшін RVR/VIS	
Аспаптар бойынша ұшып шығу схемалары бар құрылықтағы тікұшақ айлақтары	RVR/VIS
ҰҚЖ-ның шырақтары жоқ және таңбасы жоқ (күндіз ғана)	250 м немесе тоқтатылған ұшып көтерілу ара қашықтығы (мәндердің ішінде үлкенірек)
Таңбасы жоқ (түнде)	800 м
ҰҚЖ/FATO шырақтары және ҰҚЖ осьтік желісінің таңбасы бар	200м
ҰҚЖ/ FATO шырақтары, ҰҚЖ осьтік желісінің таңбасы бар және RVR ақпараты	150м
Теңіз тікұшақ алаңы	

Екі ұшқыштарымен ұшу	250 м (1*)
Бір ұшқышпен ұшу	500м (1*)

Ескерту: 1*. Ұшып көтерілу кейінгі ұшу алаңы және FATO кедергілерден бос.

18-кесте

Ұшып көтерілу үшін минимумдар. Аспаптар бойынша ұшулар үшін әуеайлақтар (шектелген көріну жағдайдарда (LVTO) (RVR/VIS) ұшуларға рұқсатсыз)

RVR/VIS	
Аспаптар бойынша ұшып шығу схемалары бар құрылықтағы тікұшақ айлақтары	RVR/VIS
ҰҚЖ-ның шырақтары жоқ және таңбасы жоқ (күндіз ғана)	400 м немесе тоқтатылған ұшып көтерілу ара қашықтығы (мәндердің ішінде үлкенірек)
Таңбасы жоқ (түнде)	800 м
ҰҚЖ/FATO шырақтары және ҰҚЖ осьтік желісінің таңбасы бар	400 м
ҰҚЖ/ FATO шырақтары, ҰҚЖ осьтік желісінің таңбасы бар және RVR ақпараты	400 м
Теңіз тікұшақ алаңы	
Екі ұшқыштарымен ұшу	400 м (1*)
Бір ұшқышпен ұшу	500 м (1*)

Ескерту: 1*. Ұшып көтерілу кейінгі ұшу траекториясы кедергілерден бос.

19-кесте

Құралдарына байланысты жүйелік минимумдар

Аспаптар бойынша қонуға кіру	Ең төмен DH/MDH
ILS/MLS/GLS санаты	60 м (200 фут)1
GNSS/SBAS (LPV)	60 м (200 фут)
GNSS (LNAV)	75 м (250 фут)
GNSS/Baro-VNAV (LNAV/ VNAV)	75 м (250 фут)
DME бар немесе жоқ локатор (LOC)	75 м (250 фут)
Шолу радиолокаторы (SRA) бойынша қонуға кіру (½ м. миля қашықтықта аяқталатын)	75 м (250 фут)
SRA (1 м. миля қашықтықта аяқталатын)	90 м (300 фут)
SRA (2 м. миля немесе одан астам қашықтықта аяқталатын)	105 м (350 фут)
тік бағыттау орнатылмаған RNAV	90 м (300 фут)
VOR	90 м (300 фут)
VOR/DME	75 м (250 фут)
NDB	105 м (350 фут)
NDB/DME	90 м (300 фут)
NDB (2 шамшырақ)	90 м (300 фут)
VDF	105 м (350 фут)

Борттық радиолокатор (ARA) теңіз тіқұшақ алаңы	90 м (300 фут)

20-кесте

Құрылықтағы тіқұшақ айлақтарында (әуеайлақтарда) қонуға дәлме-дәл емес кіруге арналған минимумдар

Құрлықтағы тіқұшақ айлақтарында (әуеайлақтарда) қонуға дәлме-дәл емес кіруге арналған минимумдар				
ТЕБ (MDH), м (фут)	ҰҚЖ-дағы көріну/ЖҚЖ			
	Толық	Орташа	Негізгі	Жоқ
75-89 (250-299)	600	800	1000	1000
90-134 (300-449)	800	1000	1000	1000
135 (450) және жоғары	1000	1000	1000	1000

21-кесте

Құрлықтағы тіқұшақ айлақтарында (әуеайлақтарда) дәлме-дәл қонуға кірулер мен қонулар үшін минимумдар – CAT I

CAT I				
ШҚБ, м (фут)	ҰҚЖ-дағы көріну/ЖҚЖ, м			
	Толық	Орташа	Негізгі	Жоқ
60 (200)	500	600	700	1000
61-76 (201-250)	550	650	750	1000
77-91 (251-300)	600	700	800	1000
92 (301) және жоғары	750	800	900	1000

22-кесте

Құрлықтағы тіқұшақ айлақтарында (әуеайлақтарда) дәлме-дәл қонуға кіруге және қонуға арналған минимумдар – CAT II

ШҚБ, м	ШҚБ-дан төмен автоматтық режимді пайдалану, ҰҚЖ-дағы көріну, м
30-36 (100-120)	300
37-42 (121-140)	400
43 (141) және жоғары	450

23-кесте

RVR-не VIS-ді қайта есептеу

Жарық жабдығы (ЖҚЖ)	RVR =VIS-ді * (көбейту)	
	күндіз	түнде
жақындау мен ҰҚЖ қарқындылығы жоғары шырақтары	1.5	2.0
кез келген басқа жабдығы	1.0	1.5

ЖҚЖ жоқ	1.0	қолданылмайды

24-кесте

ILS сыныптамасы және қосалқы операциялары

ILS сыныптамасындағы уақытша өзгерістер			Ұшулар схемасымен немесе жарияланған минимумдармен ILS өзара байланыс сыныптамасы	
Жабдықтың пайдаланушылық ерекшеліктерінің санаты	Бағыт сұлбасын шектеу	Қызмет көрсетудің үздіксіздігі және бүтінділіктің ең аз деңгейі	Ең төмен пайдаланушылық CAT	RVR минималды мағынасы, басқасы мақұлданбаған болса (м) (қолданылатынболса)
I	A, B, C, T, D немесе E	1	I	TDZ: 550; ортасы: 125; соңы: 75
II	T, D немесе E	1	I	TDZ: 550; ортасы: 125; соңы: 75
	T	2	I1	TDZ: 550; ортасы: 125; соңы: 75
	D немес E	2	II	TDZ: 300; ортасы: 125; соңы: 75
III	D	1	I	TDZ: 550; ортасы: 125; соңы: 75
		2	II	TDZ: 300; ортасы: 125; соңы: 75
		3	IIIB + DH	TDZ: 75; ортасы: 125; соңы 75
		4	IIIB DH-сыз	
	E	1	I	TDZ: 550; ортасы: 125; соңы: 75
		2	II	TDZ: 300; ортасы: 125; соңы: 75
		3	IIIB + DH	TDZ: 75; ортасы: 75; конец: 75
		4	IIIB DH- сыз	TDZ: 75; ортасы: 75; соны: 75

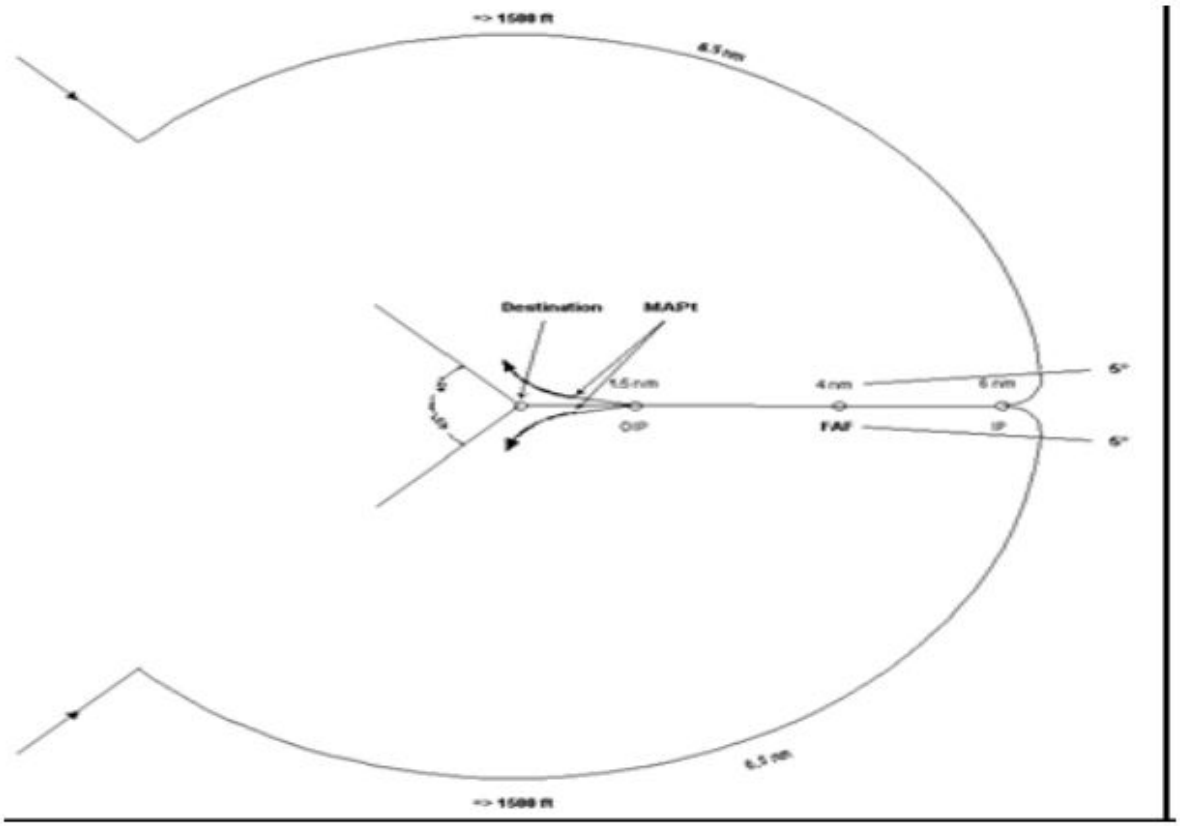
Ескерту:

1. II/T/2-4 сыныптама деңгейіне дейін төмендеген кезде, ұшулар тек қана CAT I бастапқы шектеумен ғана жүзеге асады. Автоматты қону жүйесіне бағыттық радиомаягы дабылының ауытқу әсерінің бағасынан кейін бағдар құжаттамасында тиісті түрде жарияланып CAT II дейін деңгейін одан ары арттыруды қажет етуі немесе қонуға автоматты түрде кіру бекітілмеді деген ақпарат көрсетілуі мүмкінет. Қажет болған жағдайда RVR ең жоғары көрсеткіші қолданылуы мүмкін. CAT II стандарты бойынша ұшуларданда артық.

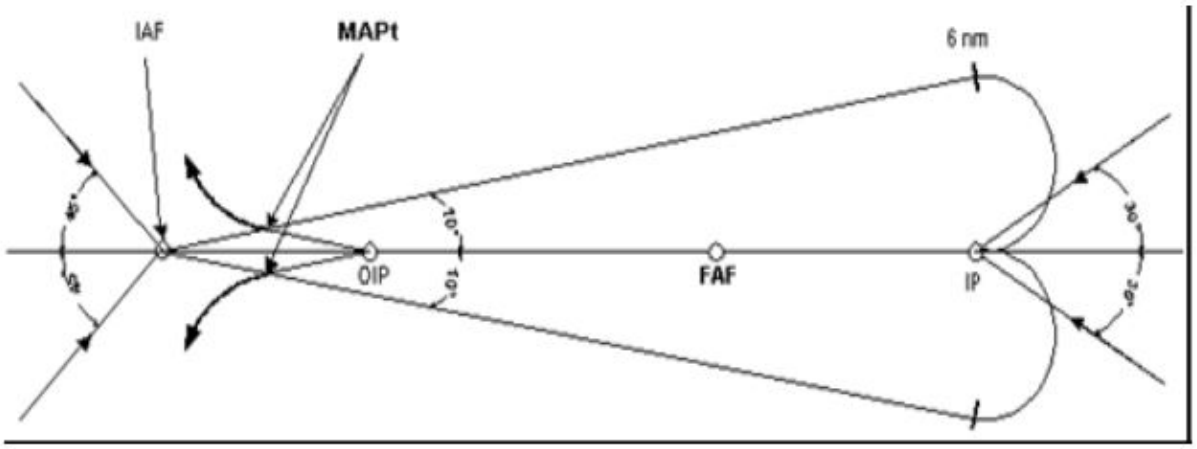
2. Кестеде көрсетілген RVR-дің ең төмен мөрі жақындау оттары (FALS) ұқж-ға қону аймағының оттары (Runway Touchdown Zone Lights - RTZL)және ҰҚЖ-ның осьтік

сызығының оттары (Centreline (RCLL) жүйесімен толық жабдықталған ҰҚЖ үшін қолданылады.

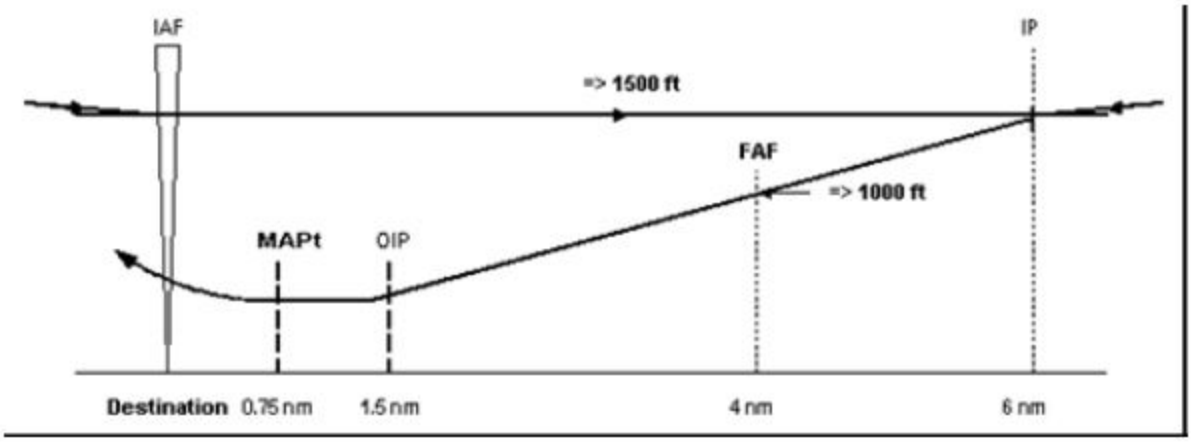
1-сурет. Шеңбер бойымен борттық радиолокатор (ARA) бойынша қонуға кіру рәсімі. Arcprocedure.



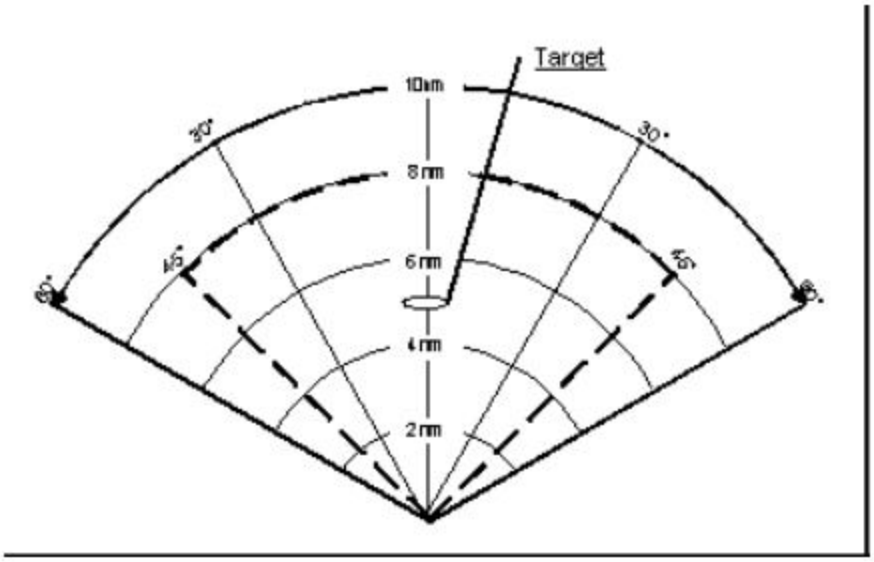
2-сурет. Есептік бұрышқа немесе шеңберден қонуға бұрылған борттық радиолокатор (ARA) бойынша қонуға кіру рәсімі.



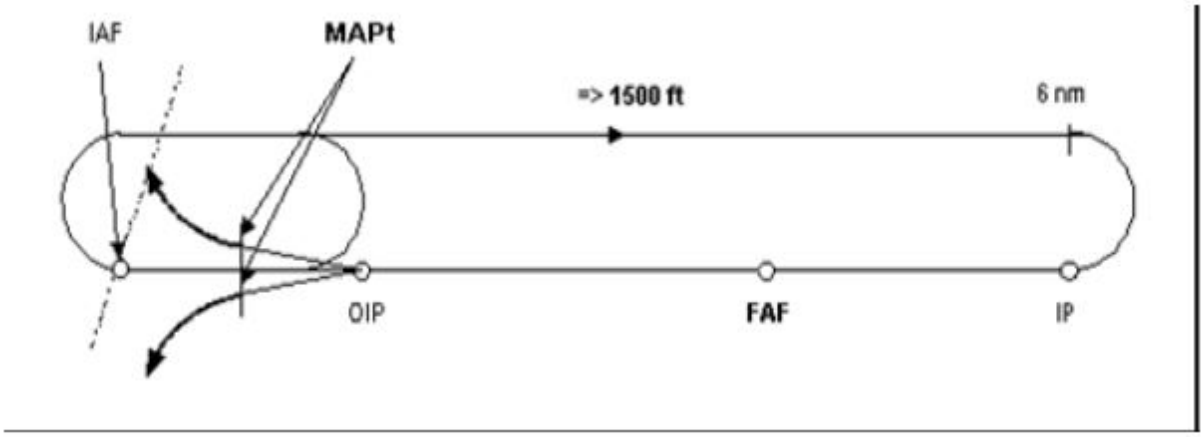
3-сурет. Қонуға кірудің тік бейіні



4-сурет. Екінші шеңберіне кету аймағы (солға және оңға)
Figure 5: Missed approach area left & right



5- сурет : Holding pattern & race track procedure



Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында ұшуды
жүргізу қағидаларға
10-қосымшасы

Бағдардағы қосалқы әуеайлағына (EDTO) дейін ұзақтығы 60 минуттан астам ұшуды жүзеге асыруда пайдаланушыларға рұқсат беру талаптары

1. Қосалқы әуеайлағына кету уақыты шекті уақыттан асқан жағдайда ұшу қосалқы әуеайлағына кетудің ұзартылған уақытымен ұшу болып есептеледі.

EDTO газ турбиналы қозғалтқышы бар ұшақтардың ұшуын жүзеге асыру рәсімдер бағдардағы қосалқы әуеайлағына дейін ұшу уақыты 60 минуттан асатын нүктелері бар маршруттарда қолданылады.

2. Коммерциялық тасымалды жүзеге асыратын екі газ турбиналы қозғалтқышы бар ұшақтардың ұшуы маршруттың кез келген жерінде бір қозғалтқыштың істен шығуы жағдайында қосалқы әуеайлағына дейін бір қозғалтқыш қамтамасыз ететін жылдамдықпен ұшуы желсіз күні 60 минуттан аспады.

Коммерциялық ұшуларды жүзеге асыратын екі және одан да көп газ турбиналы қозғалтқышы бар ұшақтар үшін шекті уақыты 180 минуттан аспауы тиіс.

3. Екі газ турбиналы қозғалтқыштары бар ұшақтар үшін EDTO талаптары екі газ турбиналы қозғалтқыштары (ETOPS) бар ұшақтардың артқан қашықтығының ұшуын жүзеге асыру жөніндегі алдынғы талаптардан айырмашылығы жоқ. Сондықтан ҰПН-қа тиісті өзгерістер енгізгенге дейін екі газ турбиналы қозғалтқыштары бар ұшақтар үшін пайдаланушының құжаттарын дайындаған кезде EDTO орнына ETOPS аббревиатурасын қолдануға рұқсат беріледі.

4. EDTO ұшуын жүзеге асыруға рұқсат алу үшін пайдаланушы уәкілетті ұйымға осы Қағидаларға 12-қосымшасының нысаны бойынша өтінішті және дәлелдеуші құжаттамасын EDTO-мен ұшудың болжамды уақытына дейін 30 күнтізбелік күн қалғанда ұсынады.

Ескерту. 4-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

5. EDTO ұшуын жүзеге асыруға рұқсатты алу үшін дәлелдеуші құжаттама мыналарды қамтиды:

1) EDTO ұшуы үшін пайдаланушының ҰЖН-на толықтыру;

2) Пайдаланушының EDTO ұшуы үшін Техникалық қызмет көрсету бағдарламасын және Сенімділік бағдарламасын қамтитын EDTO ұшулары үшін ұшу жарамдылығын сақтауды басқаруын ұйымдастыруға толықтырулар;

3) AFM, FCOM-нан борттық жүйелерді резервтеудің EDTO деңгейлерінде қолайлы ұшуларды жүзеге асыру туралы мәліметтер және минималды жабдық тізімі (MEL);

4) EDTO типін (дизайнын) бекіту мәліметтері мыналарды қамтиды:

"планер/қозғалтқыш" комбинациясымен пайдаланушының жұмыс тәжірибесі айлар/жылдар саны;

"планер/қозғалтқыш" нақты комбинациясымен пайдаланушы жүзеге асырған ұшулардың жалпы саны;

"қозғалтқыш/планер" комбинациясымен сағаттардың және циклдердің саны;

пайдаланушы үшін ұшуда қозғалтқышты сөндіру саны;

қозғалтқышты жоспардан тыс ауыстыру жиілігі;

негізгі компоненттері үшін істен шыққанға дейін жұмыс істеудің орташа уақыты;

5) EDTO ұшуларын пайдалануға болжамдалатын марштруттар тізімі және тиісті қосалқы әуеайлақтардың тізімі;

6) EDTO ұшуларына рұқсат беру үшін экипаж мүшелерін және инженерлік-техникалық қызметкерлерді дайындау бағдарламасы;

7) ұшақтар экипаждарының ұшу-диспетчерлік басқаруын және ұшу-диспетчерлік қызмет көрсетуін жүзеге асыру әдістері мен ұйымдастыру рәсімдері;

8) уәкілетті ұйым бекітуі үшін барлық ақаусыз қозғалтқыштармен (бұдан әрі - AEO) және бір істен шыққан қозғалтқышпен (бұдан әрі - OEI) сұралып отырған жылдамдықтар ХСА желсіз ауасын есепке ала отырып, қосалқы әуеайлағына кетудің төменгі шектік қашықтығы мен ең көп қашықтығын есептеу үшін қолданылады.

Қозғалтқыштары екеуден артық ұшақтар үшін қосалқы әуеайлағына кетудің ең көп қашықтығын есептеу үшін қолданылатын AEO жылдамдығы 60 минут уақытша шекті айқындау және EDTO үшін қолданылатын жылдамдықтан айырмашылығы болуы мүмкін.

Екі қозғалтқышы бар ұшақтар үшін қосалқы әуеайлағына кетудің ең көп қашықтығын есептеу үшін қолданылатын OEI жылдамдығы OEI-мен қосалқы әуеайлағына кету кезінде жанармайдың қорын айқындау үшін қолданылатын жылдамдықтан айырмашылығы болмауы тиіс. Бұл жылдамдық 60 минут уақытша шекті айқындау және EDTO үшін қолданылатын жылдамдықтан айырмашылығы болуы мүмкін.

Ескерту. 5-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

6. Уәкілетті ұйым өтінішті 20 (жиырма) жұмыс күннен аспайтын мерзімде қарайды.

Қосалқы әуеайлағына кетудің ұзартылған уақытымен ұшуларды жүзеге асыру үшін пайдаланушыға ұшақтың нақты түріне рұқсат беру кезінде уәкілетті ұйым қосалқы әуеайлағына кетудің тиісті шекті уақыты мен ең көп уақытын белгілейді:

1) нақты пайдаланушылық рұқсатты беруін;

2) пайдаланушыда алдынғы тәжірибесі мен талаптарды және рәсімдерді сақтаудың қанағаттанарлық көрсеткіштері болуы тиіс және ол қосалқы ауеайлаққа кету уақытын

ұзарта отырып, ұшуларды сәтті және сенімді жүзеге асыруы үшін қажет процестерді іске қосуы және де осы процестер осындай ұшуларды жүзеге асырған кезде қолданатынын көрсетуі тиіс;

3) ұшақтың сертификатталған ҰТС негізінде пайдаланушы қолданатын рәсімдерің қолайлылығы және ұшақ жүйесі сипаттамаларының нашарлауы кезінде қауіпсіз ұшуды қамтамасыз ету үшін олардың барабарлығы;

4) пайдаланушы экипажының дайындық бағдарламасының ұшуды жүзеге асырудың осы типіне сай келуі;

5) рұқсат берудің ілеспелі құжаттамасы осыған қатысты барлық аспектілерді қамтуы тиіс;

6) ұшу жағдайының болжалды нашарлауы кезінде ұшу қауіпсіз болып аяқталуының дәлелдері (EDTO-мен ұшу үшін ұшақты сертификаттау барысында), олар:

EDTO-мен ұшқан кезде ұшақты ҰПН-да (тікелей немесе жанама) көрсетілген аса маңызды жүйелері үшін ұшу уақытын шектеудің шектеу мәні, егер ондай болса;

ұшу жарамдылығы мен ҰТС саласында тәуекелдің туындауы үшін пайдаланушының мемлекеті ұқсас деп санайтын қандай да болсын жағдайлар.

Ескерту. 6-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

7. Уәкілетті ұйымға пайдаланушымен жүргізілген және ұшу қауіпсіздігінің баламалы деңгейі қандай жолмен ұсталатыны көрсетілген ұшу қауіпсіздігінің тәуекелін нақты бағалаудың нәтижелері негізінде, ұзақтығы – жұмысының уақыты ең шектеулі жүйенің ең аз жұмыс істеу уақытынан асатын ұшуларды бекітуге рұқсат етіледі.

Ұшу қауіпсіздігі үшін тәуекелді нақты бағалау келесілерді қамтиды:

1) пайдаланушының мүмкіншіліктері;

2) ұшақтың жалпы сенімділігі;

3) жұмысының уақыты шектеулі әрбір жүйенің сенімділігі;

4) ұшақ өндірушісінен алынған тиісті ақпарат;

5) салдарын барынша азайту бойынша нақты шаралар.

Ескерту. 7-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

8. EDTO-мен ұшақтарды орындауға арналған рұқсатты уәкілетті ұйым ұшақтардың нақты типтері үшін қосалқы әуеайлақта күтім жасаудың шектік және ең көп уақытының көрсетілуімен, пайдаланушы сертификатының пайдаланушылық айрықшаламаларының "B" бөлігінің он күндік мерзімінде рәсімдейді.

Ескерту. 8-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

9. Бағдар бойынша жоспарланған қосалқы әуеайлақ үшін бағдарлық қосалқы әуеайлақтардың болжалды қонудың есептік уақытына дейін 1 сағат және одан кейін 1 сағат кезеңіне арналған метеожағдайлар болжамы келесі мәндерге сәйкес келеді:

дәл қонуға кіру рәсімі үшін – рұқсат етілген DH/DA-ке 60 м (200 фут) қосу.

10. IAP аспаптар бойынша қонуға жарамдылығын айқындау барысында, екпінінің ескерілуімен желдің божамы – ҰҚЖ жағдайының (құрғақ, дымқыл немесе ластанған), сондай-ақ көрінудің төмендеуі жағдайындағы кез-келген шектеулердің ескерілуімен, ұшақтың осындай типінің ҰПН-лық пен пайдаланушы белгілеген шектерде болуы тиіс.

11. Пайдаланушылық минимумдарды қолдану шарттарына қатысты "TEMPO" мәндерінен немесе 40 % ықтималдығынан PROB басқа ауа-райы болжамының шартты элементтері қарастырылмайды.

MEL қағидаларына сәйкес жолға шыққан кезде, аспаптар бойынша қонуға кіруге арналған минимумдарды қозғайтын MEL шектеулері қосалқы әуеайлақтардың EDTO минимумдарын айқындау барысында ескерілуі тиіс.

12. Бағдар бойынша ұшуға арналған қосалқы әуеайлақта NON-EDTO қағидалары бойынша ұшуды орындау барысында іс жүзіндегі метеожағдайлар мен ауа-райы болжамы, я болмаса оған келудің есептік уақытына дейін 1 сағат және одан кейін 1 сағат ішіндегі олардың кез-келген комбинациясы кестеде белгіленген минималды метеожағдайларға тең немесе одан жоғары болады.

13. Осы Қағидаларға 11-қосымшасында көрсетілген бағдар бойынша қосалқы әуеайлақтар метеожағдайлардың мәндері CAT II/III бойынша қонуға кірген кезде қолданылмайды, егер де бұл – уәкілетті ұйыммен мақұлданбаған болса.

Ескерту. 13-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

14. Мақұлдау келесі критерийлерге негізделеді:

1) қозғалтқышы істен шыққан кезде ұшақ CAT II/III бойынша қонуды жүзеге асыруға қабілетті болса;

2) пайдаланушы CAT II/III бойынша ұшуға мақұлдау алған болса.

Мұндай өтінімді растау үшін уәкілетті ұйым қосымша деректерді талап етуі мүмкін (мысалы, қызмет көрсету барысындағы жазбаларда немесе қуіпсіздік бағалары). Мысалы, ұшақтардың белгілі типі қосалқы әуеайлағына бағдардан ауытқу қажеттілігіне апарып соқтыратын, істен шыққан қозғалтқышпен байланысты, қозғалтқыштың және (немесе) планердің конструкциясы жүйелеріндегі ақаулықтарымен CAT II/III бойынша кіруді және қонуды қауіпсіз жүзеге асыру мүмкіндігін қолдай алатынын ол көрсетуі тиіс.

Ұшақ жүйелері бір қозғалтқыштың істен шығуы кезінде CAT II немесе CAT III бойынша қону мен қонуға кіру қабілетін қолдайды, егер жоспарлау кезеңінде CAT II немесе CAT III минимумдарын пайдалану қажет болса.

Ескерту. 14-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

жүргізу қағидаларға
11-қосымшасы

EDTO ұшуларды орыдау үшін жоспарланған пайдалану минимумдар

Қонуға кіру рәсімі	БТШБ (тігінен көріну), м (фут)	RVR)/(VIS), м
Дәл қонуға кіру рәсімі	Рұқсат етілген DH/DA плюс 60 (200)	RVR/VIS 800 қосу
Дәл қонуға кіру немесе шеңбер бойынша ұшу сұлбасының қолданылуымен кіру	Рұқсат етілген MDH/MDA 120 (400) қосу	Рұқсат етілген көріну 1500 қосу

Ескертпе: Дәлме дәл қонуға кіруге арналған жоғарыдағы критерийлер CAT I бойынша қонуға кірулерге үшін ғана қолданылады.

Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында ұшуды
жүргізу қағидаларға
12-қосымшасы
Нысан

Қосалқы әуеайлағына кетудің арттырылған уақытымен (EDTO) ұшуды орындауға рұқсат алуға өтінім

Ескерту. 12-қосымшаға өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

_____

(өтініш берушінің толық атауы)

EDTO ұшуды орындауға рұқсат алу мақсатында, инспекциялық тексеру жүргізуіңізді сұрайды.

Пайдаланушының мекенжайы:_____

Телефоны:_____

Факсы:_____

E-mail:_____

Пайдаланушының сертификаты_____

1. EDTO ұшуды бастаудың жоспарланған күні: _____;

2. Қосалқы әуеайлағына кетудің арттырылған уақытымен (EDTO) ұшуды орындау үшін

өтінім берген ұшақтардың ұшу өңірлері (маршруттары)

_____
_____;

(Солтүстік (Оңтүстік) Атлантика, Тынық мұхитының өңірі, Белдеу маршруттары, Транссібір

маршруттары, Үнді мұхитының өңірі, жарамды қосалқы әуеайлағына дейін ұшу уақыты 60

минуттан асатын маршруттар)

ӘК үлгісі, сериясы	Тіркеу нөмірі	Орнатылған қозғалтқыштар үлгісі	Планер атқарымы	Ұшақтың әрбір қозғалтқышының атқарымы	Сұралатын бастапқы уақыт шамасы/ қосалқы әуеайлағына кетудің ең көп уақыты

3. Өтінім беруші азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйымға қосалқы әуеайлағына кетудің арттырылған уақытымен (EDTO) ұшуды ұйымдастыруға, қамтамасыз етуге, орындауға бақылау жасауға мүмкіндік беруге міндеттенеді.

Басшы _____ МО

(лауазымы / қолы / күні)

Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында ұшуды
жүргізу қағидаларға
13-қосымшасы

1. Жерде ӘК-лерінің қозғалысын реттейтін сигналдар

ӘК сигнал берушісі беретін сигналдар қолмен беруге арналған. Егер ұшқыш сигналды түсінуін жеңілдетуіне қажет болатын болса оларға жарық түсірілуі мүмкін, және сигнал беруші ӘК бетінен қарап тұрса және ол:

қанаттары бекітілген ӘК-лер үшін – ұшқыштың көру өрісінде сол қанаттың алдында;

тікұшақтар үшін ұшқыш оны жақсы көре алатын жерде тұрады.

Тиісті дабылдардың мәні жарық беретін дабылды жалауларды (дөңгелек "күрек") таяқшалар мен электрлі қолшамдарды пайдалану барысында өзгерусіз қалады.

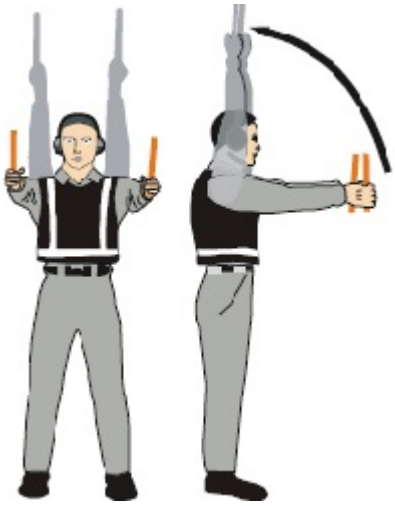
ӘК-рінің қозғалтқышы дабыл берушінің ӘК алдына қарап тұрған жағдайда оңнан солға қарай нөмірленеді (борттағы сол жақтан санағанда соңындағы № 1 қозғалтқыш).

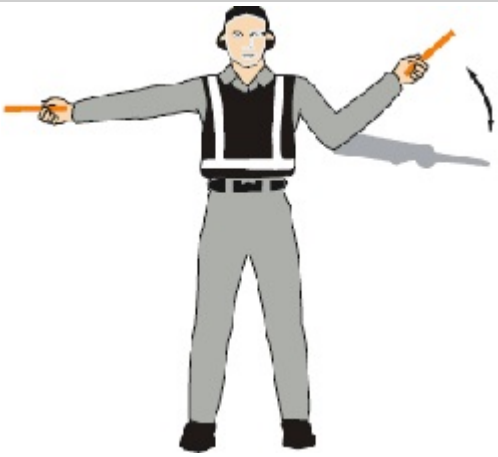
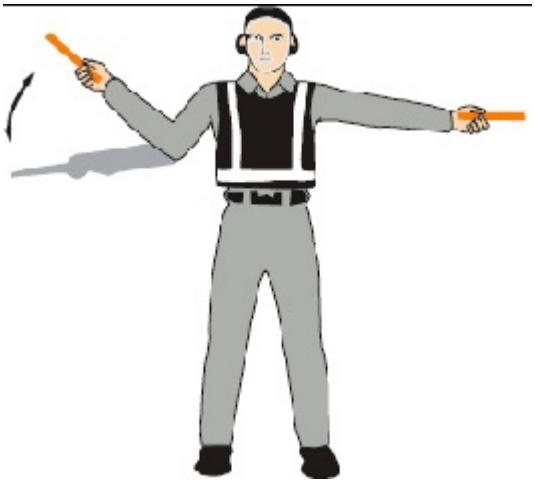
Жұлдызшамен белгіленген дабылдар аспанда тұрған тікұшақтар үшін арналған.

Дабыл беруші төмендегі дабылдарды қолданар алдында ол онымен қақтығыс жасап қалмаулары үшін ӘК маневр жасайтын алаңның объектілерден бос екендігіне көз жеткізеді.

Көптеген ӘК-лерінің құрылымы ӘК жер бетінде маневр жасау барысында қанат ұшының, қозғалтқыштың және басқа да бөліктердің қозғалыс траекториясын визуалды түрде бақылай алатындай жасалған.

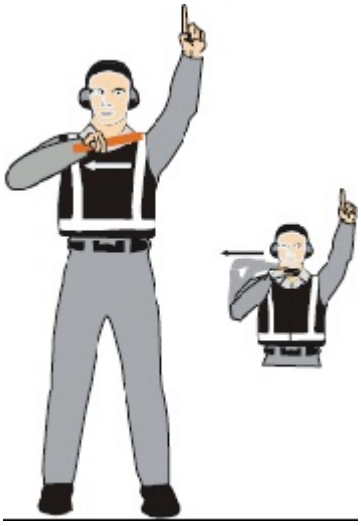
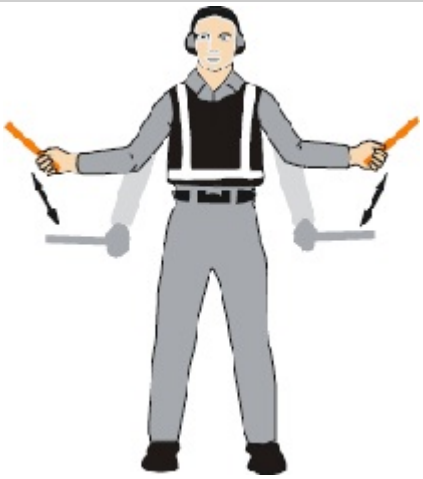
Берілген дабылға сәйкес әрекет ету. Егер әуеайлақта қозғалыс талаптары талап етілсе, дабыл беруші ұшқыштың әрекетіне басшылық жасайды.

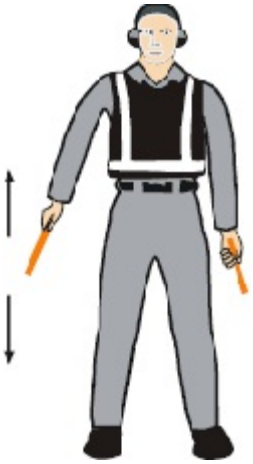
1) Сүйемелдеуші немесе бағыттаушы Таяқшаны оң қолына алып басынан тігінен көтеру, ал сол қолындағы таяқшаны дене бағыты бойынша қозғалту. Ескерпе: ӘК қанатының ұшында тұрған адам беретін, бұл кеменің сигнал ұшқышқа (ұшқышқа), перрон диспетчеріне, ӘК кеме басшысына ӘК тұрақ орнына/тұрақ орнынан кеменің артқы жағынан кедергісіз қозғалыс мүмкіндігін білдіреді.	
2) Тұрақ орнын көрсету Таяқшаларды тігінен ұстай отырып, алға созылған қолды бастан жоғары қарай көтеру керек.	
3) Келесі дабыл берушіге немесе ӘҚҚ органының және (немесе) жерүсті қозғалыс тапсырмасына сәйкес жеткізу екі қолымен жоғары бағытты белгілеу; жазылған қолды денеге қарай бұру және таяқшалармен келесі дабыл берушінің немесе басқару аймағына қарай бағыт беруді көрсету.	

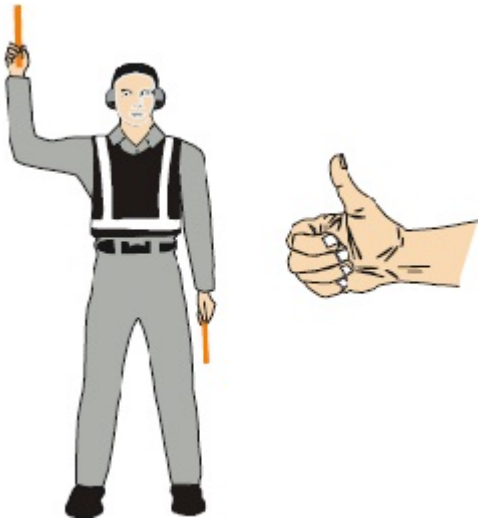
4) Алға жылжу Екі жаққа жазылған қол шынтақтарын бүгіп, кеуде деңгейінен басқа қарай бағытта таяқшамен жоғары төмен қарай қозғалыс жасайды.	
5) Солға бұру (ӘК-нен көрініс) Кеудеге 90о бұрыш жаққа қарай жазылған оң қолды жазу арқылы таяқшамен сол қолмен "Алға жылжу" деген дабыл беруі, дабыл беру қолының қозғалысы қарқындылығы ұшқышқа ӘК бұру жылдамдығын көрсетеді.	
6) Оңға бұру (ӘК-нен көрініс) Кеудеге 90о бұрыш жаққа қарай жазылған оң қолды жазу арқылы таяқшамен оң қолмен "Алға жылжу" деген сигнал беруі, дабыл беру қолының қозғалысы қарқындылығы ұшқышқа ӘК бұру жылдамдығын көрсетеді.	

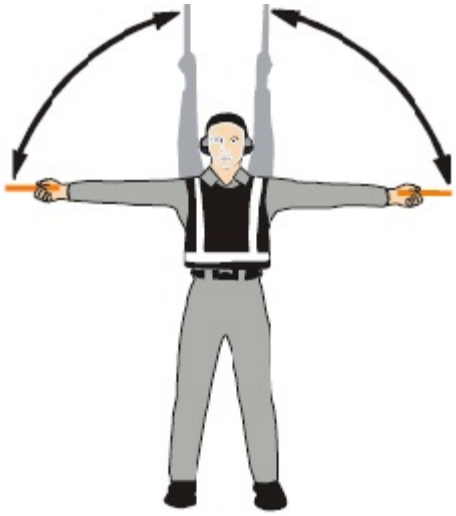
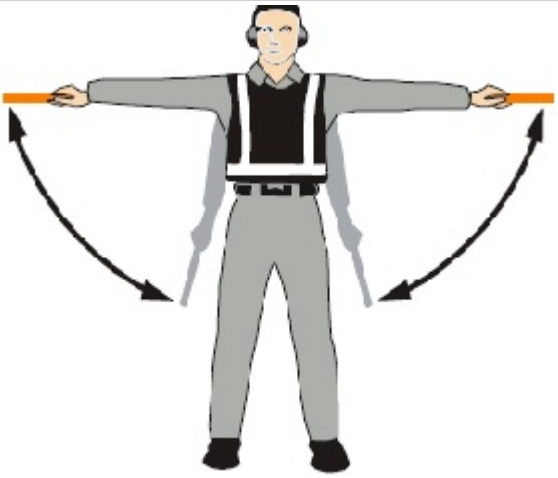
7) Әдеттегі аялдама Кеудеге 90о бұрышпен екі жаққа қарай таяқшалармен қолды созу және таяқшалардың қиылысуына дейін бастан жоғары көтеру керек.	
8) Шұғыл аялдама Қолды шұғыл бастан жоғары көтеру және таяқшаларды қиылыстыру.	
9) Тежегішті қосу Ашық алақанды иық деңгейінен сәл жоғары көтеру. Экипажпен визуалды байланысына көз жеткізгеннен кейін саусақтарын жұдырыққа жұмылдыру керек. ӘК экипажынан қолдың үлкен саусағын көтеру арқылы хабар алғанға дейін қозғалмау.	
10) Тежегішті жіберу	

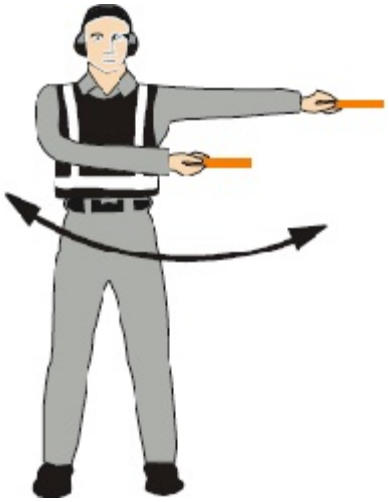
Саусақтары жұдырыққа жұмылдырылған қол буынын иық деңгейінен сәл жоғары көтеру. Экипажбен көзбе-көз байланысқа түскендігіне көз жеткізгеннен кейін жұдырығын ашады. ӘК экипажынан қолдың үлкен саусағын көтеру арқылы растау алғанға дейін қозғалмау.	
11) Қалыптар орнатылған Ішке қарай бағытталған таяқшалармен созылған қолды бастан жоғары көтеру, таяқшаларды олардың жанасуына дейін шұғыл жылжыту. ӘК экипажының растау алғанына көз жеткізу.	
12) Қалыптарды алып тастау Сыртқа бағытталған таяқшалармен бастан жоғары тік көтерілген таяқшаларды екі жаққа қарай шұғыл ажыратыңыз. ӘК экипажының рұқсатын алғанға дейін қалыптарды алмау.	

13) Қозалтқышты от алдыру Көтеру, оң қолын бағытталған жоғары жезлмен дейін деңгейдегі бас және орындауға міндетті айналма қозғалыс осы қолмен, бұл ретте бір уақытта сол қолмен көтерілген аспан көрсетуге жататын қосу қозғалтқыш.	
14) Қозғалтқышты өшіру Таяқша ұстаған қолды иық деңгейіне дейін алдыға созу, таяқшамен сол иыққа дейін, содан кейін оң иыққа дейін тамаққа қарай қимылдату.	
15) Жылдамдықты азайту Таяқшалармен белден тізеге дейін жоғары-төмен қимылдата отырып, "қаққылау" қимылымен созылған қолды төмен қарай түсіру.	

16) Көрсетілген жақтағы қозғалтқыш айналымын азайту Қол төмен түсірілген қол алақандары жерге қарайды , содан қозғалтқыш айналымын тиісінше оң не сол жаққа қарай азайту керектігін білдіретін оң не сол қолмен жоғары-төмен қимылдары жасалады.	
17) Артқа жылжу Қолды кеуде алдында бел деңгейінде ұстап, қолдарын алға қарай айналдыру. Қозғалысты тоқтату үшін 7 немесе 8 дабылдары пайдаланылады.	
18) Артқа қарай қозғалыс кезіндегі бұрылыстар (артымен оңға) Таяқшасы бар сол қол төмен қарай бағытталған; Басқа дейін көтерілген оң қол көлденеңнен алға және тігінен артқа қарай қайталамалы қимылдар жасайды.	

19) Артқа қарай қозғалыс кезіндегі бұрылыстар (артымен солға) Таяқшалар оң қол төмен бағытталған; бастан жоғары көтерілген оң қол қолденеңнен алға және тігінен артқа қарай қайталамалы қимылдар жасайды .	
20) Бекітілген жауап/жол ашық Жоғары қарай бағытталған таяқшалары бар оң қолды бастан жоғары көтеру, үлкен саусағы жоғары көтерілген қол буынын көрсету, бұл ретте сол қол төмен түсірілген және тізеге жапсырылған	
21) Қалықтау Кеудеге қарай 90о бұрышта қолдарды жазу.	

22) Жоғары көтерілу Жаюға қолды жезлами-жағына бұрышпен 90о к туловищу, алақандарын жоғары қаратып, және жүргізуге, олар жоғары қозғалыс. Қол қозғалысының қарқындылығы көрсетеді жылдамдығы биіктікті алу.	
23) Төменге қарай түсіру Кеудеге қарай 90о бұрышқа қолдарды жазу, алақандарды төмен түсіріп, олармен жоғарыға қарай қимылдар жасайды. Қолдардың қимыл қарқыны жоғары қарай жылдамдық алу қарқынын білдіреді.	
24) Көлденеңнен солға қарай (ұшқыштың, ұшқыштың жағынан) Кеудеге қарай 90о бұрышқа оң қолды көлденеңнен жазады, келесі қолмен, осы бағытқа қарай қимыл жасайды.	

25) Оңға қарай көлденеңнен қозғалту (ұшқыштың, ұшқыштың жағынан) Кеудеге қарай 90о бұрышқа сол қолды көлденеңнен жазады, келесі қолмен, осы бағытқа қарай қимыл жасайды.	
26) Қону Алға қарай төмен түсірілген қолдарды айқастырады.	

7. Ерекше жағдайларда қолмен берілетін стандартты сигналдар

Төменде келтірілген қолмен берілетін сигналдар, инцидент болған авариялық-құтқару мен өртке қарсы қызметтері және ӘК экипажы арасында төтенше жағдайлар кезінде өзара іс-қимылдар жасау үшін қажет.

Төтенше жағдайлар кезінде ұшу экипажымен өзара қарым-қатынас орнату үшін қол сигналдары авариялық-құтқару және өртке қарсы қызметімен ӘК алдыңғы жағының сол жағынан берілуі тиіс.

Ескертпе: Қол берілетін сигналдар төтенше жағдайларда ӘК экипажымен өзара тиімді іс-қимылдар жасаулары үшін авариялық-құтқару және өртке қарсы қызметтің персоналымен басқа орыннан берілуі мүмкін.

1) "Көшу" командасы Авариялық-құтқару мен өртке қарсы қызмет және жедел топтың басшы сыртқы жағдайға берілген берілген баға негізінде көшу ұсынылады. Шынтағы бүгілген қол алға қарай жазылған, қол саусақтары көз деңгейінде. Бүгілген қолмен артқа қарай қимылы жасалады, ал келесі қол кеуде бойына қарай тартылады.	

Түнгі уақытта: осы қимылдар таяқшалармен жасалынады.	
2) "Тоқта" командасы Көшуді, ӘК қозғалысын немесе басқа да жүргізіліп жатқан басқа да іс-шараларды тоқтатуды ұсынады. Қол жоғары көтеріліп, бас алдында білекке дейін айқастырылған. Түнгі уақытта: осы қимылдар таяқшалармен жасалынады.	
3) Төтенше жағдай оқшауландырылды Қауіпті жағдайдың сыртқы белгілерінің болмауы немесе "тоқтату". Қол екі жаққа қарай созылады және 45о бұрышқа дейін түсірілген. Қолдар бір уақытта белден төмен деңгейде шынтаққа дейін айқастырылады, ал содан кейін бастапқы қалпындағы жағдайға келтіреді (бейсбол арбитрінің дабылы "база қалпында"). Түнгі уақытта: осы қимылдар таяқшалармен жасалынады.	
4) Өрт Оң қолмен иықтан тізеге дейін түрлі қимылдарды жасайды және бір уақытта сол қолымен өрт орнын көрсетеді. Түнгі уақытта: осы қимылдар таяқшалармен жасалынады.	

Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында
ұшуды жүргізу қағидаларына
14-қосымша

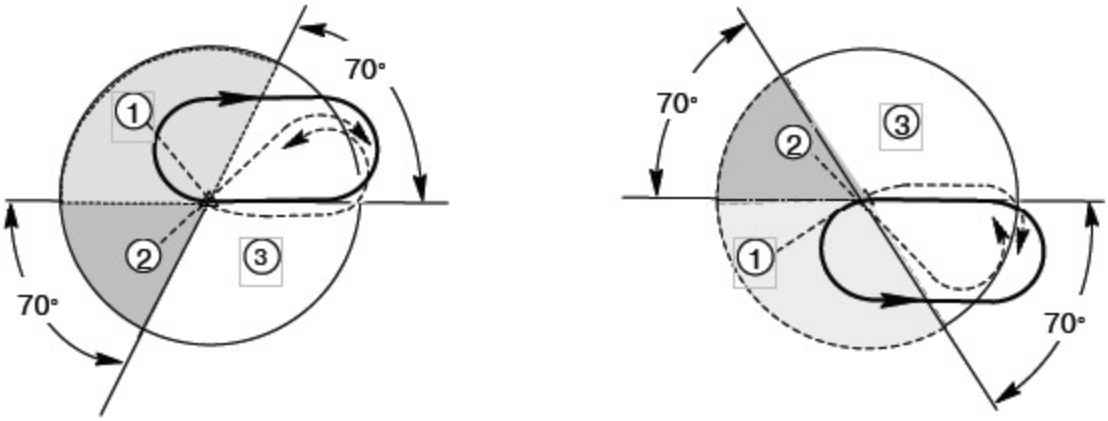
A, B, C, D, E, G класты әуе кеңістігінде және (немесе) диспетчерлік аймақта, әуеайлақтық қозғалыс аймағында немесе қозғалыс схемасында КҰҚ бойынша ұшудың ең төменгі метеорологиялық шарттары

Ескерту. 14-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.

Жер	Ұшу жылдамдығы (аспаптық), км/сағ (тораптар)	КҰҚ бойынша ұшудың ең төменгі шарттары		
		Жер бедерінің ең жоғары нүктесі үстіндегі БТШБ, метрлер/футтар	Көріну, м	ӘК-ден БТШ-ға дейінгі тігінен қашықтығы, метрлер (футтар)
Диспетчерлік аймақта, әуеайлақтық қозғалыс аймағында немесе қозғалыс схемасында				
Жазық және төбелі (су беті)	260 (140) және одан кем	150 (500)	2000	50 (170)
	261-463 (141 – 250)	300 (1000)	5000	100 (300)
Таулы жерлерде	463 (250) және одан кем	300 (1000)	5000	100 (300)
A*, B, C, D, E, G** сыныпты әуе кеңістігінде				
Жазық және төбелі (су беті)	260 (140) және одан кем	150 (500)	2000	50 (170)
	261-463 (141 – 250)	300 (1000)	5000	100 (300)
Таулы (биіктігі 2000м дейін)	463 (250) және одан кем	400 (1300)	5000	100 (300)
Таулы (биіктігі 2000 м және одан жоғары)	463 (250) және одан кем	700 (2300)	8000	100 (300)
Ескерту. * А класты әуе кеңістігінде КҰҚ бойынша ең төменгі метеорологиялық жағдайлар ұшқыштарға мәлімет үшін енгізілген және А класты әуе кеңістігінде КҰҚ бойынша ұшуларды мақұлдауды білдірмейді. ** Ұшу кезінде көріну кем дегенде 1500 м-ге дейін нашарлаған кезде ұшуға рұқсат етіледі: - басқа әуе кемелерін немесе олармен соқтығысуды болдырмау үшін қандай да бір кедергілерді уақтылы анықтауға болатын басым көріну жағдайындағы жылдамдықтарда; немесе басқа әуе кемелерімен кездесу ықтималдығы аз болған жағдайда немесе әуе қозғалысының қарқындылығы төмен аймақтарда және шағын биіктіктерде арнайы авиациялық жұмыстарды орындау кезінде; - егер олар басқа әуе кемелерін немесе олармен соқтығысуды болдырмау үшін қандай да бір кедергілерді уақтылы анықтауға болатын жылдамдықта маневр жасаса, 1500 м-ден кем ұшуда көріну кезінде тікұшақтардың ұшуына рұқсат етіледі.				

Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында ұшуды
жүргізу қағидаларға
15-қосымшасы

Күту аймағына үшін кіру мен шығу рәсімдері 1. Күту аймағына кіру рәсімдері



1-сектор. Қосарлас кіру:

1) күту нүктесіне шыққаннан кейін кіру бағытына кері курсқа бұрылуды орындау және күту аймағы үшін белгіленген уақытқа қарау;

2) күту нүктесіне шығу үшін бұрылуды (солға немесе оңға) орындау;

3) күту нүктесіне екінші рет шыққаннан кейін күту аймағында ұшу үшін бұрылуды орындау керек.

2-сектор. Қайырмалы кіру:

1) күту нүктесіне шыққаннан кейін күту аймағына кері бағыттан 30о-қа ерекшеленетін бағытқа бұрылуды орындау;

2) осы бағытпен ұшуды орындау:

күту аймағы үшін көрсетілген уақыт ішінде;

егер DME пайдаланылса, белгіленген арақашықтыққа дейін бару;

егер аймақ VOR-дан радиалмен және DME бойынша арақашықтықпен шектелсе, дәлме-дәлдігіне қарай көрсетілген шектеулерге дейін бару;

3) күту нүктесіне кіру бағыты жағына бұрылуды орындау;

4) күту нүктесіне екінші рет шыққаннан кейін күту аймағында ұшу үшін бұрылуды орындау керек.

3-сектор. Тура кіру.

Күту нүктесіне шыққаннан кейін ұйғарылған жаққа бұрылуды орындау және күту аймағында ұшуды жалғастыру керек.

2. Күту аймағынан шығу

Күту аймағынан шығу күту аймағының (күту аймағына кіру нүктесі) бақылау нүктесі арқылы жүзеге асырылады.

Көрсетілген уақытта күту аймағын тастап шығуға рұқсат алынған кезде экипаж күту пунктін көрсетілген уақытта тастап шығып, күту аймағында ұшы схемасында белгілеген шектер шеңберінде схеманы түзетуі керек.

Радиолокациялық бақылау болған кезде ӘҚҚ диспетчері схеманың кез келген нүктесінен ӘК-ін күту аймағынан шығаруы мүмкін.

Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында ұшуды
жүргізу қағидаларға
16-қосымшасы

Күту аймағында ұшу

Биіктігі, м/эшелон	Қалыпты жағдайлар	Турбуленттілік жағдайлары
4250 метрге дейін (FL 140) қоса алғанда	А және В санаттағы ӘК-лері үшін 320 км/сағ	А және В санаттағы ӘК-лері үшін 315 км/сағ
	С және D санатындағы ӘК-лері үшін 430 км/сағ	520 км/сағ 1*
4250 жоғары (FL 140) - 6100 метрге дейін (FL 200) қоса алғанда	450 км/сағ 2*	520 км/сағ немесе 1* төмендігіне байланысты 0.8 М
6100 жоғары (FL 200) - 10350 метрге дейін (FL 340) қоса алғанда	490 км/сағ 2*	
10350 метрден жоғары (FL 340)	0.83 М (MAX саны)	

1* турбуленттілік жағдайларынан есептелген 520 км/сағ немесе 0.8 М жылдамдық күту аймағында ұшу үшін тек қана ӘҚҚ органы алдын-ала рұқсат еткеннен кейін пайдаланылады;

2* бағыттар құрылымымен байланысты күту схемасы үшін 520 км/сағ ұшу жылдамдығы пайдаланылады.

Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында ұшуды
жүргізу қағидаларға
17-қосымшасы

ӘК-лерін және пайдаланушыларды тік эшелондаудың минимумы 300 м (1000 фут) эшелон 290 (8850 м) және 410 (12500 м) қоса алғанда арасында болған жағдайда ұшуға рұқсат ету

1. Осы қосымшасы ӘК мен пайдаланушыларды тік эшелондаудың минимумы (бұдан әрі - RVSM) 300 м (1000 фут) эшелон 290 (8850 м) мен 410 (12500 м) қоса алғанда арасында болған жағдайда ұшуға рұқсат тәртібі мен Қазақстан Республикасының әуе кеңісітігінде тік эшелондаудың аралықтары жағдайларында ұшатын ӘК-ның салыстырмалы биіктікті ұстап тұру сипаттамаларын бақылауды ұйымдастыруды айқындайды.

2. RVSM бекітуін берер алдында уәкілетті ұйым төмендегілерді тексереді:

1) ұшақтың тік навигациялауды жүзеге асыру мүмкіндігін, осы қосымшасының 3 және 4-тармақтарында көрсетілген талаптарға жауап беретінін;

2) пайдаланушының ұшуға жарамдылығын сақтау практикасы мен бағдарламасына (техникалық қызмет көрсету және жөндеу) байланысты тиісті рәсімдерді енгізгенін;

3) пайдаланушының эұшу экипаждары үшін RVSM қолданылатын әуе кеңістігінде тиісті ұшуды орындау рәсімдерін енгізгенін.

RVSM бекіту ғаламдық мәнінде осы өңірге тән кез келген пайдалану рәсімдер ҰЖН немесе экипаждарға арналған тиісті нұсқаулық материалында болған жағдайда жарамды.

Ескерту. 2-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

3. ӘК кез келген ұшу кезеңінде жабдықтың бір элементі істен шыққан жағдайда, ӘК ұшуды осы Қағидалар 10-тарауының 28-параграфындағы талаптарына сәйкес жалғастыруға мүмкіндік беретін навигациялық жабдықпен жеткілікті түрде жарақталады.

4. Техникалық сипаттамаларына қойылатын талаптар салыстырмалы биіктікті ұстап тұру тобына қатысты ұшақтардың номиналды бірдей конструкциясының тұрғысынан барлық элементтері жеке ӘК жиынтығы қателер салыстырмалы биіктікті ұстап тұру қолданылады және мынадай төрт шарттарына жауап береді:

1) TVE биіктігі бойынша жиынтық қатенің үлесі, бұлардың абсолюттік шамасы 90 м (300 фут) жоғары – 2,0 х 10 -3төмен;

2) TVE үлесі, бұлардың абсолюттік шамасы 150 м (500 фут) жоғары – 3,5 х 10 -6төмен;

3) TVE үлесі, бұлардың абсолюттік шамасы 200 м (650 фут) жоғары – 1,6 х 10 -7 төмен;

4) TVE үлесі, бұлардың абсолюттік шамасы 290-320 м (950-1050 фут) шегінде – 1,7 х 10 -8 төмен.

5. Тік эшелондау құралдарының техникалық сипаттамаларына қойылатын талаптар төмендегі талаптарды қатар мынадай шарттардың орындауды көздейді:

1) биіктікті өлшеудің жүйелі қатесі (бұдан әрі - ASE) – ±25 м (±80 фут) аспайды;

2) ASE-нің ең жоғары абсолюттік мәні 37 м (120 фут) аспайды;

3) ASE-нің абсолюттік мәнінің және биіктікті өлшеудің үш стандартты ауытқуының жиынтығы – 75м (245 фут) аспайды. Сертификаттауға өтінімді 2000 жылғы 1 қаңтардан кейін берген ӘК үшін – RVSM қолданылатын пайдалану режимдерінің толық ауқымында 60м (200 фут) аспайды;

4) белгіленген биіктіктен ауытқу дабылнамасының іске қосылу шегі 60 ± 20 м (200± 65 фут);

5) белгіленген ұшу биіктігін ұстап тұру қатесінің орташа текшелік ауытқуы 13,3 м (43,7 фут) аспауы тиіс;

6) биіктік өлшейтін негізгі аспаптардың сигнал берілмейтін ықтимал істен шығуы бір сағаттық ұші кезінде 1х10 -5 аспайды;

7) екі ӘК кездескен жағдайда тігінен жабу мүмкіндігі 1,7х10-8 аспайды.

6. Қолданылатын ұшуға жарамдылығын бекітуге, ӘК болып саналады тиесілі бір типті топқа, егер мынадай шарттар орындалады:

1) ӘК-ге бар номиналды бірдей конструктивті схемасына сәйкес бекітіледі түрінің бір сертификатына, өзгерту, сертификатқа немесе оған қосымша;

2) статикалық қысым өлшеу жүйелері әрбір ӘК болып табылады номиналды бірдей, байланысты түзетулер қателігі статикалық қысым қабылдағыштың үшін бірдей болып табылады ӘК-ның барлық топтары;

3) жинақтар борттық жабдықтың белгіленген орындауға арналған әрбір ӘК RVSM-ге байланысты ең төменгі талаптарды жабдықтарға жауап беретін бір дайындаушының техникалық талаптарына және бірдей бұйым нөмірі.

Ұшақтардың типтік топтар номиналды бірдей конструкциясының тұрғысынан барлық элементтерінің әсерін тигізуі мүмкін дәлдігі салыстырмалы биіктікті ұстап тұру осы Қағидаларға 18-қосымшасының 1-кестесінде келтірілген.

7. Планер мен жиынтығының жүйесін биіктікті өлшеу болып табылатын ерекше сипаттамалары ұшақтардың қатысты, сондықтан емес, болуы мүмкін жіктелген ретінде қатысты қандай да бір топта ұшақтардың мүмкіндігі салыстырмалы биіктікті ұстап тұру соншалық құрайтын компоненттер TVE мына сипаттамаларына:

1) мәні ASE ұшақтың аспайды өз шамасы 60 м (200 фут) кез келген жағдайында ұшу;

2) шамалары арасындағы айырмашылық рұқсат етілген эшелонмен ұшу және показываемой высотомером барометрлік биіктігі, нақты ұшу орындалып жатқан орналасады қатысты симметриялы орта маңызы бар 0 м стандартты ауытқуы артық емес 13,3 м (43,7 фут) осындай ұшақ сәйкес келеді.

8. RVSM қолданылатын ұшуға жіберу процесс мынадай кезеңдерді көздейді:

1) ӘК түрлерінің топтарын айқындау;

2) ӘК және пайдаланушыны RVSM шарттарында ұшуды орындауға рұқсат ету;

3) биіктікті ұстап тұру сипаттамасын бақылау;

4) ұшуға жарамдылығын сақтау (ӘК техникалық қызмет көрсету тәртібі).

9. Әрбір ӘК биіктігін өлшеу кем емес үш тәуелсіз жүйелерімен жабдықталады, олардың кемінде екі жүйелердің автоматты бақылау құралдарын қамтамасыз етеді.

Әр екі негізгі жүйелерін биіктігін өлшеу келесі компоненттер кіреді:

1) қабылдағыш статикалық қысымды қабылдау, қорғаумен қамтамасыз етілген мұзданудан, егер ол орнатылған жерде, подверженном обледенению;

2) өлшеу және индикациялау құралдарын барометрлік биіктікті қамтамасыз ететін ерекшелігі ағымдағы биіктігінің аспап тақтасында экипаж ақпаратты автоматты деректер беру жер туралы индицируемой биіктігі;

3) автоматты өтемақы қателіктердің статикалық қысым қабылдағыштың (қажет болған жағдайда).

4) бақылау және сигнализация ауытқу биіктігі ұшудың берілген эшелонын.

5) құрал-жабдықтар таратуды қамтамасыз ететін ӘҚҚ органына туралы деректерді абсолютті барометрлік биіктік;

10. Пайдаланушы ӘК-мен ұшуды орындайтын әуе кеңістігінде санаттағы RVSM, келесі жабдықтармен жабдықталған:

1) екі дербес жүйесімен өлшеу ұшу биіктігін, техникалық талаптарға жауап беретін және қосымша борт жүйесінің ең төменгі сипаттамаларына RVSM;

2) борттағы дабыл жүйесімен туралы ауытқу белгіленген ұшу биіктігін;

3) автоматты басқару жүйесімен биіктігі ұшу (автоұшқыш);

4) қайталама радиолокацияның SSR қабылдағыш-таратқышымен дәлдікпен 7,62 м (25 фут) биіктігін хабарлау жүйесімен бірге немесе одан да жоғары дәлдікпен, ол қосылуы жүйесінде биіктік өлшегішті үшін пайдаланылатын, белгіленген ұшу биіктігін ұстап тұру.

Функциясын іске асыру кезінде белгіленген биіктікке автоматты түрде шығу ұшудың ағымдағы биіктігі сигналдары ескере отырып өтемақы аэродинамикалық ауытқуларды қабылдау статикалық қысым (егер бар болса) қолданылады,.

11. RVSM жіберу кем дегенде үш құрамдас бөлігін бар, атап айтқанда:

1) куәлік, ұшуға жарамдылық (MASPS): растау, ол осы ӘК-ге сәйкес келеді, ең аз талаптарына сәйкес борттық жабдықтар мен биіктікті ұстап тұру сипаттамаларына, сондай-ақ растау өндіруші ӘК бағдарламасын әзірледі техникалық қызмет көрсету, қажетті қолдау үшін ұшу сипаттамаларының осы ӘК;

2) үздіксіз ұшу жарамдылығы (ұзарту ұшу жарамдылығы): растау үшін пайдаланушы ӘК бар тиісті бағдарламасын ұшу жарамдылығын қолдау, ол негізделуі тиіс рәсімдер белгіленген өндіруші; ӘК және

3) пайдалану рұқсат: ӘК пайдаланушында ұшу экипажының үшін талап етілетін және RVSM әуе кеңістігінде ұшуды жүргізу үшін тиісті рәсімдерді бар болғаны растау.

12. Уәкілетті ұйым беретін пайдалану рұқсат пайдаланушыларға ӘК куәландырылады, нақты үлгі Сертификатымен (ТС), Қосымша үлгі Сертификатымен (STC), Сервистік Бюллетеньмен (SB) немесе өзгерту, Сертификатқа, бұл стандарт құрастыру ӘК үшін сұралатын пайдалану рұқсат, түпнұсқаға толық сәйкес келеді берілген кезде бекітудің жарамдылығы RVSM.

Ескерту. 12-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

13. RVSM пайдалануға бекітуді алу үшін пайдаланушы уәкілетті ұйымға еркін нысанда өтініш береді және келесі дәлелдемелерін ұсынылады:

1) тұжырымдамасы бар ӘК әзірлеушінің немесе зауыт-дайындаушының немесе шет мемлекет туралы сәйкес мәлімделген ӘК қойылатын талаптарға данадан ұшуларға RVSM қолданылатын;

2) техникалық қызмет көрсету жөніндегі қамтамасыз ететін RVSM ұшу жарамдылығын қолдау бойынша нұсқаулықтың әзірленді;

3) белгіленген рәсімдерді (бағдарламаның) бақылау немесе тексеру биіктікті ұстап тұру сипаттамасын ӘК;

4) бағдарламалар әзірленді ұшуға даярлаудың, пайдалану қағидалары мен тәжірибесі;

5) пайдалану рәсімдерін әзірленген, келесіні қамтитын:

өлшеу құралдары биіктігін қамтамасыз ететін ұшуды орындау, әуе кеңістігінде RVSM сәйкес талап етілетін сипаттамаларына қоса алғанда, пайдалану шектеулер және MEL, ол айқындайды ең аз қажетті құрал-жабдықтар ұшу үшін әуе кеңістігінде RVSM;

құрамына қойылатын талаптар ұшу экипажының және оны дайындау;

ұшуды жоспарлау, әуе кеңістігінде RVSM;

ұшу алдындағы рәсімдер;

рәсімдері кіру RVSM әуе кеңістігі;

рәсімнің ұшу кезінде RVSM әуе кеңістігінде;

ұшу кейіндағы рәсімдер;

іс-қимыл тәртібі күтпеген мән-жайлар жабдық тоқтап қалған жағдайда, қоса алғанда рәсімдер туралы хабарлама болған жағдайда, қателерді өлшеу биіктігінен асатын белгіленген талаптар мен әуе кеңістігіне кіргеннен кейін RVSM;

хабарлар инциденттер туралы;

өңірлік ұшу қағидалары және әуе кеңістігінде RVSM.

6) RVSM жағдайында ұшулар орындайтын пайдаланушы туралы деректер осы Қағидаларға 18-қосымшасының 3-кестесінде келтірілген нысан бойынша;

7) RVSM жағдайында ұшулар орындайтын ӘК туралы деректер осы Қағидаларға 18 -қосымшасының 4-кестесінде келтірілген нысан бойынша;

ӘК сәйкестік кезінде, уәкілетті ұйым кейінгі бақылаудан өту ұшу биіктігін ұстап тұру дәлдігін шартымен рұқсат ресімдейді RVSM жағдайында қолданылатын пайдаланушы мен ӘК-ні ұшуға рұқсат беру туралы осы Қағидаларға 18-қосымшасының 5-кестесінде келтірілген нысан бойынша және пайдаланушы сертификаты пайдалану ерекшеліктерінің "В"-бөлігіне тиісті жазбалар жасайды.

Пайдаланушыға 2 (екі) жыл мерзімге RVSM ұшуларға үшін рұқсат етіледі.

Ескерту. 13-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

14. RVSM-мен ұшуға ұшулар үшін рұқсат ӘК пайдаланушылардың арасындағы берілмейді. Егер ӘК пайдаланушы өзгертеді өз құрылымын техникалық қызмет көрсету (атап айтқанда, өзгертеді өнім берушінің қызмет көрсету) қажет болуы мүмкін перевыдача жіберу.

Егер ӘК тіркеуні ауыстрған болса, бұдан алдында ӘК пайдаланушыға берілген рұқсат автоматты түрде жойылады.

15. Бұзған жағдайда белгіленген рәсімдерді, оның ішінде үлкен ауытқу биіктігі бойынша сәйкес келмеуі, ӘК пайдаланушының қойылатын талаптарға

сипаттамаларына ӘК немесе нысаналы талаптарына сәйкес ұзақ мерзімді мониторинг жүргізу үшін ӘК паркінің, рұқсат RVSM бар ӘК пайдаланушының уәкілетті ұйым кері қайтарып алады. Нақты ӘК немесе парк толық тұтасына берілген рұқсат кері қайтарып алуға мүмкін қолданылуы.

Ескерту. 15-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

16. RVSM жағдайында ұшуға бұрын рұқсатталған ӘК ұшуларға рұқсат етуін ұзарту кезінде пайдаланушы уәкілетті ұйымға мынадай құжаттар:

1) еркін нысандағы өтініш;

2) сервистік жұмыстардың жай-күйін тексеру бойынша тік эшелондау құралдарының бағдарламасына сәйкес ӘК техникалық қызмет көрсету жүргізуге растайтын құжаттардың көшірмесі;

3) осы Қағидаларға 18-қосымшасының 4-кестесінде келтірілген F2 нысаны бойынша RVSM жағдайында ұшулар орындайтын ӘК туралы деректер;

4) осы Қағидаларға 18-қосымшасының 5-кестесінің нысаны бойынша RVSM жағдайларында ұшуларға рұқсаттың көшірмесін;

5) осы Қағидаларға 18-қосымшасының 6-кестесінің нысаны бойынша ұшу кезде биікөлшердер көрсетулері теңесу арқылы биіктік өлшеу негізгі арналардың жөнділікті периодты бақылау өткізу туралы ақпарат;

6) ақпаратты өтуін бақылау (мониторинг) ұшу биіктігін ұстап тұру дәлдігін растайтын;

7) ҰЖН-на Техникалық қызмет көрсету бағдарламасына және MEL-ге (қажет болған жағдайда) толықтырулар жібереді.

Ескерту. 16-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

17. Екі ұшақтардың. кем емес әрбір ӘК типтегі тобының пайдаланушының бақыланады, кем дегенде, екі жылда бір рет немесе аралықпен 1000 сағат ұшуы ұшақ, қайсысының қандай артық. Егер пайдаланушының ӘК типтік тобы қамтиды бір ұшақ, бақылау осы ұшақпен жүзеге асырылады белгіленген.

18. Уәкілетті ұйым, қажет болған жағдайда мемлекетпен консультациялар тіркеу, қамтамасыз етеді қатысты ұшақтардың осы Қағидалардың 2-тармағында көрсетілген болуы тиісті талаптарын, келесіне қатысты:

1) алғаннан бақылау агенттіктердің есептерді сипаттамалары туралы салыстырмалы биіктікті ұстап тұру үшін барлық аудандарының әуе кеңістігі, RVSM, өңірлік негізде құрылады бағдарламасы бақылау сипаттамаларына салыстырмалы биіктікті ұстап тұру ұшуларды орындайтын ӘК осы эшелондарда қамтамасыз ету мақсатында, сонымен қатар, тұрақты қолдану RVSM жауап беретін мақсаттарына, ұшулардың қауіпсіздігін қамтамасыз ету көлемі өңірлік бағдарламаларды бақылау үшін жеткілікті болуы тиіс

талдау жүргізу, салыстырмалы биіктікті ұстап тұру сипатын үлгі тобының және тұрақтылығын бағалау қателіктері өлшеу жүйесінің биіктігі);

2) қабылдау шұғыл түзету іс-қимылдарын қатысты жекелеген ӘК немесе ӘК түрлерінің топтарын айқындалған мұндай есептерде талаптарына сай емес салыстырмалы биіктікті ұстап тұру үшін ұшуды орындау RVSM.

Ескерту. 18-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

19. RVSM қолданыстағы бекітуі жоқ ұшуды орындайтын RVSM әуе кеңістігінде ӘК мен пайдаланушыларға қатысты Барлық мемлекет үшін жауапты әуе кеңістігі, онда қолданылады және RVSM, немесе берген RVSM бекіту пайдаланушыларға өз мемлекетінің белгіленген қағидалары мен рәсімдерді қамтамасыз ететін тиісті қабылдау.

20. ӘК бар жабдықтар ұшуды орындау үшін әуе кеңістігінде RVSM болып саналады талаптарына сәйкес келмейтін жағдайда, егер бақылау нәтижелері бойынша салыстырмалы биіктік деп табылды оның TVE немесе ADD тең немесе одан асатын 90 м (300 фут) немесе ASE тең немесе асатын болса, 75 м. (245 фут).

21. ӘК RVSM әуе кеңістігінде ұшуға рұқсаты бар, салыстырмалы биіктікті ұстап тұру сипатын бақылау бағдарламасына қатысады (бұдан әрі - мониторинг).

Бағдарламаның мақсаты мониторинг биіктікті ұстап тұру сипаттамасын тексеру болып табылады деп SSEC күшінде қалады, бұл бағдарламаның ұшу жарамдылығын қолдау адекватты және ӘК пайдаланушылар жүзеге асыруда бұл бағдарлама дұрыс.

22. Принципті бағдарламаның мақсаттары ұзақ мерзімді мониторинг биіктігі болып табылады ұзақ мерзімді тұрақтылығын тексеру қателерді ASE және бағдарламаның тиімділігін ұшу жарамдылығын қолдау пайдаланушының ӘК.

Екі жылдық немесе бір ұшаққа 1000 сағ ұшу аралықпен, қайсысы қандай көп, ең аз талаптар мониторинг биіктігін барлық әуе кемелерін пайдаланушыларды ұшуға жіберілген RVSM ИКАО Конвенцияға 6-Қосымшасында көрсетілген дұрыс қолдануды қамтамасыз ету үшін бағдарламалар ұшу жарамдылығын қолдау.

23. Үш тәуелсіз биіктігін мониторинг жүйесі бар, бұл:

1) блок мониторинг GPS (GMU), бұл портативті тасымалды құрылғы үшін пайдаланылатын бағалау ASE ұшу кезінде нақты ӘК, бұл жүйенің артықшылығы болып табылады, онда ӘК тексерілуі мүмкін іс жүзінде барлық жерде, қайда жоспарланды ұшу; алайда, құны, орындау және өңдеу үшін пайдаланушының жеткілікті жоғары және бөлуді болжайды белгілі бір ресурстар;

2) станциясы жер үсті орналасу HMU білдіреді тіркелген жүйесін жерүсті орналасқан, автоматты түрде жұмыс жасайтын тәулігіне 24 сағат және өлшеуді қамтамасыз етеді ASE барлық ӘК жасайтын ұшу кезінде белгілі бір жағдайларда жұмыс істеу аймағында жүйесінің артықшылығы болып табылады, яғни бір өлшем

төмен процесі түсінікті экипаж; алайда бастапқы шығындар үлкен және ӘК тиіс міндетті түрде жасауға ұшу аймағының ішінде жұмыс жүйесін (шамамен радиусы - 45 м. миль);

3) биіктікті өлшеу АТҚ-(ADS-B), болып табылады салыстырмалы жаңа әдісі, мониторинг, деректерді пайдаланады геометриялық биіктік берілетін жүйесімен АТҚ-ӘК, сол көзқарас, GMU, тіркейді деректер борттық GPS.

24. Пайдаланушылар Өңірлік мониторингілік агенттік Еуразия (бұдан әрі – Еуразия RMA) бақылау бағдарламасына өзінің қатысатындығын сипаттамаларын биіктікті ұстап тұру сипатын (мерзімі, тәсілі және мониторинг орны) әзірлейді және келіседі. Бақылау бағдарламасы салыстырмалы биіктікті ұстап тұру сипатын ӘК Еуразия аймағындағы сәйкес құрылады нұсқаулық материалдармен келтірілген құжаттар ИКАО Doc 9574 AN/944 және Doc 9937 AN/477.

25. Әрбір РМА жасайды және жүргізеді туралы өз деректерін утверждениях (шектеулер) RVSM кеңістігіндегі ұшуларға. РМА-мен өзара ақпаратпен алмасады, берілген шектеулер ӘК, сондай-ақ бақылау нәтижелері салыстырмалы биіктікті ұстап тұру сипатын ӘК ұшу, және оның жауапкершілік өңірінде орындалған.

26. Бақылау нәтижелері салыстырмалы биіктікті ұстап тұру сипатын ӘК ұшу орындалған кез келген РМА танылады басқа өңірлік мониторингілік агенттік қоса алғанда, Еуразия РМА-ға.

27. Еуразия РМА-ға талаптарына сәйкес ИКАО стандарттарын белгілейді пайдаланушылар үшін орындауға өтінім беру тәртібін бақылау салыстырмалы биіктікті ұстап тұру сипатын ӘК ұшу мен өтінім қабылдауды жүзеге асырады, ұйымдастырады, қабылданған өтінімдер негізінде бақылау және деректер жинау тәртібін орындайды бақылау жүргізу кезінде.

28. Бақылау бағдарламасына қатысу үшін биіктікті ұстап тұру сипаттамасын пайдаланушыда бекітуі (рұқсаты) ӘК берілген даналарының бар. Осының негізінде Еуразия РМА-ға құқық береді және келіседі пайдаланушыға, бақылаудың өту бағдарламасын. Болмаған жағдайда, пайдаланушының бекіту (рұқсат беру) уәкілетті ұйымның ұшу кеңістігінде RVSM-мен ниеті пайдаланушы өңірінде бақылауды орындауға жауапкершілік басқа РМА өту үшін бақылау Еуразия РМА-ға ұйымдастыруға көмек көрсетеді біржолғы ұшуды әуе кеңістігінде ӘК жауапкершілік өңірінің басқа РМА.

Ескерту. 28-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

29. Еуразия РМА-ға рәсімдерін белгілейді жинау туралы деректер берілген эшелоннан үлкен ауытқулар ұшудың. Еуразия РМА-ға, сондай-ақ хабарламаларды қарайды үлкен ауытқулар туралы ИКАО ұсыныстарына сәйкес.

30. Пайдаланушылар жүйелі түрде өтуін қамтамасыз етеді, ӘК, бекітуі (рұқсаты) бар ұшуларға RVSM-мен кеңістікте бақылау, салыстырмалы биіктікті ұстап тұру

сақтау шеңберінде осы қосымшасының 17-тармағының талаптарын ұстап тұру үшін Еуразия РМА-ға өтуі туралы мәліметтер бақылаудың салыстырмалы биіктікті осы Қағидаларға 18-қосымшасының 6-кестенің нысаны бойынша жібереді.

Егер пайдаланушы жекелеген ӘК бақылауды орындау артығырақ деп есептелсе арқылы рейстік ұшулар біруінің үстінен НМU осы Қағидаларға 18-қосымшасының 6-кестенің нысаны бойынша актаратты беріп ол бұл туралы Еуразия РМА-ға электрондық пошта арқылы хабарлайды.

31. Айқындалған кезде ӘК бақылау жүргізу нәтижесінде, ол осы қосымшасының 16 -тармағының талаптарына сәйкес, Еуразия РМА-ға қорытынды дайындайды және оны уәкілетті ұйымға ұсынады. Қорытындыны қарау нәтижесі бойынша шаралар қабылданады, тіпті кері қайтарып алу осы ӘК бекіту (рұқсат беру) ұшуларға RVSM-мен кеңістікте. Кері қайтарып алған жағдайда, ұшуға рұқсат беру жағдайларында ӘК RVSM, бұл туралы Еуразия РМА-ға RMA осы Қағидаларға 18-қосымшасының 7-кестеге сәйкес F3 нысанын толтырып, уәкілетті ұйымға хабарлайды.

Ескерту. 31-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

32. Таңдау кезінде пайдаланушы жеке ӘК-тәсіліне өту пайдалана отырып, бақылау GMU немесе егер ӘК-нің жабдығы жоқ орындауға мүмкіндік береді бақылау пайдалана отырып, НМU ол пайдалана отырып, осы Қағидаларға 18-қосымшасының 6-кестесінде келтірілген нысаны пайдалана отырып, осындай ӘК-лері туралы ақпаратты Еуразия РМА-ға электрондық пошта арқылы жіберіледі. Алдын-ала келісілгеннен кейін, Еуразия РМА-ға байланысады операторы, GMU блоктарының келіседі өткізу мүмкіндігін ондай блокты пайдалану арқылы бақылау ыңғайлы әуе кеңістігіндегі рейсте мүмкін қамтамасыз етуге, талап етілген мәліметтерді жинауды. Операторы, GMU байланыс орнатады, Еуразия РМА атынан пайдаланушымен үшін келісу шарттарын орындау бақылау ұшуының GMU блогімен және нақтылау кезінде орындау өлшеу. Операторы, GMU жауап беруші орнатуға ӘК экипажының кабинасында блоктың. Алып жүру қажеттілігі блогының өкілі GMU операторы келісіледі пайдаланушы мен оператор блогы GMU. Еуразия РМА-ға нақтылайды рәсімін орындау пайдалана отырып, бақылау GMU, ол туралы ақпаратты өз сайтында жариялайды. Бақылаудағы ұшуларды орындау алдында ондай блокты пайдалану арқылы 24 сағат ішінде және кейін бірден оған 6 сағат ішінде пайдаланушы электрондық почта арқылы Еуразия РМА-ға ақпарат – осы Қағидаларға 18-қосымшасының 8-кестесінде келтірілген нысанына сәйкес ұсынады.

33. Еуразия РМА өз сайтында пайдаланушыларға қолданыстағы бақылау құралдары туралы ақпаратты әлемнің түрлі өңірлерінде және бақылау бағдарламасының нақтыланып ұйымдастырылуын ұсынады.

34. Бақылау бағдарламасының талаптарын орындау үшін, Евразия РМА-ға мемлекеттің аэронавигациялық қызметтер Провайдері берілген эшелоннан үлкен

ауытқулар туралы, әуе қозғалысының координаттық ақпаратты ӘК траекториялық параметрлері әуе қозғалысының көріністер туралы ақпаратты ұсынады.

35. ИКАО Doc 9937 талаптарының негізінде осы Қағидаларға 18-қосымшасының 9 және 10-кестесілерінде келтірілген RMA F5 және RMA F6 нысандарына сәйкес эшелоннан үлкен ауытқулар туралы ақпарат ай сайын ұсынылады.

36. Әрбір пайдаланушы бойынша шұғыл шаралар қабылдайды жіберілген қателердің себептерін жою.

Пайдаланушы деп хабарлайды 72 сағат ішінде туралы жіберілген қате уәкілетті ұйымға бере отырып, бұл ретте бастапқы талдау жіберілген қателердің факторларын және алдын алуға бағытталған шаралар, оның қайталану. Ұсыну қажеттілігін келесі баяндамалар уәкілетті ұйым айқындайды.

Ескерту. 36-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

37. Қателіктеріне қажет ететін хабарламаларды жөнелту және тексеру жүргізу жатады:

1) TVE тең немесе асатын 90 м (300 фут);

2) ASE, тең немесе асатын 75 м. (245 фут);

3) AAD тең немесе асатын 90 м (300 фут).

38. Пайдаланушы жиі жіберетін қателіктері биіктікті ұстап қалу, техникалық және пайдалану себептері құқығын жоғалтады өндіру RVSM. Айқындалған проблемалар байланысты нақты бір ӘК түрімен жүргізуге рұқсат RVSM жойылады, уәкілетті ұйым пайдаланушыға сол нақты ӘК түріне. Егер қарсы қолданылатын іс-шаралар, пайдаланушы жауабы допущенную атындағы қатені ұстап абсолютті биіктіктен бір тиімді де уақытылы уәкілетті ұйым туралы мәселені қарайды қолданылуын тоқтата тұру немесе қайтарып алу ұшуға рұқсат беру RVSM.

Ескерту. 38-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

39. Техникалық қызмет көрсету, ұшу жарамдылығын қолдау бойынша тік эшелондау құралдарының қамтиды:

1) жай-күйін тексеруді қабылдау статикалық қысым технологиялық карталарға сәйкес өткізу бойынша сервистік техникалық қызмет көрсету бойынша жұмыстарды ӘК;

2) тексеруді көрсеткіштер жүйелерін тік эшелондау ӘК бақылау нүктесіне сәйкес келетін қысым;

3) тексеруді жүйелерін тік эшелондау – ӘК зертханада бақылау нүктелерінде, тиісті эшелонам ұшу жазылған тексеру нәтижелерін есепке алу журналы параметрлерін;

4) тексеруді жанасу барометрлік биіктікті өлшегіштердің жауапкер ҚШРЛ, бұл ретте айырмасы биіктік бойынша тізбесіне және кодында ұшақ жауапкердің аспайды 7,62 м (25 фут) немесе одан да жоғары дәлдікпен;

5) бағалау жүргізу жиынтық қателерді биіктікті өлшеу кейін, жөндеуді және сервистік қызмет көрсету үрдісін жүзеге асыру;

6) ұшу кезінде мерзімдік жұмысқа жарамдылығын бақылау арқылы биіктікті өлшеудің негізгі арналарының көрсеткіштерін салыстыру биіктікті, бұл көрсеткіштер айырмасы кемінде 60 м (200 фут);

7) ASE қатенің тұрақтылықты және ӘК пайдаланушының ұшу жарамдылығын бағдарламаның тиімділігінің тексеру мақсатында ұзақ мерзімді мониторинг биіктікті ұстап тұру сипаттамасын бағдарламаға қатысу.

Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында ұшуды
жүргізу қағидаларға
18-қосымшасы
1-кесте

ӘК-лерінің түрлері тобылар. Мониторингтен өтуге қойылатын талаптар

Ескерту. 18-қосымшаға өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

Monitoring prior to the issue of RVSM approval is not a requirement

CATEGORY		AIRCRAFT GROUP	MINIMUM OPERATOR MONITORING FOR EACH AIRCRAFT GROUP
1	GROUP APPROVED: DATA INDICATES COMPLIANCE WITH THE RVSM MASPS	A124, A300, A306, A310-GE, A310-PW, A318, A320, A330, A340, A345, A346, A3ST, AVRO, B712, B727, B737CL, B737C, B737NX, B747CL, B74S, B744-5, B744-10, B752, B753, B767, B764, B772, B773, BD100, CL600, CL604, CL605, C17, C525, C560, C56X, C650, C680, C750, CARJ, CRJ7, CRJ9, DC10, E135-145, E170-190, F100, F900, FA10, GALX, GLEX, GLF4, GLF5, H25B-800, J328, KC135, LJ40, LJ45, LJ60, MD10, MD11, MD80, MD90, PRM1, T154	Two airframes from each fleet* of an operator to be monitored
		Other group aircraft other than those listed above including: A148, A380, AC95, AN72, ASTR, ASTR-SPX, B701, B703,	

2	GROUP APPROVED: INSUFFICIENT DATA ON APPROVED AIRCRAFT	B703-E3, B731, B732, BD700, BE20, BE30, BE40, B744-LCF, B748, C130, C500, C25A, C25B, C25C, C441, C5, C510, C550-552, C550-B, C550-II, C550-SII, D328,,	60% of airframes (round up if fractional) from each fleet of an operator or individual monitoring
		DC85, DC86-87, DC93, DC95, E120, E50P, EA50, F2TH, F70, FA20, FA50, FA7X, G150, GLF2, GLF2B, GLF3, H25B-700, H25B-750, H25C, HA4T, IL62, IL76, IL86, IL96, L101, L29B-2, L29B-731, LJ31, LJ35-36, LJ55, MU30, P180, PC12, SB20, SBR1, SBR2, T134, T204, T334, TBM, WW24, YK42	
3	Non-Group	Non-group approved aircraft	100% of aircraft shall be monitored

Table 2: MONITORING GROUPS FOR AIRCRAFT CERTIFIED UNDER GROUP APPROVAL REQUIREMENTS

Monitoring Group	A/C ICAO	A/C Type	A/C Series
A124	A124	AN-124 RUSLAN	ALL SERIES
A148	A148	AN-148	100
A300	A30B	A300	B2-100, B2-200, B4-100, B4-100F, B4-120, B4-200, B4-200F, B4-220, B4-220F, C4-200
A306	A306	A300	600, 600F, 600R, 620, 620R, 620RF
A310-GE	A310	A310	200, 200F, 300, 300F
A310-PW	A310	A310	220, 220F,320
A318	A318	A318	ALL SERIES
A320	A319 A320 A321	A319 A320 A321	CJ, 110, 130 110, 210, 230 110, 130, 210, 230
A330	A332 A333	A330 A330	200, 220, 240 300, 320, 340
A340	A342 A343	A340 A340	210 310
A345	A345	A340	500, 540
A346	A346	A340	600, 640
A380	A388	A380	800, 840, 860
A3ST	A3ST	A300	600R ST BELUGA

AC95	AC95	AERO COMMANDER 695	A
AN72	AN72	AN-72 AN-74	ALL SERIES
ASTR	ASTR	1125 ASTRA	ALL SERIES
ASTR-SPX	ASTR	1125 ASTR SPX, G100	ALL SERIES
AVRO	RJ1H RJ70 RJ85	AVRO AVRO AVRO	RJ100 RJ70 RJ85
B701	B701	B707	100, 120B
B703	B703	B707	320, 320B, 320C
B703-E3	B703	B707	E-3
B712	B712	B717	200
B727	B721 B722	B727 B727	100, 100C, 100F,100QF 200, 200F
B731	B731	B737	100
B732	B732	B737	200, 200C
B737CL	B733 B734 B735	B737 B737 B737	300 400 500
B737NX	B736 B737 B738 B739	B737 B737 B737 B737	600 700, BBJ 800, BBJ2 900
B737C	B737	B737	700C
B747CL	B741 B742 B743	B747 B747 B747	100, 100B, 100F 200B, 200C, 200F, 200SF 300
B74S	B74S	B747	SR, SP
B744-5	B744	B747	400, 400D, 400F (With 5 inch Probes up to SN 25350)
B744-10	B744	B747	400, 400D, 400F (With 10 inch Probes from SN 25351)
B744-LCF	B744	B747	LCF
B748	B748	B747	8F, 81
B752	B752	B757	200, 200PF, 200SF
B753	B753	B757	300
B767	B762 B763	B767 B767	200, 200EM, 200ER, 200ERM, 300, 300ER, 300ERF
B764	B764	B767	400ER

B772	B772	B777	200, 200ER, 200LR, 200LRF
B773	B773	B777	300, 300ER
BD100	CL30	CHALLENGER 300	ALL SERIES
BD700	GL5T	GLOBAL 5000	ALL SERIES
BE20	BE20	200 KINGAIR	ALL SERIES
BE30	BE30	B300 SUPER KINGAIR B300 SUPER KINGAIR 350	ALL SERIES
BE40	BE40	BEECHJET 400 BEECHJET 400A BEECHJET 400XP HAWKER 400XP	ALL SERIES
C130	C130	HERCULES	H, J
C17	C17	C-17 GLOBEMASTER 3	ALL SERIES
C441	C441	CONQUEST II	ALL SERIES
C5	C5	C5	ALL SERIES
C500	C500	500 CITATION 500 CITATION I 501 CITATION I SINGLE PILOT	ALL SERIES
C510	C510	MUSTANG	ALL SERIES
C525	C525	525 CITATIONJET 525 CITATIONJET I 525 CITATIONJET PLUS	ALL SERIES
C25A	C25A	525A CITATIONJET II	ALL SERIES
C25B	C25B	CITATIONJET III 525B CITATIONJET III	ALL SERIES
C25C	C25C	525C CITATIONJET IV	ALL SERIES
C550-552	C550	552 CITATION II (USN)	ALL SERIES
C550-B	C550	550 CITATION BRAVO	ALL SERIES
C550-II	C550	550 CITATION II 551 CITATION II SINGLE PILOT	ALL SERIES
C550-SII	C550	S550 CITATION SUPER II	ALL SERIES
C560	C560	560 CITATION V 560 CITATION V ULTRA 560 CITATION V ENCORE	ALL SERIES
C56X	C56X	560 CITATION EXCEL	ALL SERIES
C650	C650	650 CITATION III 650 CITATION VI 650 CITATION VII	ALL SERIES
C680	C680	680 CITATION SOVEREIGN	

C750	C750	750 CITATION X	ALL SERIES
CARJ	CRJ1 CRJ2 CRJ2 CRJ2	REGIONALJET REGIONALJET CHALLENGER 800 CHALLENGER 850	100, 100ER, 200, 200ER, 200LR ALL SERIES ALL SERIES
CRJ7	CRJ7	REGIONALJET	700, 700ER, 700LR
CRJ9	CRJ9	REGIONALJET	900, 900ER, 900LR
CL600	CL60	CL-600 CL-601	CL-600-ALL SERIES CL-601- ALL SERIES,
CL604	CL60	CL-604	CL-604- ALL SERIES
CL605	CL60	CL-605	CL-605- ALL SERIES
DC10	DC10	DC-10	10, 10F, 15, 30, 30F, 40, 40F
D328	D328	328 TURBOPROP	100
DC85	DC85	DC-8	50, 50F
DC86-87	DC86 DC87	DC-8 DC-8	61, 62, 63 71, 72, 73
DC93	DC93	DC-9	30, 30F
DC95	DC95	DC-9	51
E135-145	E135 E145	EMB-135 EMB-145	ALL SERIES
E170-190	E170 E170 E190 E190	EMB-170 EMB-175 EMB-190 EMB-195	ALL SERIES
E120	E120	EMB-120 BRASILIA	ALL SERIES
E50P	W50P	PHENOM 100	ALL SERIES
EA50	EA50	ECLIPSE	ALL SERIES
F100	F100	FOKKER 100	ALL SERIES
F2TH	F2TH	FALCON 2000 FALCON 2000-EX FALSON 2000LX	ALL SERIES
F70	F70	FOKKER 70	ALL SERIES
F900	F900	FALCON 900 FALCON 900DX FALCON 900EX	ALL SERIES
FA10	FA10	FALCON 10	ALL SERIES
FA20	FA20	FALCON 20 FALCON 200	ALL SERIES
FA50	FA50	FALCON 50 FALCON 50EX	ALL SERIES
FA7X	FA7X	FALCON 7X	ALL SERIES
G150	G150	G150	ALL SERIES
GALX	GALX	1126 GALAXY G200	ALL SERIES

GLEX	GLEX	BD-700 GLOBAL EXPRESS	ALL SERIES
GLF2	GLF2	GULFSTREAM II (G-1159)	ALL SERIES
GLF2B	GLF2	GULFSTREAM IIB (G-1159B)	ALL SERIES
GLF3	GLF3	GULFSTREAM III (G-1159A)	ALL SERIES
GLF4	GLF4	GULFSTREAM IV (G-1159C) G300 G350 G400 G450	ALL SERIES
GLF5	GLF5	GULFSTREAM V (G-1159D) G500 G550	ALL SERIES
H25B-700	H25B	BAE 125 / HS125	700A, 700B
H25B-750	H25B	HAWKER 750	ALL SERIES
H25B-800	H25B	BAE 125 / HS125 HAWKER 800XP HAWKER 800XPI HAWKER 800 HAWKER 850XP HAWKER 900XP HAWKER 950XP	800A, 800B ALL SERIES
H25C	H25C	HAWKER 1000	ALL SERIES
HA4T	HA4T	HAWKER 4000	ALL SERIES
IL62	IL62	ILYUSHIN-62	ALL SERIES
IL76	IL76	ILYUSHU-76	ALL SERIES
IL86	IL86	ILYUSHIN-86	ALL SERIES
IL96	IL96	ILYUSHIN-96	ALL SERIES
J328	J328	328JET	ALL SERIES
KC135	B703	KC-135	ALL SERIES
L101	L101	L-1011 TRISTAR	ALL SERIES
L29B-2	L29B	L-1329 JETSTAR 2	ALL SERIES
L29B-731	L29B	L-1329 JETSTAR 731	ALL SERIES
LJ31	LJ31	LEARJET 31	ALL SERIES
LJ35-36	LJ35 LJ36	LEARJET 35 LEARJET 36	ALL SERIES ALL SERIES
LJ40	LJ40	LEARJET 40	ALL SERIES
LJ45	LJ45	LEARJET 45	ALL SERIES
LJ55	LJ55	LEARJET 55	ALL SERIES
LJ60	LJ60	LEARJET 60	ALL SERIES

MD10	MD10	MD-10	ALL SERIES
MD11	MD11	MD-11	COMBI, ER, FREIGHTER, PASSENGER
MD80	MD81 MD82 MD83 MD87 MD88	MD-80 MD-80 MD-80 MD-80 MD-80	81 82 83 87 88
MD90	MD90	MD-90	30, 30ER
MU30	MU30	MU-300 DIAMOND	1A
P180	P180	P-180 AVANTI	ALL SERIES
PC12	PC12	PC-12	ALL SERIES
PRM1	PRM1	PREMIER 1	ALL SERIES
SB20	SB20	SAAB 2000	ALL SERIES
SBR1	SBR1	SABRELINER 40 SABRELINER 60 SABRELINER 65	ALL SERIES
SBR2	SBR2	SABRELINER 80	ALL SERIES
T134	T134	TU-134	A, B
T154	T154	TU-154	A, B, M, S
T204	T204 T224 T234	TU-204 TU-224 TU-234	100, 100C, 120RR 200, 214, C
T334	T334	TU-334	ALL SERIES
TBM	TBM7 TBM8	TBM-700 TBM-850	ALL SERIES
WW24	WW24	1124 WESTWIND	ALL SERIES
YK42	YK42	YAK-42	ALL SERIES

2-кесте

RMA F1, F2 және F3 бланкілерін толтыру жөніндегі нұсқаулық (Notes to aid completion of RMA forms F1, F2 and F3.)
Төменде көрсетілген сандар F1, F2 және F3 бланкілерінің бағандарында қолданылатын жоғарғы индекстерге жатады. Евразия РМА туралы ақпаратты электрондық түрінде электрондық пошта арқылы ұсынған дұрыс. (The numbers below refer to the superscript numbers on the blank RMA F2-A3 Ideally originators will submit information to the RMA Eurasia in electronic form by Email.)
1) Тіркеу мемлекеті – ИКАО-ның Doc 7910 құжатының қолданыстағы соңғы редакциясына сәйкес ИКАО-ның бір – немесе екі әріпті көрсеткіші (индексі) көрсетіледі. Егер мемлекетке бірден көп код берілген болса, бірінші көрсетілгенін қолданыңыз. (State of Registry – Enter the one- or two-letter ICAO identifier as contained in the most current ICAO Doc 7910. If more than one identifier is designated for the State, use the letter identifier that appears first.) 2) Пайдаланушы – ИКАО-ның Doc 8585 құжатының қолданыстағы соңғы редакциясына сәйкес ИКАО-ның үш әріпті шартты белгісі көрсетіледі. Жалпы мақсаттағы авиацияның әуе кемелері үшін “IGA” жазыңыз. Әскери ӘК-лері үшін “MIL” жазыңыз. Егер бұл да, басқасы да болмаса бағанға X қойып, пайдаланушыны/иесін Ескертпе бағанына жазыңыз.

(Name of Operator – Enter the operator’s 3-letter ICAO identifier as contained in the most current ICAO Doc 8585. For general aviation aircraft, enter “IGA”. For military aircraft, enter “MIL”. If none, place an X in this field and write the name of the operator/owner in the Remarks row.)

3) Пайдаланушы мемлекет – ИКАО-ның Doc 7910 құжатының қолданыстағы соңғы редакциясына сәйкес ИКАО-ның бір – немесе екі әріпті көрсеткіші (индексі) көрсетіледі. Егер мемлекетке бірден көп код берілген болса, бірінші көрсетілгенін қолданыңыз.
(State of the operator – Enter the one – or two- letter ICAO identifier as contained in the most current ICAO Doc 7910. In the case of their being more than one identifier designated for the State, use the letter identifier that appears first.)

4) ӘК-нің түрі –Doc 8643 ИКАО соңғы қолданыстағы редакцияға сәйкес ИКАО шартты белгісі көрсетіледі, мысалы, Airbus A320-211 үшін, A320 жазыңыз; Boeing B747-438 үшін B744 жазыңыз.
(Aircraft Type – Enter the ICAO designator as contained in the most current ICAO Doc 8643, e.g. for Airbus A320-211, enter A320; for Boeing B747-438 enter B744.)

5) ӘК-нің сериясы – ӘК-нің сериясы немесе дайындаушы тапсырыс берушінің шартты белгісі көрсетіледі . Мысалы, Airbus A320-211 үшін 211 көрсету қажет; Boeing B747-438 үшін, 400 немесе 438 көрсету қажет.
(Aircraft Series – Enter Series of aircraft, or manufacturer’s customer designation, e.g. for Airbus A320-211 enter 211; for Boeing B-747-438, enter 400 or 438.)

6) Өндірушінің сериялық нөмірі – өндіруші берген сериялық нөмір көрсетіледі (зауыттық нөмірі).
(Manufacturer's Serial Number – Enter Manufacturer's Serial Number.)

7) Тіркеу нөмірі – ӘК-нің тіркеу нөмірі көрсетіледі, мысалы, AA-XYZ үшін AAXYZ жазыңыз.
(Registration Mark – Enter Registration Number of aircraft, e.g. for AA-XYZ write AAXYZ.)

8) S режиміндегі жауап берушінің коды – ӘК-нің S режиміндегі жауап берушінің ICAO берген кодын көрсетіңіз (6 цифр, он алты сөздік жүйе).
(Mode S Aircraft Address – Enter ICAO allocated Aircraft Mode S (6 character, hexadecimal) address code.)

9) Ұшу жарамдылығын бекіту –"Ия" немесе "жоқ" көрсетіледі.
(Airworthiness Approval – Enter yes or no.)

10) Ұшу жарамдылығына бекітудің берілген күні – DD/MM/YY. Мысалы: 1998 жылдың 26 қазаны үшін - 26/10/98 жазыңыз.
(Date Airworthiness Approval Issued – DD/MM/YY. Example: for October 26, 1998 write 26/10/98)

11) RVSM –мен ұшу үшін бекіту (рұқсат)– "Ия" немесе "жоқ" жазыңыз.
(RVSM Approval - Enter yes or no.)

12) RVSM-мен ұшуға бекітудің (рұқсат) берілген күні – DD/MM/YY. Мысалы: 1998 жылдың 26 қазаны үшін - 26/10/98 жазыңыз.
(Date RVSM Approval Issued – DD/MM/YY. Example: for October 26, 1998 write 26/10/98.)

13) RVSM – DD/MM/YY ұшу үшін бекітудің (рұқсаттың) қолданылу мерзімінің аяқталған күні. Мысалы: 1998 жылдың 26 қазаны үшін - 26/10/98 жазыңыз.
(Date of Expiry – MM/DD/YY. Example: for October 26, 1998 write 26/10/98.)

14) RVSM –мен ұшуға берілген бекітуді (рұқсатты) қайтарып алу күні – DD/MM/YY. Мысалы: 1998 жылдың 26 қазаны үшін - 26/10/98 жазыңыз.
(Date of Withdrawal Expiry – DD/MM/YY. Example: for October 26, 1998 write 26/10/98)

15) Қайтарып алу себебі
(Reason for Withdrawal)

16) Ескертпелер.
(Remarks.)

17) Тегі – Өзіңіздің тегіңіз бен аты-жөніңізді жазыңыз.
(Surname – Enter your family name)

18) Бекіту әдісі – RVSM-мен ұшу талаптарын орындауға қатысты жұмыс/толық аяқтау жұмыстары жүргізілген құжатқа сілтеме көрсетіңіз. Мысалы, ӘК типіндегі Сертификат нөмірі немесе ӘК типіндегі Сертификаттың немесе толық аяқталған жұмыстар немесе қызметтік жазбалардың толықтыруы.

3-кесте

RMA F1

Байланысу ақпаратын белгілеу /өзгерту

(STATE POINT OF CONTACT DETAILS/CHANGE OF POINT OF CONTACT DETAILS)

Осы нысан EURASIA RMA-мен алғаш рет байланысқан кезде немесе F1 нысанында бұрын ұсынылған деректер өзгерген кезде толтырылып, төменде көрсетілген мекен-жайға қайтарылуы тиіс (ТОЛТЫРҒАН КЕЗДЕ БАС БАСПА ӘРІПТЕРІМЕН ЖАЗЫҢЫЗ).

(This form should be completed and returned to the address below on the first reply to the RMA or when there is a change to any of the details requested on the form (PLEASE USE BLOCK CAPITALS)).

Мемлекет:

(STATE)

ИКАО мемлекетінің бір-/екі әріпті көрсеткіші:

1

(ICAO 1 OR 2 LETTER IDENTIFIER FOR STATE)

Мекен-жайы:

(ADDRESS)

Байланысатын тұлға: (CONTACT PERSON:)

Аты-жөні:

(Full Name)

Атауы: Тегі17: Инициалдары: (Title:) (Surname17:) (Initials:)

Лауазымы:

(Post/Position)

Телефоны:

Факсы:

(Telephone) (Fax:)

E-mail:

Алғашқы жауап /

Ақпаратты өзгерту (қажетті таңдау)

(Initial Reply / Change of Details* (*Select as appropriate))

Ақпарат берілді (қажетті таңдау) (Data provided (Select as appropriate):

ӘК-ні RVSM-ға рұқсаттамалар бойынша дерекқорді құру бойынша жұмыс үшін (to establish a database of RVSM-approved aircraft)

әуе қозғалысының көріністер туралы деректерді жинау үшін (to collect a sample of traffic movements)

☐

пайдаланушынан (by an operator)

_____

_____

Толтырғаннан кейін мына мекен-жайға қайтарылсын:
(When complete, please return to the following address)
RMA мекен-жайы: Ресей, 123182, Мәскеу, Волоколамское даңғыл жолы, 26
(RMA Address) (26, Volokolamskoe shoisse, Moscow, 123182, Russia)
Телефоны (Telephone): +7(499)190-35-19 Факсы (Fax):+7(499) 190-3579
E-Mail: rma@rma-eurasia.ru, RMA_Eurasia@atminst.ru

4-кесте

RMA F2

RVSM пайдалану үшін бекіту жазбасы

(Record of approval to operate in RVSM airspace)

1. Мемлекет ӘК тіркеуді немесе пайдаланушы мемлекет ӘК бекіту (рұқсат беру) мәртебесін немесе пайдаланушыға RVSM-мен кеңістіктегі ұшуларға RVSM-да ұшуға рұқсат беру немесе өзгерту кезінде бекіту туралы ақпарат төменде көрсетілген мекен-жай бойынша RMA EURASIA-ға жедел түрде жіберілуі керек.

(When a State of Registry OR State of the Operator approves or amends the approval of an operator/aircraft for RVSM operations, details of that approval must be recorded and sent to the appropriate RMA without delay.)

2. Толтырар алдында бланктерді толтыру жөніндегі Нұсқаумен танысыңыз (ТОЛТЫРҒАН КЕЗДЕ БАСПА ӘРІПТЕРІН ПАЙДАЛАНЫҢЫЗ)

(Before providing the information requested below, reference should be made to the accompanying notes (PLEASE USE BLOCK CAPITALS)).

Тіркеу мемлекеті1:

☐☐

(State of Registry1)

Пайдаланушының атауы 2:

☐☐☐

(Name of Operator2)
Пайдаланушының мемлекеті 3:

(State of the Operator3)
ӘК түрі4:

(Aircraft Type4)
ӘК сериясы5:

(Aircraft Series5)
Өндірушінің сериялық нөмірі6

(Manufacturers Serial No6)
Тіркеу нөмірі7:

(Registration Mark7)
Жауап берушінің коды8:

(Mode S aircraft address8)
Ұшу жарамдылығын бекіту9:

(Airworthiness Approval9)
Берілген күні10:

(Date Issued10)
RVSM бекіту (рұқсат беру) 11:

(RVSM Approval11)
RVSM бекітуге берілген күні 12:

(Date Issued12)
Бекіту мерзімінің аяқталған күні13:

(Date of Expiry13 (If Applicable))
Бекіту әдісі 18:

Method of Compliance
(Service Bulletin, STC etc))
Ескерту16:|

(Remarks16)

Толтырылғаннан кейін көрсетілген мекен-жай бойынша қайтару керек: (When complete, please return to the following address): RMA мекен-жайы: Ресей,123182,Мәскеу, Волоколамск ш.,26 (RMA Address)(26, Volokolamskoe shoisse, Moscow, 123182, Russia) Телефон (Telephone): +7(499)190-35-19 Факс(Fax): +7(499)190-3579 E-Mail:rma@ rma-eurasia.ru, RMA_Eurasia@atminst.ru

ӘК-нің RVSM жағдайында ұшуға рұқсаты:

5-кесте

Рұқсаттың бекітілген күні			:			:		

(күні: айы: жылы)								
Рұқсаттың қолданылу мерзімі: (күні: айы: жылы)			:			:		

ӘК үшін RVSM-ның пайдалану ауқымының шекарасы _____

Мына өңірлерде ұшуға рұқсат етілген:_____ тік эшелондау минимумы 300 м (1000 фут) эшелон қоса 290 мен 410 арасында болған жағдайда (RVSM)

ПАРАМЕТРІ	ТӨМЕНГІ ШЕКАРАСЫ	ЖОҒАРҒЫ ШЕКАРАСЫ
БИІКТІГІ: фут немесе метрмен		
ҰШУ ЭШЕЛОНЫ: жүз фут немесе он метрмен	F M	F M
M КҮНІ: немесе IAS ЖЫЛДАМДЫҒЫ: км/сағ немесе узелмен	M K N	M K N
ТОЛЫҚ ҰШУ САЛМАҒЫ, ТОННА		

Уәкілетті ұйымның басшысы _____

_____

(лауазымы) (қолы) (аты-жөні)

МО Күні: "___"_____ 20 ж.

6-кесте

Ұшу туралы ақпарат

Ұшар алдында толтырылатын ақпарат		
Авиакомпания/Пайдаланушы:		
Пайдаланушымен хабарласу: Атауы: Тел: Факс:		
ӘК түрі /сериясы:	ӘК тіркеу нөмірі:	
ӘК дабылы:	Сериялық нөмірі:	
Ұшу әуеайлақ:	Ұшу күні (UTC):	Ұшып шығу уақыты (UTC):
Қону әуеайлақ:	Ұшып келу күні (UTC):	Ұшып келу уақыты (UTC):
"S" режимі (иә/жоқ):		
Экипаждардың толтыратын ақпараты		

Уақыты	Белгілен г е н эшелон	М саны/ Vақиқ.	Жауап беруші	Биіктікті өлшеу есебі		Автоұшқыш (L, R, C)		Ұшуды басқару жүйесі	ӘҚҚ ауданы
(UTC)	FL	Жылдам дық	К о д/ Негізі	ӘКК	Е/Ұ	ӘКК	Е/Ұ	(иә/жоқ)	(ИКАО коды)
Сипаттамаларын ұстап тұруға турбуленттілік және орны сияқтыларға әсер ететін ұшу жағдайлар:									

ӘКК: _____ _____ _____

(Т.А.Ә.) (күні) (қолы)

Е/Ұ: _____ _____ _____

(Т.А.Ә.) (күні) (қолы)

RVSM HMU MONIRIRING

Aircraft information		
Aircraft Type		
Aircraft Registration		
Aircraft Serial No.		
Aircraft Mode S address		
Operator		
Flight Details		
HMU Over flown		
Date of Flight		
Time over HMU (UTC)		
Position at given time		
Mode A code Allocated (ATC Squawk)		
Cleared Flight Level		
Callsing		
Altimeter reading	Left	
	Right	
	Standby	

* If more that Mode A Code allocated within the HMU coverage area please list all Codes

.

Note: For a successful measurement by an HMU, it is required that the aircraft is in level flight for a minimum track length of 30NM (approximately 7 minutes flying), between FL290 and FL410 (inclusive) within the coverage of the HMU.

E-Mail: rma@rma-eurasia.ru, RMA_Eurasia@atminst.ru

7-кесте

RMA F3

RVSM кеңістігінде ұшуларды жүргізуге бекітуді (рұқсатнаманы) қайтарып алу немесе әуе кемесін тізілімнен шығару

De-registration of aircraft or withdrawal of approval to operate in RVSM airspace

1. Егер тіркеу мемлекетінде немесе пайдаланушы мемлекетте RVSM-мен әуе кеңістігінде ұшуларды орындау үшін пайдаланушы/ӘК-нен бекітуді қайтарып алатындай себебі болса, нақты ақпарат нысандағы бланкі бойынша RMA EURASIA жіберілуі тиіс. Сондай-ақ, осы бланкті ӘК-нің мемлекеттік тізбеден шығарылғаны туралы RMA EURASIA-ға хабарлау үшін пайдаланған жөн. (When a State of Registry or State of the Operator has cause to withdraw the approval of an operator/aircraft for operations within the RMA airspace, details as requested below must be submitted to the RMA by the most appropriate method.This form should also be used to notify the RMA of a deregistration from a state's registry.)

2. Толтырмас бұрын бланкілерді толтыру Нұсқауымен (ТОЛТЫРҒАН КЕЗДЕ БАСПА ӘРІПТЕРІН ПАЙДАЛАНЫҢЫЗ) танысып шығыңыз.

Before providing the information requested below, reference should be made to the accompanying notes (PLEASE USE BLOCK CAPITALS).

Тіркеу мемлекеті1:

(State of Registry1)

Пайдаланушының атауы 2:

(Name of Operator2)

Пайдаланушының мемлекеті 3:

(State of the Operator3)

ӘК түрі4:

(Aircraft Type4)
ӘК сериясы5:

(Aircraft Series5)
Өндірушінің

сериялық
нөмірі6:
(Manufacturers Serial No6)
Тіркеу нөмірі7:

(Registration Mark7)
Жауап берушінің коды8:

(Mode S aircraft address8)
RVSM бекітуі қайтарып алынған күн
14:

(Date of Withdrawal of RVSM Approval14)
RVSM бекітуін қайтарып алу себебі
15:

(Reason for Withdrawal of RVSM Approval15)

Ескертпе

16:

(Remarks16)

Толтырылғаннан кейін көрсетілген мекенжайға қайтарыңыз: (When complete, please return to the following address)

RMA мекенжайы: Ресей, 123182, Мәскеу, Волоколамское ш., 26

(RMA Address) (26, Volokolamskoe shoisse, Moscow,123182, Russia)

Телефон (Telephone): +7(499)190-35-19 Факс(Fax): +7(499)190-3579

E-Mail: rma@rma-eurasia.ru, RMA_Eurasia@atminst.ru

8-кесте

Flight Information Form (FIF)

Please Email to rma@rma-eurasia.ru or Fax to at +7 499 190-3579, 24 hours prior to flight and within 6 hours of landing.

INFORMATION TO BE RECORDED PRIOR TO FLIGHT									
Airline/Operator:				GMU Container Number:					
Point of Contact for Operator: Name: Phone: Fax:									
Aircraft Type/Series:				Aircraft Registration Number:					
Call Sign:				Airframe Serial Number:					
Planned: Origin:		Departure Date (UTC):				Departure Time (UTC):			
Planned: Destination:		Arrival Date (UTC):				Arrival Time (UTC):			
Installer (Name/Org.):				Retriever (Name/Org.):					
Mode S Equipped (Yes/No):				Separation Between Mounted Antennas (ft.):					
Installer/Operator Comments:									
INFORMATION TO BE RECORDED BY FLIGHT CREW/GMU OPERATOR									
Data Collection: Start Date (UTC):				Start Time (UTC):					
GMU File Name:									
Departure Time (UTC):				Origin (ICAO ID):					
Please record the requested information as soon as practical when: 1.Aircraft is first established in level flight at or above FL 290, or 2.The ATC assigned transponder code is changed at or above FL 290, or 3.There is a flight level change and aircraft remains at or above FL 290, or 4.An autopilot change is initiated at or above FL 290, or 5.The ARTCC or FIR changes.									
Time	Assigned	Mach/Air	Xpndr	Altimeter Reading		Autopilot (L, R, C)		FMS/ PMS	ARTCC/FIR
(UTC)	FL	Speed	Code/ Source	Pilot	Co-pilot	Pilot	Co-pilot	(Y/N)	(ICAO ID)

Data Collection: End Date (UTC):	End Time (UTC):
Arrival Time (UTC):	Destination ICAO (ID):
Comments on flight conditions affecting height keeping performance, i.e. turb, and location	

Толтырылғаннан кейін көрсетілген мекен-жай бойынша қайтару керек:
(When complete, please return to the following address)
Ресей, 123182, Мәскеу, Волоколамск ш.,26
(RMA Address)(26, Volokolamskoe shoisse, Moscow, 123182, Russia)
Телефон (Telephone): +7(499)190-35-19 Факс (Fax): +7(499)190-3579
E-Mail:rma@rma-eurasia.ru, RMA_Eurasia@atminst.ru

9-кесте

RMA F5

Биіктік бойынша үлкен ауытқулар туралы баяндау бланкі
(Large height deviation reporting form)

RMA EURASIA	Осы баяндамада берілген ақпарат құпия болып табылады және тек қана ұшу қауіпсіздігіне статистикалық талдау үшін пайдаланылады. (The information contained in this form is confidential and will be used for statistical safety analysis purposes only.)

Биіктігі бойынша үлкен ауытқулар туралы баяндау бланкі (F 5)
(Large Height Deviation Form (F 5)

90 м (300 фут) және одан жоғары биіктік бойынша ауытқулар, соның ішінде TCAS-қа байланысты турбуленттілік және әр түрлі күтпеген жайдайлар туралы баяндаңыз (Report any altitude deviation of 90 m. (300ft)or more, including those due to TCAS, Turbulence and Contingency Events)			
1. Бүгінгі күн: (Today's date:)	2. Баяндама берген орган: (Reporting Unit:)		
Ауытқулар туралы толық ақпарат (Deviation details)			
3. Пайдаланушы: (Operator Name:)	4. Call Sign (Дабылдар):	5. ӘК-нің түрі: (Aircraft Type:)	6. Көрсетілген биіктік (Altitude Displayed:)
	ӘК тіркеу нөмірі: (ACFT Registration Number:)		
7. Оқиға күні: (Date of Occurrence:)	8. UTC уақыты: (Time UTC:)	9. Оқиға орны (ені./ұзақ., немесе бақылау бағыты): (Occurrence Position (lat/long or Fix) :)	
10. Ұшудың рұқсат етілген бағыты: (Cleared Route of Flight:)			
11. Ұшудың белгіленген эшелоны: (Cleared Flight Level:)	12. Дұрыс белгіленбеген эшелонға ұшу ұзақтығының есебі (секундпен):	13. Бақыланатын ауытқулар +/- m : (Observed Deviation +/- m)	

	(Estimated Duration at Incorrect Flight Level (seconds :)	

14. Әуе кемелерінің жағдайларына басқа да қатыстылар: (Other Traffic Involved:)
15. Ауытқу себебі (мысалы, турбуленттілік, жабдықтың бұзылуы): (Cause of Deviation (Examples: Turbulence, Equipment Failure)
АУЫТҚУ ТОҚТАҒАННАН КЕЙІН (AFTER DEVIATION IS RESTORED)
16. Ұшудың ақырғы қадағаланатын/мәлімденетін соңғы эшелоны*: (Observed/Reported Final Flight Level*:)
*Ақпарат негіздерін көрсетіңіз: (*Please indicate the source of information:) ☐ Қадағалау жүйесі ☐ Ұшқыш (Surveillance system) (Pilot)
Түсініктемелер (Narrative)
20. Ауытқудың нақты сипаттамасы (ӘҚ-нің нақты жүру жолдарына өзіңіздің бағаңызды беріңіз және ауытқу себебін көрсетіңіз.) (Detailed Description of Deviation (Please give your assessment of the actual track flown by the aircraft and the cause of the deviation.))
21. Экипаждың (қолма-қол) түсініктемелері (Crew comments (if any)

Толтырылғаннан кейін көрсетілген мекен-жай бойынша қайтару керек: (When complete, please return to the following address): RMA мекен-жайы: Ресей,123182,Мәскеу, Волоколамск ш.,26 (RMA Address)(26, Volokolamskoe shoisse, Moscow, 123182, Russia) Телефон (Telephone): +7(499)190-35-19 Факс(Fax): +7(499)190-3579 E-Mail:rma@ rma-eurasia.ru, RMA_Eurasia@atminst.ru

10-кесте

RMA F6 Биіктік бойынша үлкен ауытқулар туралы ӘҚҚ органының ай сайынғы есебі (Form forATC Unit Monthly Report of Large Height Deviations (F 6)
EURASIA RMA Биіктік бойынша үлкен ауытқулар туралы есеп (Report of Large Height Deviation)
90 м (300 фут) немесе одан жоғары биіктік бойынша ауытқулар, соның ішінде СЕБЖ нұсқауларына байланысты турбуленттілік және әр түрлі күтпеген жайдайлар туралы EURASIA RMA есебі. (Report to the EURASIA RMA of a height deviation of 90 m. (300 ft) or more, including those due to ACAS, turbulence and contingency events.) <Еуразия мемлекеттерінің аэронавигациялық қызмет көрсету провайдерлерінің атқарушы органы>:_____ _____
ӘҚҚ органы: _____
(Name of ATC unit:)

I немесе II Бөлімдерді толтырыңыз (Please complete Section I or II as appropriate)
I БӨЛІМ: (SECTION I:)
Биіктік бойынша үлкен ауытқулар туралы _____(ай) мәлімдемелер түскен жоқ. (There were no reports of large height deviations for the month of _____)
II БӨЛІМ: (SECTION II:)
90 м (300 фут) немесе одан жоғары ЭП 290 және ЭП 410 аралығындағы биіктік жөніндегі ауытқулар туралы ____ мәлімдеме (лер) түсті. Биіктік бойынша ауытқулардың әр қайсысы туралы нақты ақпарат RMA F5 үлгісі арқылы қоса беріледі. (There was/were _____ report(s) of a height deviation of 90 m (300 ft) or more between FL 290 and FL 410. Details of each height deviation are in form RMA F5 attached.)
(Биіктік бойынша ауытқулар туралы әрбір есеп берулерге жеке бланк пайдаланыңыз.). (Please use a separate form for each report of height deviation).
Толтырылғаннан кейін көрсетілген мекен-жай бойынша қайтару керек: (When complete, please return to the following address)
RMA мекен-жайы: Ресей,123182,Мәскеу, Волоколамск ш.,26 (RMA Address)(26, Volokolamskoe shoisse, Moscow, 123182, Russia)
Телефон (Telephone): +7(499)190-35-19 Факс(Fax): +7(499)190-3579 E-Mail:rma@rma-eurasia.ru, RMA_Eurasia@atminst.ru

Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында ұшуды
жүргізу қағидаларға
19-қосымшасы

Ұшу аудандарында ұшуға немесе сипаттамаларға негізделген (бұдан әрі - PBN) қажетті навигациялық спецификациялар орнатылған бағдарларға бекіту

1. ӘК-ні қатысты PBN орнатылған мемлекеттер немесе аудандардың әуе кеңістіктеріне ұшуға бекіту уәкілетті ұйыммен жүзеге асырылады.

Ескерту. 1-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

2. Сипаттамаларға негізделген навигация және енгізу процесі мен пайдаланым бекітуге қатысты нұсқамалық материал туралы ақпарат (PBN) (Doc 9613 ИКАО) сипаттамаларына негізделген навигация Нұсқаулығында келтірілген.

3. Пайдалану тұжырымдамасы PBN пайдалану тұжырымдамасын уәкілетті ұйымнан алу үшін, пайдаланушы мыналарды дәлелдейді:

әр тиісті ВС үшін PBN әуе кеңістігінде ұшу үшін RNAV ВС жүйесінің ұшу жарамдылығының тиісті тұжырымдамалардың болуын;

ұшуларды қамтамасыз ету бойынша ұшу экипажының мүшелері мен қызметшілері үшін дайындау бағдарламалардың әзірленуін;

пайдалану қағидалары әзірленгенін, оларда нақтыланғандары:

1) бортында орнатуға жататын жабдық, оның ішінде пайдаланушылық шектеу және минималды жабдықтың тізімінде (MEL) тиісті жазбалар;

2) ұшу экипажының құрамы мен тәжірибесіне қойылатын талаптар;

3) стандартты рәсімдер кезінде навигациялық жүйелерді қолдануға жататын пайдалану қағидалары;

4) төтенше жағдайлардағы іс-әрекет тәртібі;

5) хабарламаны бақылау және ұсыну;

6) Техникалық қызмет көрсету бағдарламасына толықтырулар әзірленді;

7) навигациялық деректерді электронды басқару.

Ескерту. 3-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

4. Ауа мен жерде қолдану үшін әзірленген электронды навигациялық деректердің өнімі уәкілетті ұйым пайдаланушының рәсімдерін бекіткеннен кейін ғана қолданылады :

1) тұтастықтың қолайлы стандарттарын және деректердің үйлесімділігін болжалды қызметімен қамтамасыз ету;

2) деректермен және өніммен байланысты тиісті процестерге үнемі бақылау жасау;

3) электронды навигациялық деректерді уақытылы енгізуді және жіберуді қамтамасыз ету.

Ескерту. 4-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

5. Тиісті PBN орнатылған мемлекеттердің немесе аудандардың әуе кеңістіктерінде ӘК ұшуға рұқсат беруі осы Қағидаларға 20-қосымшасына сәйкес пайдаланушы сертификатының пайдалану ерекшеліктеріне жазылады.

Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында
ұшуды жүргізу қағидаларына
20-қосымша

Пайдаланушы сертификатының пайдалану ерекшеліктерінде ӘК-лерге мемлекеттердің немесе аймақтардың тиісті PBN орнатылған әуе кеңістіктерінде ұшуына рұқсат беру туралы жазбалардың үлгісі

Ескерту. 20-қосымша жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 03.06.2019 № 354 (07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

Арнайы рұқсат	Иә	Жоқ	Арнайы растаулар	Ескертпелер
			RNAV 10	Негізгі GNSS датчигі
				B-RNAV маршруттары үшін де күші бар.

P B N операцияларына арналған навигациялық ерекшелік			RNAV 5	GNSS, IRS (INS), VOR/DME және/ немесе DME/ DME қолдануға негізделген бекіту
			RNAV 1 және 2	P-RNAV маршруттары/ схемалары үшін де күші бар
			RNP 1	RNP 1 RF учаскелері үшін рұқсат етілген
			RNP APCH (LPV)	Растау SBAS қолдануға негізделеді. LPV, LNAV/VNAV немесе LNAV минимумдары бойынша қонуға кіру үшін рұқсат етілген
			RNP AR APCH	RNP 0,15 RF учаскелері үшін рұқсат етілген. Екінші айналымға кеткенде RNP 0,2 AP талап етіледі. FMS/IRS қосарланған жүйесі талап етіледі

Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында ұшуды
жүргізу қағидаларға
21-қосымшасы

Ұшуға дейінгі жоспарлау кезінде әуеайлақтар бойынша болжамдарды (TAF және TREND) ҚОЛДАНУ (ИКАО Конвенциясына 3-Қосымшасы)					
1. TAF бірінші бөлігін қолдану а) Қолданудың уақыт кезеңі: TAF әрекет ету кезеңінен бастап бірінші "FM ... *" немесе "BECMG" дейін, немесе егер "FM" немесе "BECMG" жоқ болса, TAF әрекет ету кезеңі біткенге дейін беріледі. б) Болжамды қолдану: басым болатын ауа-райы жағдайында TAF бастапқы кезеңінде толықтай қолданылуы тиіс, тек орташа жел және ұйытқудан (бүйірден соққан жел) басқа кезде, олар төменде келтірілген кестедегі "BECMG AT және FM" - бағанына сәйкес қоланылуы тиіс, тек "TEMPO" or "PROB* *" уақыт өзгерістерінен басқа.					
2. TAF және TREND-те келесі көрсеткіштердің өзгеріс болжамын қолдану					
	FM және BECMG AT :	BECMG, BECMG FM, BECMG TL, BECMG FM *TL,		TEMPO, TEMPO FM, TEMPO FM…TL , PROB 30/40	PROB TEMPO

	Нашарлау және жақсару	Нашарлау	Жақсару	Нашарлау		Жақсару	Нашарлау және жақсару
Жоспарланған әуеайлақ үшін TAF немесе TREND:				Ұзақ мерзімді емес ауа-райы құбылыстарына, мысалы, найзағай, күшті жауынмен байланысты қысқа мерзімді / күшті құбылыстар	Мысалы, түнек, түтін, тұман, шаң/құм боранмен, толассыз жайын-шашынмен байланысты тұоақты құбылыстар	Кез-келген жағдайда	
ETA ± 1 HR кезіндегі тағайындау әуеайлақ	Өзгеріс басталғаннан бері ескеріледі	Өзгеріс басталған сәттен ескеріледі	Өзгеріс аяқталған сәттен бастап ескеріледі	Қолданылмайды	Қолданылады	Ескеріледі	Нашарлаулар ескерілмейді; Жақсарулар ескеріледі, оның ішінде желдің орташа көрсеткіші де және желұйытқулары
ETA ± 1сағат кезіндегі ұшып шығуға арналған қосалқы әуеайлақ					Желдің орташа көрсеткіші: талап етілетін шамаларда;		
ETA ± 1 сағат кезіндегі тағайындау әуеайлақ үшін қосалқы әуеайлақ	Желдің орташа көрсеткіші: талап етілетін шамаларда;	Желдің орташа көрсеткіші: талап етілетін шамаларда;	Желдің орташа көрсеткіші: талап етілетін шамаларда;		Ұйытқулар: ескерілмейді		
				Ұзақ мерзімді емес ауа-райы құбылыстарына, мысалы, найзағай, күшті жауынмен байланысты қысқа	Мысалы, түнек, түтін, тұман, шаң/құм боранмен, толассыз жайын-шашынмен байланысты	Кез-келген жағдайда	

				мерзімді / күшті құбылыстар	тұоақты құбылыстар		
ЕТА ± 1 сағат бағытындағы қосалқы әуеайлақ	Ұйытқулар: ескерілмейді	Ұйытқулар: ескерілмейді	Ұйытқулар: ескерілмейді	Талап етілетін шамалардан асатын ұйытқулары бар орташа жел: ескерілмейді		Ескеріледі.	Нашарлаулар ескерілмейді; Жақсарулар ескеріледі, оның ішінде желдің орташа көрсеткіші де және жел ұйытқулары
ЕТА ± 1 сағат ерте/кеш емес EDTO қосалқы әуеайлақ	Өзгеріс басталғаннан бері ескеріледі	Өзгеріс басталған сәттен ескеріледі	Өзгеріс аяқталған сәттен бастап ескеріледі	Қонуға арналған қолданылаты н минимумдардан төмен болса, ескеріледі	Қонуға арналған қолданылаты н минимумдардан төмен болса, ескеріледі		
	Желдің орташа көрсеткіші: талап етілетін шамаларда;	Желдің орташа көрсеткіші: талап етілетін шамаларда;	Желдің орташа көрсеткіші: талап етілетін шамаларда;	Желдің орташа көрсеткіші: талап етілетін шамаларда;	Желдің орташа көрсеткіші: талап етілетін шамаларда;		
	Бүйірден соққан жел кезінде шамалардан асатын ұйытқулар ескеріледі	Бүйірден соққан жел кезінде шамалардан асатын ұйытқулар ескеріледі	Бүйірден соққан жел кезінде шамалардан асатын ұйытқулар ескеріледі	Бүйірден соққан жел кезінде шамалардан асатын ұйытқулар ескеріледі	Бүйірден соққан жел кезінде шамалардан асатын ұйытқулар ескеріледі		
Ескерту 1: "Талап етілетін шектеулер" ҰҚН-да көрсетіледі. * The space following "FM" should always include a time group e.g. "FM 1030". * "FM" қысқартуы әрқашан да уақыт тобында қосылуы тиіс, мысалы, "FM 1030".							

Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында ұшуды
жүргізу қағидаларға
22-қосымшасы

Минималды навигациялық сипаттамаларға (MNPS) қойылатын техникалық талаптар көзделген әуе кеңістіктеріндегі ұшу тұжырымдамасы

1. MNPS әуе кеңістігіндегі ұшулар ӘК тіркелген уәкілетті ұйымның немесе мемлекеттің тиісті рұқсаттары болған жағдайда ғана жүзеге асырылады.

Ескерту. 1-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

2. Әуе кеңістігінің белгілі учаскелерінде ұшқан кезде өңірлік аэронавигациялық келісімге сәйкес минималды навигациялық сипаттамаларға қойылған техникалық

талаптар көзделген (бұдан әрі - MNPS), ӘК бортында навигациялық жабдық орнатылады, ол:

1) ұшу экипажына жол желісін ұстанудың үздіксіз индикациясын не осы жол желісі бойындағы кез келген жерде дәлдіктің талап етілетін дәрежесімен одан ауытқуды қамтамасыз етеді;

2) MNPS сәйкес ұшуларды қолдану үшін пайдаланушы мемлекеті рұқсат етеді.

3. MNPS навигацияларына екі талап қойылған:

1) навигацияның дәлдігі;

2) тиісті пайдалану сипаттамаларына сәйкес резервтік навигациялық құралдың болуы.

4. MNPS әуе кеңістігінде ұшатын ӘК, мынадай құралдармен жабдықталады:

қашықтық навигацияның екі жарамды жүйесімен (бұдан әрі - LRNS). LRNS ретінде мынадай жүйелердің бірі бола алады:

1) бір инерциялық навигация жүйесі (INS);

2) бір спутниктік навигациялық жүйе (GNSS);

3) датчик ретінде бір немесе одан да көп инерциялық жүйелер (IRS) не MNPS талаптарына сай келетін басқа да кез келген жүйені пайдаланатын бір кешенді навигациялық жүйе.

5. MNPS пайдалану тұжырымдамасын уәкілетті ұйымнан алу үшін, пайдаланушы мыналарды дәлелдейді:

MNPS әуе кеңістігінде ұшуларды қамтамасыз ететін навигациялық жабдық, биіктікті өлшеу құралдары талап етілетін сипаттамаларға сай келуін;

MNPS әуе кеңістігінде ұшуларға рұқсат беру үшін ұшу экипажы мүшелерінің дайындық бағдарламасының болуын;

пайдалану қағидаларға сәйкестігін көрсете отырып рәсімдердің болуын:

1) минималды жабдықтың тізімі (MEL), ол MNPS-пен әуе кеңістігінде ұшуға қажет минималды жабдықты белгілейді.

2) ұшу экипажының құрамы мен тәжірибесіне қойылатын талаптар;

3) стандартты рәсімдер кезінде;

4) күтпеген жағдайда, тиісті әуе кеңістігіне жауапты орган белгілеген жағдайларды қоса рәсімдер әзірленген.

5) хабарламаны бақылау және ұсыну;

6) Техникалық қызмет көрсету бағдарламасына толықтырулар әзірленді.

Ескерту. 5-тармаққа өзгеріс енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

6. MNPS әуе кеңістігінде ӘК ұшуға рұқсат беруі пайдаланушы сертификатының пайдалану ерекшеліктеріне жазылады.

жүргізу қағидаларға
23-қосымшасы
Нысан

Көзбен шолып ұшулардың және АҰҚ/ІАР аспаптары бойынша ұшулардың схемаларын ұшу тексеру актісі

Ескерту. 23-қосымша жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 23.07.2019 № 542 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

_____ (

ҰРТЖ және байланыстың жерүсті құралдарын пайдалануды жүзеге асыратын ұйым/ӘҚБ үшін ҰРТЖ және байланыс құралдарының дабылдарын пайдаланатын ұйым атауы)

БЕКІТУГЕ ҰСЫНАМЫН	БЕКІТЕМІН
_____ (АҰҚ/ІАР аспаптары бойынша ұшу схемасы үшін пайдаланылатын ҰРТЖ құралдарын пайдалануға жауапты тұлға) _____ (құрылтай құжаттарына сәйкес _____ _____ ұйым атауы) _____ (қолы) (аты-жөні, тегі) _____ ж. " _____"	_____ (АҰҚ/ІАР аспаптары бойынша ұшу схемаларын пайдалануды жүзеге асыратын _____ ұйымның құрылтай құжаттарына сәйкес _____ _____ басшы лауазымының атауы) _____ (қолы) (аты-жөні, тегі) М.О. _____ ж. " _____"

Аспаптар бойынша ұшу схемаларын (көзбен шолып ұшу схемалары) ұшу тексеру

_____

_

(АҰҚ/ІАР схемаларының үлгісі: әуе жолы, әуе жолынан тыс бағыт, қонуға кіру схемасы, ұшып келу мен ұшып шығу бағыттарының және т.б. схемасы)

_____ әуежайдың (әуе торабының) (атауы)

20__ ж."___"_____ 20__ ж."___"_____аралығындағы кезеңде № _____ ұшуды

бақылау аппаратурасымен жабдықталған борт № ___, _____ ӘӘК экипажы

_____

__

(АЛК үлгісі) (раст. нөмірі) (ӘӘК пайдаланатын авиакәсіпорын атауы)

_____

__

(ұшу тексеруінің түрі: енгізу, жылдық, арнайы)

_____

__

(АҰҚ/ІАР схемасының үлгісі: №.___ әуе жолы, ҚМБ-дан - _____оқонуға кіру схемасы, ұшып келу мен ұшып шығу бағыттарының схемасы, FSM схемасы және т.б.)

Ұшу тексеруін мыналар орындаған:

Зертхана - ӘКК	_____ (тегі, аты-жөні)
Борттық инженер – ұшу зертханасының сынаушысы	_____ (тегі, аты-жөні)
АҰҚ/ІАР схемалары жөніндегі маман(қажеттілігіне қарай)	_____ (тегі, аты-жөні)
ӘҚҚ қызметінің өкілі	_____ (тегі, аты-жөні)
Объект басшысы _____ (АҰҚ/ІАР схемасына арналған құралды пайдалануға жауапты тұлға)	_____ (тегі, аты-жөні)
ҚОРЫТЫНДЫ	
_____ дабылдарын пайдалана отырып (раст. нөмірі) (АҰҚ/ІАР схемасы бойынша ұшуды қамтамасыз етуге арналған ҰРТЖ құралының үлгісі) _____ әуежайынан (әуе торабынан) АҰҚ/ІАР аспаптары бойынша ұшу схемасы (атауы) _____ _____ әуе жолы, ҚМБ-дан қонуға кіру схемасы және т.б.). ИКАО "ӘК-лерінің ұшуын жүргізу" (Doc 8168 OPS/611 (PANS-OPS) құжатының және әуежайдың/әуе торабының қолданыстағы аэронавигациялық паспорты талаптарына сәйкес келеді (сәйкес келмесе себебі көрсетілуі керек) және шектеусіз (шектеулері болса себебі көрсетілуі керек) аспаптар бойынша ӘК ұшуын қамтамасыз ету үшін жарамды. Қосымша: Схеманы ұшу тексеруінің және ҰРТЖ жерүсті құралының параметрлері мен сипаттамаларын тексеру және өлшеу нәтижелерінің кестесі (лері) _____ _____ (АҰҚ/ІАР схемасы бойынша ұшуды қамтамасыз етуге арналған ҰРТЖ құралының үлгісі № _____ 2 дана, _____ парақ. (раст. нөмірі)	

Акт 5 данада жасалды:

№ 1 дана – азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйымға;

№ 2 дана – аспаптар бойынша ұшу схемаларын пайдалануды жүзеге асыратын ұйымға;

№ 3 дана – ҰРТЖ және байланыс құралдарын пайдалануды жүзеге асыратын ұйымға (аспаптар бойынша ұшу схемасы пайдалануға берілген кезде -2 дана), - КРТЖП қызметіне;

№ 4 дана – аспаптар бойынша ұшу схемаларын әзірлеушіге;

№ 5 дана – пайдалануында зертхана - ӘК-лері бар авиациялық кәсіпорынға

Ұшу тексеруін мыналар жүргізген:

Зертхана – ӘКК	_____20 ___ ж. "____" _____ (қолы)
Борттық инженер – ұшу зертханасының сынаушысы	_____ 20 ___ ж. "____" _____ (қолы)

АҰҚ/ІАР схемалары жөніндегі маман (қажеттілігіне қарай)	_____ 20 ___ ж. "____" _____ (қолы)
ӘҚҚ қызметінің өкілі Объект басшысы_____ (АҰҚ/ІАР схемасына арналған құралды пайдалануға жауапты тұлға)	_____ 20 ___ ж. "____" _____ (қолы) _____ 20 ___ ж. "____" _____ (қолы)

Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында
ұшуды жүргізу қағидаларына
24-қосымша

Ұшу эшелондарын бөлу схемасы

Ескерту. Қағидалар 24-қосымшамен толықтырылды - 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			

Қазақстан Республикасы
Инвестициялар және даму министрінің
міндетін атқарушының
2017 жылғы 28 шілдедегі
№ 509 бұйрығына
қосымша

Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің күші жойылған кейбір бұйрықтарының тізбесі

1. "Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясында ұшуды жүргізу қағидаларын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің 2011 жылғы 3 шілдедегі № 419 бұйрығы (НҚА мемлекеттік тізіміндегі № 7136 тіркелген, 2011 жылғы 22 қарашадағы № 171 (2161) "Юридическая газета" газетінде жарияланған).

2. "Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігінің кейбір нормативтік құқықтық актілеріне өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы" Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің 2012 жылғы 15 наурыздағы № 117 бұйрығының 1-тармағы (НҚА мемлекеттік тізіміндегі № 7566 тіркелген, 2012 жылғы 23 маусымдағы № 339-345 (27419) "Егемен Қазақстан" газетінде жарияланған).

3. "Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігінің кейбір бұйрықтарына өзгерістер енгізу туралы" Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің 2013 жылғы 20 қыркүйектегі № 733 бұйрығының 4-тармағы (НҚА мемлекеттік тізіміндегі № 8824 тіркелген, 2014 жылғы 22 қантардағы № 14 (28238) "Егемен Қазақстан" газетінде жарияланған).

© 2012. Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінің «Қазақстан Республикасының Заңнама және құқықтық ақпарат институты» ШЖҚ РМК