

"Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясында ұшуды жүргізу қағидаларын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 2017 жылғы 28 шілдедегі № 509 бұйрығына және "Әуе қозғалысын ұйымдастыру және оған қызмет көрсету жөніндегі нұсқаулықты бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің міндетін атқарушының 2011 жылғы 16 мамырдағы № 279 бұйрығына өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы

Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 2019 жылғы 3 маусымдағы № 354 бұйрығы. Қазақстан Республикасының Әділет министрлігінде 2019 жылғы 4 маусымда № 18787 болып тіркелді

З Қ А И - н ы ң е с к е р т п е с і !

Осы бұйрық 07.11.2019 бастап қолданысқа енгізіледі

БҰЙЫРАМЫН:

1. "Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясында ұшуды жүргізу қағидаларын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 2017 жылғы 28 шілдедегі № 509 бұйрығына (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 15852 болып тіркелген, 2018 жылғы 29 наурызда Қазақстан Республикасының Нормативтік құқықтық актілерінің эталондық бақылау банкінде жарияланған) мынадай өзгерістер мен толықтырулар енгізілсін:

көрсетілген бұйрықпен бекітілген Ұшуды жүргізу қағидаларында:

2-тармақта:

84) тармақша мынадай редакцияда жазылсын:

"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;"

мынадай мазмұндағы 188) және 189) тармақшалармен толықтырылсын:

"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.";

190-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"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.";

382-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"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.мили) жоғары және тік жазықтықта 30 м (100 фут) қашықтықта болуы керек.";

мынадай мазмұндағы 382-1, 382-2, 382-3, 382-4, 382-5, 382-6, 382-7, 382-8 және 383-9-тармақтармен толықтырылсын:

"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) б-қосымшаға сәйкес жетекші ӘК экипажының командирі жүзеге асырады.

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.

382-3. Метеорологиялық жағдайларды ескере отырып, КҰЕ немесе АҰЕ бойынша топтық ұшуды орындау үшін жетекші ӘК-ның экипаж командирі шешім қабылдайды.

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.

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.

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 эшелонда аралықтары қамтамасыз етілуі тиіс. Бұл жағдайда ӘК әрбір экипажы оған берілген ҚШРЛ кодын белгілейді және өзінің тіркеу нөмірін пайдалана отырып, ӘҚҚ органымен байланысқа шығады.

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.

382-8. КҰЕ бойынша ұшуды орындау кезінде жақындау/алшақтау жағдайында топтың ӘК арасындағы эшелондау аралығының сақталуын топтың ӘК экипаждары қамтамасыз етеді.

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.";

418-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"418. КҰЕ бойынша ұшу көріну жағдайында және осы Қағидаларға 14-қосымшаның 1-кестесінде көрсетілген шамаларға тең немесе одан асатын бұлттарға дейінгі қашықтықта, ал сағатына 463 километрден аспайтын аспаптық жылдамдықпен теңіздің орташа деңгейінен 3050 метр (10000 фут) биіктіктен төмен (250 торап) орындалады:

1) күндіз:

2) ымыртта – жарық техникасы құралдарымен жабдықталмаған немесе әуеден таңдалған алаңдарда қону және әуеайлақтарда (алаңдарда) және таңның атуынан кейін 30 минут кеш емес немесе қараңғылық түскенге дейін 30 минут кеш жарық техникасымен жабдықталған әуеайлақтардағы қону алаңларындағы ұшуларда;

3) күннің батуы мен шығуы арасындағы кезеңде осы Қағидалардың 7-тарауының 6-параграфының талаптарына сәйкес тек КҰАҚ орындауға рұқсат етіледі.";

424-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"424. ӘҚҚ органының диспетчерлік рұқсаттарында басқа нұсқаулар болмаған кезде Қазақстан Республикасының АІР-де немесе басқа аэронавигациялық ақпарат жинағында жарияланған жер немесе су бетінен 900 метрден (3000 фут) астам биіктікте КҰЕ бойынша көлденең крейсерлік ұшулар жол желісінің бағытын ескере отырып, Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің міндетін атқарушының 2011 жылғы 16 мамырдағы № 279 (нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу Тізілімінде № 7006 болып тіркелген) бұйрығымен бекітілген Әуе қозғалысын ұйымдастыру және оған қызмет көрсету жөніндегі нұсқаулықта келтірілген ұшу эшелондарын бөлу схемасына сәйкес крейсерлік эшелонда орындалады.";

427-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"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 радиожилігі) 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.";

436-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"436. КҰЕ бойынша ұшудан КҰЕ бойынша немесе АҰЕ бойынша ұшуды орындауға көшу кезінде диспетчерлік аймақта ұшуды орындау кезінде ӘК экипаж командирі өзінің іс-қимылдары мен ұшу эшелонын (биіктігін) ӘК арасындағы эшелондаудың белгіленген аралықтарын қамтамасыз ететін ӘҚҚ органымен келіседі.";

440-тармақ алынып тасталсын:

446 және 447-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"446. ӘК бортында радиостанция болмаған жағдайда КҰҚ бойынша ұшу арнайы белгіленген пилотаждық аймақтарды қоспағанда 50 метр (170 фут) жоғары биіктікте орындалмайды.

447. Іздестіру-құтқару және авариялық-құтқару жұмыстарын жүргізу, төтенше жағдайларды жоюды қамтамасыз ету бойынша ұшулар кезінде, денсаулық сақтау ұйымдарына қызмет көрсету бойынша жедел ұшуларды орындау кезінде және аса маңызды оқу мен жаттығу ұшуларын орындау уақытында күндіз және түнде КҰАҚ қолданылады.

Таулы жерлерде КҰАҚ түнде орындалмайды.";

449 және 450-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"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.

450. КҰЕ ұшу жылдамдығы сағатына 300 километрден аспайтын (160 торап) ӘК-де диспетчерлік аймақта метеорологиялық көріну 5000 метрден кем, бірақ 1500 метрден кем емес болғанда ұшудың мына түрлері үшін орындалады:

1) күндіз – шұғыл медициналық көмек көрсету, іздестіру-құтқару және авариялық-құтқару жұмыстары, аса маңызды ұшу үшін санитариялық авиацияның ұшуларын орындау кезінде КҰЕ бойынша ұшу үшін метеожағдайлар болмаған кезде;

2) түнде – шұғыл медициналық көмек көрсету, іздестіру-құтқару және авариялық-құтқару жұмыстары, аса маңызды ұшулар үшін санитариялық авиацияның ұшуларын орындау кезінде;

3) күндіз және түнде – жаттығу ұшуларын орындау кезінде.";

453-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"453. КҰЕ ӘҚҚ органы мен ӘК арасында байланыс болған кезде АҰЕ бойынша эшелондаудың белгіленген аралықтарын қамтамасыз ету шартымен орындалады.";

мынадай мазмұндағы 453-1-тармақпен толықтырылсын:

"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.";

457-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"457. КҰЕ бойынша ұшуды орындау кезінде ұшу биіктігін (эшелонын) өзгерту ӘК диспетчерлік аймақтарда тікелей басқаруында болатын ӘҚҚ органының рұқсатымен жүргізіледі.";

459-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"459. АҰҚ бойынша ұшулар:

1) бақыланатын "А", "В", "С" 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.";
462 және 463-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"462. Бақыланатын әуе кеңістігінде АҰҚ бойынша ұшулар берілген крейсерлік эшелондарда тік, көлденең эшелондауға қатысты ӘҚП Қағидалардың талаптарына сәйкес, ұшудың берілген режимін және ӘҚҚ бағытты қатаң ұстана отырып, орындалады.

463. ӘҚҚ органы 900 метр (3000 фут) биіктікте немесе теңіздің орта деңгейінен төмен биіктікте ұшу үшін басқа нұсқаулар берген жағдайларды қоспағанда, G сыныпты бақыланбайтын әуе кеңістігінде АҰҚ бойынша ұшу нұсқаулықта келтірілген ұшу эшелондарын бөлу схемасына сәйкес жол желісінің бағытын ескере отырып, крейсерлік эшелонда орындалады.";

468-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"468. Басқаруымен КҰҚ бойынша ӘК-нің ұшуы орындалатын ӘҚҚ тиісті органның диспетчері:

1) ұшу эшелондарын (биіктіктер) дұрыс тағайындауға;

2) тік, бойлай және бүйірге қарай эшелондаудың белгіленген ара қашықтығын қамтамасыз етуге;

3) радиолокациялық бақылау (бұдан әрі – РЛБ) бар болғанда ӘК ұшу бағытын, диспетчерлік ауданнан (аймақтан) шығу, төмендеу және қонуға кіру схемасын ұстануына бақылау жасауға;

4) ӘК экипажына метеорологиялық ахуал туралы, РЛБ бар болса берілген траекториядан ауытқу туралы және қажет жағдайда, әуе жағдайы және орнитологиялық жағдай туралы берілетін ақпараттың дұрыстығына және уақтылы берілуіне;

5) ӘК экипаждарына негізделген нұсқаулары мен ұсыныстары береді.";

472-тармақ алынып тасталсын;

мынадай мазмұндағы 476-1 және 476-2-тармақтармен толықтырылсын:

"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.

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.";

489-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"489. ӘК ұшуының барометрлік биіктігінің есебі мынадай:

1) тораптық диспетчерлік ауданда (диспетчерлік аймақта) өту биіктігінде және одан төмен – QNH мәні бойынша;

2) тораптық диспетчерлік ауданның (диспетчерлік аймақтың) шегінен тыс өту биіктігіндегі және одан төмен ұшу маршруты бойынша – теңіздің орташа деңгейіне келтірілген маршруттағы (бағыт учаскесіндегі) ең төменгі атмосфералық қысым бойынша;

3) стандартты 1013,25 гПа (760 см.бғ.мм.) атмосфералық қысым бойынша – ауысу эшелонында және одан жоғары ұшулар кезінде орындалады.

Жарияланған ұшудың ең төменгі абсолюттік биіктігі ауысу биіктігінен асатын ӘҚҚ маршруттарындағы тораптық диспетчерлік аудандардың (диспетчерлік аймақтардың) шегінен тыс жерлерде АҰҚ бойынша ұшу үшін өту биіктігі осы ең төменгі абсолюттік биіктікке тең белгіленеді, ал өту эшелоны ұшу бағыты бойынша QNH шамасына байланысты анықталатын ұшудың төменгі пайдаланылатын эшелоны болып табылады.

”;

491 және 492-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"491. Ұшып шыққаннан кейін ӘК экипажы:

1) 1013,25 гПа (760 см.бғ.мм.) мәніне – ауысу биіктігінде қиылысу кезінде;

2) өту биіктігінде және одан төмен – белгіленген межеде немесе ӘҚҚ органының нұсқауы бойынша теңіздің орташа деңгейіне келтірілген ұшу маршруты бойынша ең аз атмосфералық қысымның мәніне барометрлік биіктікті өлшеуіш қысымы ауқымының ауысуын жүзеге асырады.

492. Ұшудың биіктікті ұстап тұруы:

1) 1013,25 гПа (760 см.бғ.мм.) мәні бойынша – биіктікті алу кезінде биіктіке ауысу және ӘК төмендеуі кезінде ұшудың эшелонынан ауысу эшелонына дейін;

2) QNH бойынша – тораптық диспетчерлік ауданында (диспетчерлік аймақта) ұшып көтерілуден көшу биіктігіне дейін және әуеайлақтың көшу эшелондауынан қонғанға дейін ұшу кезінде жүргізіледі.”;

494, 495 және 496-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"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.

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.

496. Әуеайлағына қону кезінде барометрлік биіктігі өлшегіш қысымы ауқымының ауысуы төмендегілермен жүргізіледі:

1) 1013,2 мбар (760 см.бғ.мм.) мәнінен ауысу эшелонын қиып өту кезінде QNH мәніне;

2) әуеайлаққа өту биіктігінде және теңіздің орташа деңгейіне келтірілген бағыт бойынша ең аз атмосфералық қысымнан төмен, QNH мәніне жақындаған кезде – белгіленген межеде немесе ӘҚҚ органының нұсқауы бойынша.

QFE мәні ӘК экипажының сұрауы бойынша тек ұшу биіктігін бақылау үшін беріледі.";

502-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"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 ӘҚҚ 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.";

503-тармақ алынып тасталсын;

505 және 506-тармақтар алынып тасталсын;

мынадай мазмұндағы 508-1-тармақпен толықтырылсын:

"508-1. Егер ӘҚҚ органы SID, STAR сипаттамасына енгізілмеген басқа нұсқаулар мен ақпараттарды бермесе, ӘК экипажы жарияланған SID және STAR шектеулерін сақтайды.";

527, 528 және 529-тармақтар алынып тасталсын;

530-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"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.";

мынадай мазмұндағы 547-1, 547-2, 547-3, 547-4, 547-5 және 547-6-тармақтармен толықтырылсын:

"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.

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.

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.

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.

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.

547-6. Байланыс істен шыққан жағдайда Әуе кемесінің экипажы байланыс жоғалған жағдайда белгіленген іс-қимыл тәртібіне сәйкес RNAV бағыты бойынша ұшуды жалғастырады.";

мынадай мазмұндағы 548-1, 548-2, 548-3, 548-4, 548-5 және 548-6 тармақтармен толықтырылсын:

"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.

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.

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.

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.

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.

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.";

600, 601, 602 және 603-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"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.

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.

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.

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.";

мынадай мазмұндағы 603-1-тармақпен толықтырылсын:

"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.";

8-параграф мынадай редакцияда жазылсын:

"8-параграф. АҰҚ бойынша ұшып шығуға шешім қабылдау. Ұшақтар";

607-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"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.;

"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.";

699-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"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";

мынадай мазмұндағы 709-1 тармағымен толықтырылсын:

"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.";

779-тармақ мынадай редакцияда жазылсын;

"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.";

1213-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1213. Ерекше жағдайлардағы ұшуға:

1) мұз қату, найзағай ойнау және қатты нөсер жауындар, күшті турбуленттілік, мөлшерден жоғары атмосфераның электрлік белсенділігі, жел қозғалысы, шанды (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.";

1219-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"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.";

1224 және 1225-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"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.

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.";

1232-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"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.";

12-параграфпен толықтырылсын:

"12-параграф. Лазермен сәулелендіру қаупі жағдайында ұшулар";

1251-1, 1251-2 және 1251-3-тармақтармен толықтырылсын:

"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 (ӘҚК) қызметіне әуе кемесінің лазермен сәулелену қаупі туралы хабарлау және қажет болса,

Бортта авариялық жағдайдың туындағаны туралы мәлімдеу.";

1288 және 1289-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"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.

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.";

1292-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"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.";

1294-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"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.";

1378-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"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.";

1527-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"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.";

Аталған қағидаға 4, 5, 6 және 7 қосымшалар сәйкесінше осы бұйрыққа 1, 2, 3 және 4 -қосымшаларда жаңа редакцияда жазылсын;

Осы қағиданың 8-қосымшасында:

7-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"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.";

Осы қағидаға 9, 14 және 20 қосымшалар аталған бұйрыққа сәйкесінше 5, 6 және 7 қосымшаларда жаңа редакцияда жазылсын.

2. "Әуе қозғалысын ұйымдастыру және оған қызмет көрсету жөніндегі нұсқаулықты бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің міндетін атқарушының 2011 жылғы 16 мамырдағы № 279 бұйрығына (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 7006 болып тіркелген, "Заң газеті" газетінің 2011 жылғы 26 шілдеде № 105 (1921) санында жарияланған) мынадай өзгерістер мен толықтырулар енгізілсін:

көрсетілген бұйрықпен бекітілген Әуе қозғалысын ұйымдастыру және оған қызмет көрсету жөніндегі нұсқаулыққа (бұдан әрі – Нұсқаулық):

4-тармақта:

14) тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"14) аудандық диспетчерлік қызмет көрсету – диспетчерлік аудандарда бақыланатын ұшуларға диспетчерлік қызмет көрсету;"

29) тармақша мынадай редакцияда жазылсын:

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

61) тармақша мынадай редакцияда жазылсын:

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

65) тармақша алып тасталсын;

72) тармақша мынадай редакцияда жазылсын:

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

77) тармақша мынадай редакцияда жазылсын:

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

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

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

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

тәуекел анықталмады – жеткілікті толық ақпараттың болмауы орын алған соқтығысу тәуекелін анықтауға мүмкіндік бермейтін немесе жеткілікті сенімді деректер жоқ болатын немесе қолда бар деректер бір-біріне қайшы келетін ӘК

жақындау жағдайларының санаты және бұл тәуекел дәрежесін айқындауға мүмкіндік бермейді;"

96) және 97) тармақшалар мынадай редакцияда жазылсын:

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

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

111) және 112) тармақшалар мынадай редакцияда жазылсын:

"111) тау әуеайлағы (гидроәуеайлақ) – бедерлері қиылысқан және әуеайлақтың (гидроәуеайлақтың) бақылау нүктесінен 25 километр радиуста 500 метр (1650 фут) немесе одан астам салыстырмалы биіктіктері бар жерде орналасқан немесе теңіз деңгейінен 1000 метр (3300 фут) және одан астам биікте орналасқан әуеайлақ (гидроәуеайлақ);

112) таулы жер – бедерлері қиылысқан және 25 километр радиуста 500 метр (1650 фут) немесе одан астам салыстырмалы биіктіктері бар жер, сондай-ақ теңіз деңгейінен 2000 метр (6560 фут) және одан астам биіктіктегі жер;"

133) тармақша мынадай редакцияда жазылсын:

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

137) тармақша алып тасталсын;

142), 143) және 144) тармақшалармен толықтырылсын:

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

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

144) тану – әуедегі жағдай индикаторында ӘК орналасқан жерінің белгісі көрінетін және танылған жағдайлар.;"

23-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"23. ӘҚҚ мақсаттары үшін мынадай диспетчерлік пункттер ұйымдастырылады:

- 1) рульдеу диспетчерлік пункті (бұдан әрі - РДП);
- 2) старттық диспетчерлік пункт (бұдан әрі – СДП);
- 3) мұнара диспетчерлік пункті (бұдан әрі – МДП);
- 4) шеңбер диспетчерлік пункті (бұдан әрі – ШДП);
- 5) жақындау диспетчерлік пункті (бұдан әрі – ЖДП);

6) жергілікті диспетчерлік пункт (бұдан әрі – ЖДП);

7) аудандық диспетчерлік пункт (орталық) (бұдан әрі – АДП (АДО)).

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

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

23-2-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

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

29, 30 және 31-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

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

30. Диспетчерлік аудандардың (диспетчерлік аймақтардың) және әуеайлақ аудандарының шекаралары радиолокаторлардың әрекет ету аймақтарын, "әуе-жер" радиобайланысымен қамтамасыз етуді, навигациялық жабдықпен жаратқандыруды ескере отырып айқындалады.

Әуе трассалары мен тораптық диспетчерлік аудандарды қамтитын диспетчерлік аудандардың шекаралары АҰҚ немесе олардың бөліктері әдетте осы ауданда пайдаланылатын навигациялық құралдардың мүмкіндіктері ескерілген әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсетудің тиісті түрлерін қамтамасыз ету орынды болатын ұшулардың траекториясын қосу үшін қажетті әуе кеңістігін қамтуы үшін белгіленеді.

Ұшу ақпараты аудандары (аймақтары) мен диспетчерлік аудандардың тізбесін және олардың шекараларын азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган бекітеді және аэронавигациялық ақпарат құжаттарында жарияланады.

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

Бақыланбайтын әуеайлақтың әуеайлақтық қозғалыс аймақтарының шекараларын әуеайлақ пайдаланушысы әзірлейді, әуеайлақ жауапкершілік ауданында орналасқан әуе қозғалысына қызмет көрсету және/немесе әуе қозғалысын басқару органымен келісіледі және олар аэронавигациялық ақпарат құжаттарында жарияланады.

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

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

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

Егер АДО мен ӘДО (ӘАДП) жауапкершілік ауданы (аймағы) тиесілігі бойынша әр түрлі аэронавигациялық ұйымдарға жататын болса, ӘК қабылдау-беру шептері тиісті ӘҚҚ органдары арасындағы үйлестіру рәсімдері туралы келісімге сәйкес белгіленеді.

Диспетчерлік аймақтардың бүйірлік шекаралары әуеайлақтарға келген және әуеайлақтардан ұшып шығатын ӘК АҰҚ бойынша ұшу траекториялары өтетін диспетчерлік аудандарға кірмейтін әуе кеңістігінің бөлігін қамтиды.

Диспетчерлік аймақтың бүйірлік шекаралары қонуға кіру жүргізілетін бағыттарда тиісті әуеайлақтың немесе әуеайлақтардың орталығынан кемінде 9,3 километр қашықтықта болады. Диспетчерлік аймақ басқа әуеайлақтардан жақын орналасқан бір, екі немесе бірнеше әуеайлақтарды қамтуы мүмкін.

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

Қажет болған жағдайда жоғарғы шекараны диспетчерлік ауданның төменгі шекарасынан жоғары етіп белгілеуге болады.

31) ӘҚҚ беру шептері мынадай талаптарды ескере отырып белгіленеді:

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

2) ӘҚҚ беру шептерінде ӘҚҚ кезіндегі рәсімдер санын барынша азайту.";

126-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

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

128-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"128. Жылдамдықты реттеу бойынша диспетчерге ұсынымдар:

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

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

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

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

144, 145, 146, 147, 148, 149 және 150-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"144. ӘК ұшуының барометрлік биіктігін есептеу мынадай ұшу кезінде жүргізіледі:

1) тораптық диспетчерлік ауданда (диспетчерлік аймақта) ауысу биіктігінде және одан төмен – QNH мәні бойынша;

2) өту биіктігінде және одан төмен тораптық диспетчерлік ауданның (диспетчерлік аймақтың) шегінен тыс ұшу кезінде – теңіздің орташа деңгейіне келтірілген маршруттары (маршрут учаскесіндегі) ең төменгі атмосфералық қысым бойынша;

3) өту эшелонында және одан жоғары – 1013,25 мбар/гПа (сынап бағанасының 760 миллиметрі) стандартты атмосфералық қысым бойынша.

Ұшудың жарияланған ең төменгі абсолюттік биіктігі ауысу биіктігінен асатын ӘҚҚ маршруттарындағы тораптық диспетчерлік аудандардың (диспетчерлік аймақтардың) шегінен тыс жерлерде АҰҚ бойынша ұшу үшін өту биіктігі осы ең төменгі абсолюттік биіктікке тең белгіленеді, ал өту эшелоны ұшу маршруты бойынша QNH шамасына байланысты айқындалатын пайдаланылатын төменгі ұшу эшелоны болып табылады.

145. Ұшып көтерілгеннен кейін ӘК экипажы барометрлік биіктік өлшегіштің қысым шәкілін ауыстырады:

1) өту биіктігін қиып өткен кезде – стандартты атмосфералық қысымның мәніне;

2) белгіленген шепте немесе ӘҚҚ органының нұсқауы бойынша – өту биіктігінде және одан төмен теңіздің орташа деңгейіне келтірілген ұшу маршруты бойынша ең аз атмосфералық қысымның мәніне.

146) Ұшу эшелонын (биіктігін) ұстап тұру:

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

2) QNH бойынша – тораптық диспетчерлік ауданда (диспетчерлік аймақта) ұшып көтерілуден ауысу биіктігін алғанға дейін және ауысу эшелонынан қонуға дейін ұшу кезінде жүргізіледі.

147. Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде 3050 метр (10000 фут) биіктікке өтудің бірыңғай абсолюттік биіктігі белгіленеді. Өту эшелоны (төменгі

пайдаланылатын ұшу эшелоны) әуеайлақтағы (ұшу бағыты бойынша) QNH мәніне байланысты айқындалады. Көлденең ұшу режимінде ӘК-нің өту биіктігінен өту эшелонына дейін ауыспалы қабатта ұшуына тыйым салынады.

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

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

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

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

1) өту эшелонын кесіп өткен кезде 1013,2 мбар (760 мм) стандартты атмосфералық қысымнан QNH мәніне;

2) өту биіктігінде және төменгі атмосфералық қысымнан төмен әуеайлаққа жақындаған кезде белгіленген шепте немесе ӘҚҚ органының нұсқауы бойынша теңіздің орташа деңгейіне келтірілген маршрут бойынша QNH мәніне.";

154, 155 және 156-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

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

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

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

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

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

3) ӘҚҚ беру шептерінде

4) мемлекеттік шекараны кесіп өту нүктелерінде;

5) таулы жерлерде оған тән бағдарлардың үстінен;

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

162, 163, 164 және 165-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын.:

"162. ӘҚҚ органы осы Нұсқаулыққа 2-қосымшаға сәйкес мыналарды тағайындайды :

1) ұшу эшелоны - өту эшелонында (төменгі пайдаланылатын эшелонда) және одан жоғары;

2) фут биіктігі - өту биіктігінде және одан төмен.

Өтудің абсолюттік биіктігінде немесе одан төмен ұшу кезіндегі тік жазықтықтағы ӘК орналасуы абсолюттік биіктік шамаларымен көрсетіледі. Өту эшелонындағы немесе одан жоғары ӘК тік қалпы ұшу эшелондары арқылы көрсетіледі.

163. КҰҚ бойынша ұшу кезінде ӘҚҚ органы ұшу биіктігін (эшелонын) Нұсқаулыққа 2-қосымшада келтірілген В, С және D сыныбындағы әуе кеңістігінде ұшу эшелондарын бөлу схемасына сәйкес тағайындайды. Әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсету міндеттеріне жермен соқтығысуды болдырмау жатпайды. ӘК экипажы ӘҚҚ органы берген кез келген рұқсаттың осы тұрғыдан қауіпсіз болуын қамтамасыз етеді.

164. ӘҚҚ органы КҰҚ бойынша ұшуды орындайтын ӘК қозғалысы туралы ақпаратты (сұрау салу бойынша соқтығысуды болдырмау жөніндегі ұсынымды) С, D сыныбында, ал E сыныбында мүмкіндігінше қозғалыс туралы ақпаратты береді. ӘҚҚ органының ӘК экипажына эшелондауды дербес қамтамасыз еткен және көзге көрінетін метеорологиялық жағдайларда қалған жағдайда КҰҚ бойынша бақыланатын ұшуды орындауға рұқсат беруі рұқсаттың қолданылуы кезінде ӘҚҚ органы тарапынан басқа ӘК қатысты эшелондау қамтамасыз етілмейтіндігін білдіреді.

Рұқсаттың тұтас қолданылу кезеңі ішінде ұшуды басқа әуе кемесіне соқтығысу қаупін тудыруы мүмкін жақын жерде орындалмауын осындай рұқсат алған ӘК экипажы қамтамасыз етеді.

165. Тораптық диспетчерлік ауданда ӘК арасындағы тік қашықтық кемінде 300 метр (1000 фут) болып белгіленеді.";

167-тармақ мынадай редакцияда жазылсын.:

"167. Ұшудың жалпы бағытының өзгеруіне байланысты маршруттың бұрылу пунктінде эшелонды ауыстыру кезінде жаңа эшелонды алу осы Нұсқаулықта белгіленген аралықтарды сақтай отырып, ӘҚҚ органдарының рұқсаты бойынша көрсетілген пункттен ұшып өткенге дейін 10 теңіз милі қалғанда орындалуға тиіс.";

14-тараудың 2-параграфы мынадай редакцияда жазылсын:

"КҰҚ бойынша ұшу кезінде көлденең эшелондаудың ең аз аралықтары";

170 және 171-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

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

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

14-тараудың 3-параграфы мынадай редакцияда жазылсын:

"ӘҚҚ бақылау жүйелерін пайдалана отырып, АҰҚ бойынша ұшу кезінде көлденең эшелондаудың ең аз аралықтары";

172, 173, 174 және 175-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

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

1) аудандық диспетчерлік қызмет көрсету кезінде – кемінде 10 теңіз милі;

2) жақындау диспетчерлік қызмет көрсету кезінде – кемінде 5 теңіз милі;

3) әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсету кезінде іздегі турбуленттілікке байланысты эшелондауға негізделген мынадай минимумдар қолданылады:

ұшып көтерілу массасы 136 тонна және одан астам ӘК артындағы барлық ӘК үшін – кемінде 6 теңіз милі;

орташа ӘК артындағы жеңіл ӘК үшін – кемінде 5 теңіз милі;

барлық қалған жағдайларда – кемінде 4 теңіз милі;

А380 / Ан225 типті ӘК артындағы ауыр ӘК үшін – кемінде 6 теңіз милі;

А380 / Ан225 типті ӘК артындағы орташа ӘК үшін – кемінде 7 теңіз милі;

А380 / Ан225 типті ӘК артындағы жеңіл ӘК үшін – кемінде 8 теңіз милі.

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

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

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

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

14-тараудың 4-параграфы мынадай редакцияда жазылсын:

"Радиолокациялық бақылау болмаған кезде АҰҚ бойынша эшелондаудың ең аз уақыт аралығы";

176-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"176. Бір эшелонда (биіктікте) бір бағыт бойынша келе жатқан ӘК арасында радиолокациялық бақылау болмаған кезде АҰҚ бойынша эшелондаудың ең аз уақыт аралығы:

аудандық диспетчерлік қызмет көрсету және (немесе) диспетчерлік қызмет көрсету кезінде – 10 минутты;

әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсету кезінде – 3 минутты құрайды.";

180, 181 және 182-тармақтар алып тасталсын;

185, 186, 187 және 188-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"185. Бір ҰҚЖ-ға қону кезінде ең аз уақыт аралықтары мынадай белгіленеді:

1) орташа және ауыр ӘК артындағы жеңіл ӘК үшін – 3 минут;

2) ауыр ӘК артындағы орташа және ауыр ӘК үшін – 2 минут;

3) барлық қалған жағдайларда – 1 минуттан кем емес;

4) А380/Ан225 типті ӘК артындағы ауыр ӘК үшін – 2 минут;

5) А380/Ан225 типті ӘК артындағы орташа ӘК үшін – 3 минут;

6) А380/Ан225 типті ӘК артындағы жеңіл ӘК үшін – 4 минут.

186. Бір ҰҚЖ-дан ұшып көтерілу кезінде ең аз уақыт аралықтары мынадай белгіленеді:

1) орташа және ауыр ӘК артындағы жеңіл ӘК үшін – 3 минут;

2) ауыр ӘК артындағы ауыр ӘК үшін, сондай-ақ ауыр ӘК артындағы орташа ӘК үшін – 2 минут;

3) қалған барлық жағдайларда – 1 минуттан кем емес.

4) А380/Ан225 типті ӘК артындағы ауыр ӘК үшін - 2 минут;

5) А380/Ан225 типті ӘК артындағы орташа және жеңіл ӘК үшін – 3 минут.

187. 3 минутқа тең эшелондау минимумы ауыр ӘК соңынан ұшып көтерілетін "жеңіл" немесе "орташа" ӘК немесе "орташа" ӘК соңынан ұшып көтерілетін "жеңіл" ӘК қатысты қолданылады, ал 4 минутқа тең эшелондау минимумы А380/Ан225 типті ӘК соңынан ұшып көтерілетін "жеңіл" немесе "орташа" ӘК қатысты ұшып көтерілу мынадай жағдайларда:

1) сол бір ҰҚЖ-ның ортаңғы бөлігінен;

2) бірі екіншісінен кем дегенде 760 метр қашықтықта орналасқан сол бір ҰҚЖ-ның қосарлас орта бөлігінен орындалса, қолданылады.

188. ҰҚЖ-ның жылжымалы табаны кезінде:

"Жеңіл" немесе "орташа" әуе кемелері мен "ауыр" әуе кемесінің, сондай-ақ "жеңіл" әуе кемесі мен "орташа" әуе кемесінің арасында жылжымалы табаны бар ҰҚЖ-ны пайдалану кезінде мынадай жағдайларда 2 минутқа тең эшелондау минимумы қолданылады:

1) "ауыр" әуе кемесі ұшып келгеннен кейін "жеңіл" немесе "орташа" әуе кемелерінің ұшып шығуы және "орташа" әуе кемесі ұшып келгеннен кейін "жеңіл" әуе кемесінің ұшып шығуы;

2) егер олардың есептік ұшу траекториясы қиылысатыны күтілетін болса, "жеңіл" немесе "орташа" әуе кемелерінің ұшып келуі "ауыр" әуе кемесі ұшып келгеннен кейін және "жеңіл" әуе кемесінің ұшып келуі "орташа" әуе кемесінің ұшып келуінен кейін.

3 минутқа тең эшелондау минимумы мына жағдайларда жылжымалы табаны бар ҰҚЖ пайдалану кезінде қолданылады:

1) "жеңіл" немесе "орташа" ӘК ұшып шығуы А380/Ан225 типті ӘК ұшып келгеннен кейін болса;

2) егер олардың есептік ұшу траекторияларының қиылысатыны күтілсе, "жеңіл" немесе "орташа" ӘК А380/Ан225 типті ӘК ұшып шығуынан кейін ұшып келсе.";

14-тарау мынадай мазмұндағы 8-параграфпен толықтырылсын:

"8 параграф. Топтық ұшуларды орындау және эшелондауды қамтамасыз ету

188-3. Топқа кіретін жекелеген ӘК экипаждары арасында алдын ала уағдаластық болған жағдайларды қоспағанда, ӘК топтық ұшуларды орындамайды, ал бақыланатын әуе кеңістігіндегі топтық ұшулар мынадай жағдайларда жалпы әуе қозғалысы ретінде орындалады.

Мұндай талаптар мыналарды көздейді:

1) топ навигация және орналасқан жері туралы хабарламаларды ұсыну тұрғысынан ұшуды бір ӘК ретінде орындайды;

2) топтағы ӘК арасындағы эшелондауды қамтамасыз ету үшін жетекші ӘК экипаж командирі мен топтың басқа да ӘК экипаждарының командирлері жауап береді және оны қамтамасыз ету кезінде ӘК топтағы өз орнына орналасу үшін маневр жасау, сондай-ақ қосылу мен алшақтау кезіндегі өтпелі кезеңдер ескеріледі;

3) әрбір ӘК жетекші ӘК-ден бүйірлік және бойлық жазықтықтарда 1 километрден (0,5 теңіз милі) аспайтын және тік жазықтықта 30 метрден (100 фут) аспайтын қашықтықта болады.

188-4. Егер топтық ұшу осы Нұсқаулықтың 188-3-тармағының талаптарына сәйкес орындалса, ӘКҚ органы топтық ұшу мен басқа да ӘК арасындағы эшелондауды

қамтамасыз ету кезінде бойлық және бүйірлік эшелондаудың белгіленген аралықтарын кемінде 1 километрге (0,5 теңіз миліне) ұлғайтады.

188-5. Топтық ұшуларды орындау кезінде ӘК ұшу, жетекші ӘК командирі әрбір ӘК үшін ӘҚҚ-ны бөлек қамтамасыз етуді сұраған жағдайларды қоспағанда, топта жүзеге асырылады. Топтық ұшуларды орындау кезінде ӘК қонуы эшелондаудың белгіленген аралықтарын сақтай отырып жүзеге асырылады. ӘК тобының қосылу/алшақтау орнын және/немесе уақытын, әуе кеңістігінің көлденең және/немесе тігінен жоспарланған орналасуын жетекші ӘК командирі айқындайды және алдын ала ӘҚҚ органына хабарланады. ӘҚҚ органы әуедегі жағдайға сәйкес топтың алшақтауына тыйым сала алады немесе топ алшақтаған кезде алып отырған әуе кеңістігін шектей алады.

188-6. ӘҚҚ органының жауапкершілік аймағына кірген кезде жетекші ӘК экипаж командирі ӘҚҚ органына топтағы ӘК санын баяндайды. ҚШРЛ тағайындалған кодын ӘҚҚ органы жетекші ӘК-ге береді, егер ӘҚҚ органынан басқа нұсқаулар алынбаса, топтағы қалған ӘК осы кодты "Stand by" режимінде сақтайды. Топтағы барлық ӘК ӘҚҚ органының жұмыс жиілігін тыңдайды.

188-7. АҰҚ бойынша ұшу кезінде ӘК тобының алшақтығы ӘҚҚ органының рұқсаты бойынша ғана орындалады. Экипаждың жетекші командирі топ алшақтығы кезінде ӘК арасындағы эшелондауды ӘҚҚ органының нұсқаулары орындалған сәтке дейін ӘК тиісті түрде танылуын және белгіленген эшелондау аралықтарын қамтамасыз етеді. Бұл жағдайда ӘК әрбір экипажы оған берілген ҚШРЛ кодын белгілейді және өзінің тіркеу нөмірін (шақыру белгісін) пайдалана отырып, ӘҚҚ органымен байланысқа шығады.

188-8. АҰҚ бойынша ұшу кезінде ӘК тобының жүруі ӘҚҚ органының рұқсаты бойынша ғана орындалады. ӘҚҚ органының рұқсатымен және ӘК жүргізуші ӘК-нің тобына жүрудің басталуы туралы баяндауынан кейін ӘК жетекші экипаж командирі топтық ұшуды орындайтын ӘК арасындағы эшелондауды қамтамасыз етеді.

Жетекші ӘК ҚШРЛ-ның тағайындалған кодын сақтайды, ал қалғандары топта осы кодты, егер ӘҚҚ органынан басқа нұсқаулар алынбаса, "Stand by" режимінде сақтайды.

188-9. АҰҚ бойынша ұшу кезінде топ сәйкес келген/алшақта болған жағдайда топта ӘК арасындағы эшелондауды қамтамасыз ету үшін жетекші ӘК экипаж командирі және топтағы басқа ӘК экипаж командирлері жауап береді.";

189-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"189. Ұшып шығатын немесе келіп қонатын ӘК үшін соқтығысу қаупін тудыруы мүмкін пайдаланылатын ҰҚЖ маңындағы немесе соған жақын әуе кемесінің, көлік құралдарының немесе персоналдың қозғалысы немесе ұшып көтерілу және қону аймағындағы әуе қозғалысы туралы ақпаратты ӘҚҚ органының диспетчері ұшатын немесе келіп қонатын ӘК береді.";

194-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"194. ATIS құралдарымен жарактанған әуеайлақтарда, ӘК экипажы бастапқы байланысты белгілеген кезде, диспетчер ӘК экипажынан ATIS ақпаратын тыңдағаны туралы баяндау алады. Ұшып шығу әуеайлағындағы (бару орны, қор немесе ұшу маршруты бойынша) метеорологиялық жағдайдың, әуеайлақ немесе маршрут, ұшу ауданы бойынша ескертулердің (SIGMET, AIRMET, желдің ауысуы туралы ескертудің) өзгергені туралы ақпарат алғаннан кейін диспетчер осы мәліметтерді байланыста отырған ӘК экипаждарына береді.

ATIS болмаған кезде диспетчер ұшатын әуе кемесінің экипажына мыналарды:

- 1) пайдаланылған ҰҚЖ (ұшып көтерілу МЖБ, ҰҚЖ нөмірі), ҰҚЖ бетінің жай-күйі туралы деректер және егер ол берілген болса, ілінісу коэффициенті (тежеу тиімділігі);
- 2) жер бетіндегі, оның екпінін ескере отырып, желдің бағыты мен жылдамдығын;
- 3) QNH (ӘК экипажының сұрау салуы бойынша – QFE) қысымын;
- 4) көрінушілік (күрделі метеожағдайларда), не болмаса ҰҚЖ-дағы (RVR) көріну қашықтығының мәнін;
- 5) дәл уақытты (ӘК экипажының сұрау салуы бойынша) хабарлайды.";

197-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"197. Әуеайлақ ауданындағы ұшулар осы әуеайлақ үшін белгіленген аспаптар (STAR), қонуға кіру схемалары немесе диспетчер беретін траекториялар бойынша стандартты келу маршруттары бойынша орындалады. Тау әуеайлақтарында АҰҚ бойынша ұшу кезінде төменгі қауіпсіз эшелоннан төмендеу және белгіленген схема бойынша қонуға бет алу радиолокациялық бақылау, навигациялық жабдықтың тұрақты жұмысы кезінде белгіленген шептен ұшып өткеннен кейін, экипаждың және диспетчердің ӘК орналасқан жерін білуін орындауға рұқсат етіледі.";

234-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"234. Ұшу қауіпсіздігі мен тұрақтылығын қамтамасыз ету мақсатында, органның шешімі бойынша ӘК экипажына кедергілердің үстінен қажетті биіктікті сақтай отырып, өзінің ұшып келе жатқан нүктесінің немесе басқа нүктенің үстінен ұшу жөнінде нұсқау беріледі.";

241-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"241. ATIS болмаған жағдайда, диспетчер ұшып келетін әуе кемесінің экипажына мыналарды:

- 1) қонуға кіру жүйесі мен пайдаланатын ҰҚЖ-ны;
- 2) желдің екпінін ескере отырып, оның бағыты мен жылдамдығын;
- 3) көріну қашықтығын (күрделі метеорологиялық жағдайда), не ҰҚЖ-да көріну қашықтығының шамасын (RVR);
- 4) қауіпті метеорологиялық құбылыстарды (орын алған жағдайда);
- 5) 1500 метрден төмен орналасқан бұлттарды, будақ жаңбырлы бұлттардың бар-жоғын;
- 6) ауа температурасын;

- 7) шық нүктесінің температурасын (ӘК экипажының сұрау салуы бойынша);
- 8) өту эшелонын;
- 9) QNH қысымын (ӘК экипажының сұрау салуы бойынша – QFE);
- 10) қону алдындағы түзуге қатысты айрықша метеорологиялық құбылыстар туралы ақпаратты;
- 11) "тренд" үлгісінде қонуға қатысты ауа райы болжамын;
- 12) ҰҚЖ-ның жай-күйін хабарлайды.

Баратын әуеайлақта ҰРТҚ мен байланыс құралдары жай-күйінің өзгергені, әуеайлақтың, сондай-ақ онымен байланысты радио және жарық беру техникалық құралдарының жай-күйінің өзгергені туралы ақпаратты, әуеайлақ жұмысының жаңа регламенті туралы мәліметтерді алған жағдайда, диспетчер бұл мәліметтерді байланыста отырған ӘК экипаждарына хабарлайды.";

279-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"279. Жетектеуге арналған рұқсат жетектелетін ӘК кедергілермен және рульдеуді орындайтын басқа да ӘК соқтығысуын болдырмайтындай нұсқаулар мен қажетті ақпаратты қамтиды.

ӘК жетектеу жөніндегі ӘҚҚ органының алынған нұсқауларына қарамастан, ӘК экипажы және (немесе) ӘК жетектеуді жүзеге асыратын адамдар перронда жетектеу кезінде ӘК көлік құралдарымен, кедергілермен және басқа да ӘК соқтығысуының алдын алуын қамтамасыз етеді. Тұрақ орнынан ӘК бұрып шығару ӘК шығаруды қамтамасыз ететін адамның сигналдары бойынша, ал ол болмаған кезде – ӘК командирінің шешімі бойынша орындалады. Тұрақ орнына ӘК бұрып тұрғызу қарсы алатын адамның (белгі беруші адамның) тұрақта ӘК позициялау жүйесінің сигналдары бойынша, ал олар болмаған кезде – ӘК командирінің шешімі бойынша жүргізіледі.

Жермен жүруге рұқсат берер алдында ӘДО (ӘАДП) диспетчері ӘК тұрақ орнын айқындап алады.

Жермен жүруге рұқсат беру ӘК басқа әуе кемелерімен немесе объектілермен соқтығысып қалуға және байқаусызда ҰҚЖ-ға шығып кетуіне жол бермейтін көрсетілген бағыт бойынша ӘК жермен жүруі үшін қажетті ақпарат пен нұсқауларды қамтиды.";

292-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"292. Бұлттардың төменгі шекарасының тиісті биіктігінде 200 метр (650 фут) және одан төмен (олардың жалпы саны кезінде 2 октанттан көп), ҰҚЖ-дағы көрінушілік 2000 метр және одан аз нақты ауа райы кезінде ӘДО (ӘАДП) диспетчері әр ӘК қонуға кіруі кезінде:

- 1) метеобақылаушыдан бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі және ҰҚЖ-дағы көрінушілік туралы толық мәліметтерді сұрайды;

2) ӘК экипажына қону алдындағы тіке (тіке келген кезде глиссадаға кіру нүктесінен) бұрылыс басталғанға дейін метеобақылаушыдан алған ауа-райы туралы анықталған мәліметті жібереді.";

297-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"297. ӘДО (ӘАДП) диспетчері белгіленген ұшып шығу уақытын ескере отырып, ӘК экипажының сұрау салуы бойынша ӘК сүйреуге алуға, қозғалтқыштарын қосуға ӘК-ні алдын-ала ұшу стартына бұруға рұқсат береді, ҰҚЖ (ұшып көтерілу МЖБ) жұмыс бағытын, маршрутын және рульдеу шарттарын көрсетеді. АТІS болған жағдайда ҰҚЖ (ұшып көтерілу МЖБ) жұмыс бағыты көрсетілмейді";

304 және 305-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"304. Егер ӘК ҰЖҚ-да (ӘАНП) көзделсе, ҰҚЖ-ның жұмыс бағытының кері бағытымен ӘК шығарылуына төмендегі жағдайлардың барлығы орындалған кезде рұқсат етіледі:

1) ӘҚҚ бақылау жүйесінің болуы;

2) көршілес диспетчерлік пункттердің диспетчерлерімен алдын ала келісуді орындау;

3) ӘҚҚ органы белгілеген, тәуекелдерге бағалау жүргізілген және ӘҚҚ диспетчерінің жұмыс технологиясына енгізілген ұшуды қауіпсіз орындауды қамтамасыз ететін жағдайларды сақтау;

4) ҰБ-мен келісу бойынша.

305. Ұшу қауіпсіздігіне қауіп төнген жағдайды қоспағанда, ӘК екпіні басталған сәттен және 200 метр (650 фут) биіктікке көтерілгенге дейін ӘДО (ӘАДП) диспетчеріне әуе кемесінің экипажын шақыруға болмайды. Егер 200 метрден (650 фут) төмен биіктікте ұшса, онда радиобайланыс қажетті биіктікке көтерілгеннен кейін орнатылады.";

312- тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"312. ӘДО (ӘАДП) диспетчері әуе кемесінің экипажын:

1) ҰҚЖ-дағы 2000 метрден және одан аз барлық көріну өзгерістері (көрінушілік) және 200 метрден (650 фут) және одан аз бұлттардың төменгі шекараларының биіктігі (тік көрінушілік);

2) тікелей қонар алдындағы қауіпті метеокұбылыстар;

3) көрінушіліктің 1000 метрден аз метеорологиялық қашықтықта күшті нөсерлі жауын-шашындар;

4) ҰҚЖ-дағы көріну (көрінушілік) және әуеайлақтың белгіленген минимумынан аз бұлттардың төменгі шекарасы (тік көрінушілік);

5) жердегі бұрқасынды ескере отырып, желдің бағыты мен жылдамдығының өзгеруі туралы хабардар етеді.";

331-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"331. RVSM қолданылатын әуе кеңістігінде ұшу үшін әуе кемелері ұшудың барометрлік биіктігі туралы деректерді хабарлайтын қабылдау-жауап беру құралдарымен жаракталады.

RVSM қолданылатын әуе кеңістігінде диспетчерге көрсетілетін барометрлік биіктік туралы деректердің негізінде алынған ұшу биіктігі туралы ақпарат нақты болып табылатынын анықтау үшін қолданылатын рұқсат беру мәні ± 60 метрді (± 200 футты) құрайды. Басқа әуе кеңістігінде әуе жағдайының индикаторында көрсетілген 410 ұшу эшелонынан жоғары ± 90 метрді (± 300 фут) және 290 ұшу эшелонынан төмен ± 60 метрді (± 200 футты) құрайды. Әуе жағдайының индикаторында көрсетілген ұшудың берілген эшелонынан (биіктігінен) рұқсат етілген ауытқу көлденең ұшу режимінде анықталады.

Жасалған келісімге сәйкес ӘҚК органы RVSM қолданылатын әуе кеңістігінде рұқсат етілген ауытқулардан асып кету туралы мәліметтерді өңірлік мониторингтік агенттікке ұсынады.";

349-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"349. ӘҚК-ны беру:

Бақылаудың негізінде ӘҚК ұсыну кезінде ӘҚК-ны беруді белгіленген шептерде аралас диспетчер пунктіне (секторына) немесе ӘҚК (ӘҚБ) органына беруді жүзеге асыру қажет.

ҚШРЛ және (немесе) ADS-B-ны пайдалану және (немесе) ӘК әуе жағдайы индикаторында ілеспе формулярларға сәйкес тұрақты көрінісі кезінде аралас диспетчер пунктіне (секторына) немесе ӘҚК (ӘҚБ) органына беруді мына жағдайда алдын ала үйлестіріусіз жүзеге асырылады:

1) ӘҚК хабарына дейін қабылдайтын диспетчерге хабарлауға жатқызылған ӘК ұшу жоспары туралы ақпаратты, ҚШРЛ жауап берушісінің берілген немесе ӘК танымдық дискреттік кодын қоса алғанда, "S" және ADS-B режимдері пайдаланылған жағдайда, жаңарту ұсынылады;

2) диспетчер қабылдайтын ADS-B іс-қимыл аймағы немесе радиолокаторы әуе жағдайының индикаторында қабылдау – беру шебіне дейін тиісті ӘК көруіне және тануына ӘҚК оған мүмкіндік береді;

3) диспетчерге аралас диспетчерлік пунктпен (сектормен) тұрақты тікелей екіжақты сөздік байланыс құралдарымен қамтамасыз етуге немесе ӘҚК (ӘҚБ) органы байланыс орнатуға мүмкіндік беретін құралдармен қамтамасыз етуі;

4) диспетчерлердің (ӘҚК органдарының арасында ӘҚК хабарын беру кезінде) ӘҚК және ӘҚБ аралас органдарының арасындағы арнаулы келісімдерде жұмыс технологияларында сипатталған рәсімдері сипатталған;

5) жұмыс технологияларында немесе келісімдерде ӘҚК хабарының осы түрін қолданудың беруші диспетчердің алдын ала хабарламасынан кейін қабылдайтын диспетчер кез келген уақытта тоқтатылуға мүмкін екендігі көрсетіледі;

б) беруші диспетчер қабылдайтын диспетчерге ұшу эшелонын (биіктігін) өзгертуге, ӘҚҚ хабарының алдында берілетін ӘК жылдамдығына немесе бағытына қатысты нұсқаулар туралы хабарлайды.";

Мынадай мазмұндағы 357-1 және 357-2-тармақтармен толықтырылсын:

"357-1. ӘҚҚ органы ӘК экипажымен байланысты екі жақты жоғалтуды анықтаған кезде байланыс бұзылған ӘК және басқа ӘК арасындағы эшелондау көзбен шолу метеорологиялық жағдайларда ӘК экипажы мынадай іс-қимылдарды қолданатыны туралы болжам негізінде қамтамасыз етіледі:

- 1) көзбен шолу метеорологиялық жағдайларда ұшуды жалғастыру;
- 2) жақын келетін әуеайлаққа қонуды орындау;
- 3) ең жылдам әсер ететін байланыс құралдарының көмегімен тиісті диспетчерлік органға өзінің келуі туралы хабарлауға.

357-2. Аспаптық метеорологиялық жағдайларда немесе әуе кемесінің экипажы ұшуды осы нұсқамадағы 357-1-тармақтың ережелеріне сәйкес аяқтайтын ықтималдығы аз болған жағдайларда ұшу кезінде, ӘК:

1) рәсімдік эшелондау қолданылатын әуе кеңістігінде соңғы берілген жылдамдық пен эшелонға немесе ұшудың ең аз абсолюттік биіктігіне шыдайды, егер ол көп болса, әуе кемесінің экипажы хабарламаларды міндетті беру пунктінде өзінің орналасқан жерін хабарлай алмаған соң 20 (жиырма) минут ішінде және осыдан кейін эшелон мен жылдамдықты ұсынылған ұшу жоспарына сәйкес түзетеді.

2) ӘҚҚ үшін ӘҚҚ бақылау жүйесі пайдаланылатын әуе кеңістігінде соңғы берілген жылдамдық пен эшелонға немесе ұшудың ең аз абсолюттік биіктігіне, егер ол одан жоғары болса, ұшудан кейінгі 7 (жеті) минут ішінде шыдайды:

ұшудың ең төменгі абсолюттік биіктігіне немесе қабылдау-жауап бергішінде 7600 кодын орнату уақытына ("ауа – жер" байланысын жоғалтқаны туралы деректерді беруге ADS-B таратқышын орнату) қол жеткізгеннен кейін немесе ӘК экипажы хабар беруді міндетті беру пунктінде өзінің орналасқан жерін хабарлай алмағаннан кейін, қайсысы кешірек болуына байланысты және осыдан кейін ұсынылған ұшу жоспарына сәйкес эшелон мен жылдамдықты түзетеді.

3) ӘҚҚ органынан белгіленген шектеулерсіз RNAV пайдалана отырып ығысуды орындауға нұсқау векторлау немесе алу кезінде ұшудың ағымдағы жоспарында көзделген маршрутты келесі негізгі нүктеден кешіктірмей, бұл ретте қолданылатын ең төменгі абсолюттік биіктікті ескере отырып, мүмкіндігінше ең тура айналып өтеді.

4) тиісті көрсетілген навигациялық құралдарға немесе тағайындалған әуеайлақтың бақылау нүктесіне дейін ағымдағы ұшу жоспарына сәйкес бағыт бойынша ұшуды жалғастырады және осы тармақтың 5) тармақшасының ережелерін сақтауды қамтамасыз ету қажет болған жағдайда, төмендеу басталғанға дейін күту режимінде осы құрал немесе бақылау нүктесінің үстінен ұшуды орындайды.

5) осы тармақтың 4) тармақшасында көрсетілген навигациялық құралдан немесе бақылау нүктесінен байланыстың соңғы сеансы кезінде алынған және расталған қонуға кірудің болжамды уақытында немесе мүмкіндігінше осы уақытқа жақынырақ; немесе ұшудың ағымдағы жоспарында көрсетілген ұшып келудің есепті уақытында қонуға кірудің болжамды уақыты алынбаған және расталған жағдайда немесе осы уақытқа мүмкіндігінше жақын болған кезде төмендеуді бастайды.

6) белгіленген навигациялық құрал немесе бақылау нүктесі үшін көзделген аспаптар бойынша қонуға кірудің әдеттегі схемасы бойынша ұшуды орындайды.

7) мүмкіндігінше осы тармақтың 5) тармақшасында көрсетілген немесе соңғы хабарламада расталған қонуға кірудің есептік уақытының есептік уақытынан кейін 30 (отыз) минут шегінде қонуды орындайды, олардың қайсысының кеш келуіне байланысты.";

359-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"359. Егер ұшу жолының кері бағытында орналасқан ұшып шыққан әуеайлаққа немесе қосалқы әуеайлаққа қайта оралу туралы шешім қабылданса, ұшуды жақын арадағы (берілген, ұшу жоспарында анықталған) эшелонның төменгі пунктінде орындалуы қажет.";

364-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"364. Егер Ұшып бару әуеайлағына қону мүмкін болмаған жағдайда, әуе кемесі төменгі қауіпсіз эшелон жиынтығымен қосалқы әуеайлаққа немесе жақын жердегі (ұшу жоспарында берілген, мәлімделген) қарсы төменгі эшелонда немесе эшелонда (берілген, ұшу жоспарында мәлімделген) жүру бағыты бойынша орналасқан қосалқы әуеайлаққа барады.";

379 және 380-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"379. ӘҚҚ-ның, бірінен кейін бірі еріп жүретін ӘК диспетчеріне хабар беруі аралас диспетчерлік пункттің белгіленген ӘҚҚ тарату шебінде, ол қонуға рұқсат бере алатындай немесе ӘК экипажына басқа нұсқау бере алуы үшін жүргізіледі.

380. ӘҚҚ органының диспетчері 208-тармақтың талаптары орындалған жағдайда көзбен шолып қонуға кіруді орындау үшін ӘК векторлауды жүзеге асырады.";

395-12-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"395-12. AFIS органы ӘК экипажына метеорологиялық жағдай туралы мынадай ақпарат береді:

1) жердегі желдің бағыты мен жылдамдығы туралы, оның ішінде оның айтарлықтай өзгеруі туралы соңғы деректер;

2) QNH қысымы бойынша биіктікті өлшеу қондырғысына арналған, сондай-ақ QFE қысымы бойынша биіктікті орнатуға арналған деректерді әуе кемесі экипажының сұрау салуы бойынша деректер;

3) газтурбиналы ӘК ұшып көтерілуді орындау кезінде жұмыс істейтін ҰҚЖ ауа температурасы туралы деректер;

4) ұшу бағыты және бастапқы биіктікті алу бойынша немесе егер ол 10 км-ден аспаса қонуға кіру және қону аймағында ең төменгі көріну туралы немесе тиісті жағдайларда егер AFIS органы ақпаратты алған болса жұмыс істейтін ҰҚЖ-да көріну алыстығы туралы деректер;

5) ұшып көтерілу және биіктікті алу аймағындағы немесе қонуға кіру және қону аймағындағы ерекше метеорологиялық жағдай.

Бұл ақпаратқа мыналар кіреді:

1) будақ жаңбырлы бұлттылық, желдің жылжуы, бұршақ, нөсер сызықтары, біркелкі және қатты турбуленттілік, біркелкі және қатты мұздану аймақтарында бар және күтілетін құбылыстар туралы;

2) пайдалану тұрғысында маңызды мәні бар (үсік жауын-шашын; үсік тұман; біркелкі немесе қатты жауын-шашын – жаңбыр; сіркіреме, қар, қарлы жаңбыр, мұзды жаңбыр, бұршақ, мұзды немесе ақ қиыршық қар түйіршіктері; біркелкі немесе қатты жаяу бұрқасын, тұман; шаңды немесе құмды дауыл, найзағай; құйын; жанартау күлі) таяудағы ауа райы туралы кез келген ақпарат.";

мынадай мазмұндағы 395-24, 395-25, 395-26, 395-27, 395-28, 395-29 және 395-30-тармақшаларымен толықтырылсын:

"395-24. Авиациялық станция операторы (бұдан әрі – АСО) теңіз қондырғыларында (кемелерде) орналасқан тікұшақ айлақтарында әуе қозғалысына қызмет көрсетуді ұсынады.

Әуе қозғалысына қызмет көрсету кезіндегі АСО міндеттері мыналар болып табылады:

ұшуды қауіпсіз және тиімді орындауды қамтамасыз ету үшін қажетті консультациялар мен ақпаратты ұсыну;

ізвестіру-құтқару қызметтерінің көмегіне мұқтаж ӘК туралы тиісті ұйымдарды хабардар ету және осындай ұйымдарға қажетті көмек көрсету.

Тікұшақ айлағының ауданындағы ӘК қозғалысы туралы ақпаратты тарату АСО міндетіне жатпайды.

395-25. Тікұшақ айлақтарымен жабдықталған теңіз қондырғылары (кемелері) орналасқан ауданда авариялық хабар беруді аэронавигациялық қызмет көрсетуді берушіге авариялық хабар беру қызметі қамтамасыз етеді.

АСО АНҚ берушісін және ӘК пайдаланушысын авариялық хабарлауды қамтамасыз ету мақсатында ақпаратпен, сондай-ақ тек теңіз қондырғыларында (кемелерде) авариялық хабардар етуді қамтамасыз етеді.

395-26. АСО-ның AFIZ ұқсастығы бойынша теңіз қондырғыларының (кемелердің) мерзімді орын ауыстыруына байланысты жауапкершілік аймағы және ұшу ақпаратының аймағы (бүйірлік және тік шекаралары бар) жоқ.

395-27. ӘК экипажына ұсынылатын қызмет көрсетудің түрін анықтауға мүмкіндік беру үшін АСО тікұшақ айлағының атауынан кейін "Радио" шақыру белгісін пайдаланады.

ӘК экипажына ақпарат беру оның сұрау салуы бойынша не егер ӘК экипажынан сұрау салу болмаған мұндай ақпарат ұшуды қауіпсіз орындауға ықпал етуі мүмкін болса, АСО бастамасы бойынша жүзеге асырылады.

АСО ӘК экипажына тікұшақ айлағы бойынша мынадай ақпарат ұсынады:

1) жер үсті желінің бағыты мен жылдамдығы туралы, сондай-ақ олардың елеулі өзгерісі туралы соңғы деректер;

2) QFE қысымы бойынша биіктік өлшегішті орнатуға арналған деректер, сондай-ақ ӘК экипажының сұрау салуы бойынша QNH қысымы бойынша биіктік өлшегішті орнатуға арналған деректер;

3) тікұшақ айлағындағы ауа температурасы туралы деректер;

4) ұшып көтерілу және бастапқы биіктікті алу бағыты бойынша немесе егер ол 10 км-ден аспайтын болса, қонуға кіру және қону аймағы бойынша ең аз көріну туралы немесе егер АСО ақпарат алса, тиісті жағдайлардағы деректер;

5) ұшып көтерілу және биіктік алу аймағындағы немесе қонуға кіру және қону аймағындағы ерекше метеорологиялық жағдайлар.

Мұндай ақпарат төмендегілер туралы деректерді қамтиды:

1) будақ жаңбырлы бұлттылық, желдің жылжуы, бұршақ, нөсер сызықтары, біркелкі немесе қатты турбуленттілік, біркелкі немесе қатты мұздану аймақтарында бар және күтілетін құбылыстар;

2) пайдалану тұрғысында маңызды мәні бар (үсік жауын-шашын; үсік тұман; біркелкі немесе қатты жауын-шашын – жаңбыр; сіркіреме, қар, қарлы жаңбыр, мұзды жаңбыр, бұршақ, мұзды немесе ақ қиыршық қар түйіршіктері; біркелкі немесе қатты жаяу бұрқасын, тұман; шаңды немесе құмды дауыл, найзағай; құйын; жанартау күлі) таяудағы ауа райы туралы кез келген ақпарат;

3) тікұшақ айлағы ауданында кедергілердің болуы туралы газ және ыстық ауа ағындары (турбиналар, генераторлар және т. б.) туралы ақпарат;

4) тікұшақ айлағындағы радиотехникалық құралдар мен жарықсигналды жабдықтың жұмыс істеуі туралы ақпарат;

5) тікұшақ айлағындағы орнитологиялық жағдай туралы ақпарат;

6) тікұшақ айлағының техникалық жарамдылығы туралы ақпарат;

7) тікұшақ айлағында (крен, дифферент, теңіз қондырғысының, кеменің тігінен орын ауыстыруы) ӘК ұшуын және қонуын қауіпсіз орындау үшін кез келген басқа тиісті ақпарат.

395-28. АСО қажет болған жағдайда, ӘК экипажына басқа ӘҚҚ органдарынан алған хабарламаларды ұсынады.

АСО іздестіру және құтқаруды үйлестіру орталығын хабардар ету мақсатында теңіз қондырғысының (кеменің) авариялық-құтқару командасын, кезекші кемені және жақын ӘҚК органын авариялық хабардар етуді қамтамасыз етеді, егер:

1) тікұшақ айлағында немесе тікұшақ айлағының айналасында көзбен шолып немесе өзге адамдардан алынған ақпарат бойынша байқалатын авиациялық оқиға болғаны туралы ақпарат алынса;

2) ӘК қауіпсіздігіне қауіп немесе қауіп туындау мүмкіндігі туралы ақпарат алынса;

3) бұл туралы ӘК экипажына сұрау салу келіп түссе;

4) мұндай хабарлама қажет деп есептелгенде.

395-29. АСО жұмысын ұйымдастыру оның төмендегідей жедел ақпаратының болуын көздейді:

1) автоматтандырылған метеорологиялық станциядан алынған деректер бойынша тікұшақ айлағындағы нақты және болжамды метеорологиялық жағдайлар туралы, сондай-ақ тікұшақты қондыру жөніндегі мамандардың баяндамалары және болжанатын метеорологиялық жағдайлар туралы;

2) тікұшақ айлағының жұмыс алаңындағы пайдалану тұрғысынан ерекше жағдайлар жөніндегі ақпарат және тікұшақ айлағымен байланысты кез келген құралдың пайдалану жай-күйі туралы (тікұшақты қондыру маманның баяндамалары бойынша);

3) қашықтықтан басқару пульттерінің, сондай-ақ ұшып көтерілу мен қонуды орындау үшін қажетті визуалды құралдардың көмегімен алынған ақпаратқа сәйкес визуалды емес навигациялық құралдардың пайдалану жай-күйі бойынша ақпарат (тікұшақты қондыру маманның баяндамасы бойынша);

4) орнитологиялық жағдай және тікұшақ айлағы ауданындағы кедергілер туралы (тікұшақты қондыру маманның баяндамасы бойынша).

395-30. АСО пайдаланатын авиациялық әуе радиобайланыс құралдары тікұшақ айлағы ауданында ұшуды орындайтын ОАҚ мен ӘК арасындағы тікелей, жедел, үздіксіз және кедергілерден бос екіжақты байланысты жүргізуді қамтамасыз етеді. "Әуе – Жер" радиобайланысын жүзеге асыратын ООС және ӘК экипажының АСО куәлігі мен ӘК экипажымен радиобайланыс жүзеге асырылатын тілді меңгеру деңгейі болуға тиіс.

АСО төмендегілермен авиациялық телефон байланысымен қамтамасыз етіледі:

1) тиісті АДО (ЖДП, ҰАО);

2) тиісті диспетчерлік жақындау аймағымен (бар болған және қажет болған жағдайда);

3) теңіз қондырғысында (кемесінде) орнатылған жергілікті авариялық-құтқару қызметтерімен;

4) тікұшақ айлағы орналасқан ауданға жауапты метеорологиялық органмен.

Сөйлеу ақпаратын автоматты түрде жазу АСО жұмысын қамтамасыз ету үшін пайдаланылатын әуе және жер үсті электр байланысының барлық арналарында жүзеге асырылуға тиіс.";

423-3 және 423-4-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"423-3. Радиолокациялық деректерді немесе тәуелді бақылаудың автоматты таратылатын деректерін пайдалана отырып, ӘҚҚ тапсыру жүзеге асырылған кезде осы тапсыруға қатысты диспетчерлік ақпаратқа радиолокациялық деректер немесе бақылауды тапсыру алдында ғана алынған тәуелді бақылаудың автоматты таратылатын деректеріне сәйкес ӘК жағдайына және қажет болса, жол сызығы мен жылдамдығына қатысты ақпарат енгізіледі.

423-4. Қабылдаушы диспетчерлік орган:

1) егер бұрын екі тиісті орган арасында жасалған келісімде кез келген мәлімдеменің жоқтығы көрсетілген талаптармен келісім ретінде қаралатыны көзделмесе, тапсырушы диспетчерлік орган көрсеткен шарттармен ӘҚҚ қабылдау қабілеттігі туралы мәлімдейді немесе осы шарттарға қажетті кез келген өзгерістер туралы хабарлайды;

2) оның пікірі бойынша басқаруды тапсыру сәтінде ӘК болуға қажетті ұшудың кейінгі бөлігіне қатысты кез келген басқа ақпаратты немесе рұқсатты көрсетеді.";

423-7-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"423-7. Бір ӘҚҚ органы (ӘҚҚ қызметі) құрамындағы әуеайлақтық және аудандық диспетчерлік пункттер (секторлар) арасындағы үйлестіру ӘҚҚ қызметінің диспетчерлерінің жұмыс технологияларына сәйкес жүзеге асырылады.

Басқа жағдайларда диспетчерлік қызмет көрсетудің аралас органдары арасында ӘҚҚ үйлестіру және тарату өзара іс-қимыл жасау рәсімдері туралы келісімге сәйкес жүзеге асырылады.";

429-1-тармақтың 2) тармақшасы алып тасталсын;

429-2-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"429-2. Аэронавигациялық ақпараттарды басқару қызметінің органдарын ең соңғы ұшар алдындағы ақпараттарды беруге және әуе кеңістігін пайдаланушылардың аэронавигациялық ақпараттарға қажеттілігін қанағаттандыруға мүмкіндік беретін мәліметтермен қамтамасыз ету үшін ӘҚҰ органдары аэронавигациялық жағдайдың барлық өзгерістері туралы мыналарға қатысты аэронавигациялық ақпараттарды басқару қызметінің органына:

1) мыналарға қатысты қолданылатын шекарадағы алдын ала жоспарланған (пайдалану тексеруін қоса алғанда) орнатуларды, өзгертулерді, айтарлықтай өзгерістерді (тігінен және көлденеңінен):

әуе қозғалысына қызмет көрсететін жауапкершілік (аймақтарына) аудандарына;

ӘҚҰ маршруттарына;

ұшу ақпараттарының (ӘҰ бақыламайтын) аудандарына;

жергілікті диспетчерлік пункттің аудандарына (ҰАО);

2) орналасқан жері, жиілігі, дабылдарды, идентификаторларды, белгілі ауытқуларды, бақылаушы және байланыс құралдарына, радионавигациялық құралдарға техникалық қызмет көрсету кезеңдеріне;

3) күту аймағындағы ұшу, қонуға бет алу, ұшып келу және ұшып кету, схемаларын, шуылдың төмендегендігі және басқа ұшуларды анықтауға тиісті рәсімдерде;

4) өту эшелоны, абсолютті биіктіктен және абсолютті кіші биіктіктен өту секторында;

5) әуеайлақтағы жер үстінде (шек қойылған көріну жағдайындағы рәсімдерді қоса алғанда) пайдалану рәсімдеріне;

6) ӘҚҰ органдарының жұмыс сағатына;

7) әуе қозғалысына қызмет көрсету маршруттарының схемалары мен желі құрылымына;

8) ұшуды жүргізу үшін маңызды деп есептелетін басқа да әр түрлі ақпараттарды, қолданатын ұйғарымдар мен ережелерді дереу хабарлайды.";

443-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"443. Берілген эшелонда ұшу қауіпсіздігіне қауіп туындаған жағдайда ӘК командиріне ол туралы ӘҚҚ органына шұғыл түрде хабарлай отырып, эшелонды (биіктікті) өз бетінше өзгерту құқығы беріледі.

Мұндай жағдайда ӘК командирі тәртіп бойынша ұшу эшелонын (биіктігін) өзгертпестен, ӘК маршрут осінен 30 (градуска) оңға бұрып, 10 теңіз милясынан кейін таңдалып алынған ұшу эшелонына (биіктігіне) бір мезгілде биіктігіне өзгерте отырып, оны бұрынғы курсына қайта шығарады. ӘК командирі бұл маневрді жасағаны туралы ӘҚҚ органын хабардар етеді.

Шұғыл түрде төмендеу талап етілетін жағдайларда ӘК командирі бұруды бастау сәтінен бастап ұшуды пайдалану нұсқаулығының шектеулері шеңберінде оны орындайды. Жаңа ұшу эшелонына (биіктігіне) орналасқаннан кейін ӘК командирі ӘҚҚ органдарымен келісе отырып, ӘК-ні әуе трассасына немесе жергілікті әуе желісіне шығарады.";

мынадай мазмұндағы 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485 және 486-тармақтарымен толықтырылсын:

"476. ӘҚҚ органы ақпарат, оның ішінде аймақтық навигацияны қолдана отырып, ұшуды орындау үшін ӘК-ні жабдықтармен жарактандыру туралы ұшу жоспарында көрсетілген ақпарат болған кезде ұшып шығудың стандартты маршрутының траекториясын немесе аймақтық навигация келудің стандартты маршрутын пайдалануға рұқсат береді.

477. RNAV 5 навигациялық ерекшелігі белгіленген ӘҚҚ маршруттары бойынша ӘК ұшулары ӘК пайдаланушыда RNAV 5 бойынша ұшу үшін пайдалану бекітуі болған кезде орындалады. RNAV 5 навигациялық ерекшелігі белгіленген ӘҚҚ маршруттары бойынша ұшуды орындауға, RNAV 5 бойынша ұшу үшін пайдаланушылық бекітуі жоқ

ӘК қайталама радиолокациялық бақылау болған және ӘК бортында екінші шолу радиолокациясының қабылдағыш-жауап бергіші болған кезде рұқсат етіледі. Бұл жағдайда ұшу жоспарының 10-жолында "R" әрпі көрсетілмейді және ӘК ұшуы қолда бар автономды борттық навигациялық жабдықты және жердегі радионавигациялық құралдарды пайдалана отырып жолды есептеу әдісімен орындалады.

478. RNAV жүйесін пайдалануды талап ететін келу немесе ұшып шығу схемасы бойынша ӘК ұшу кезінде RNAV жүйесінің дәлдігі төмендеген немесе істен шыққан жағдайда ӘҚҚ органы өзінің жеке қаражаты арқылы навигацияны қайта бастай алғанға дейін векторлауды (радиолокациялық бағыттау) қамтамасыз етеді немесе бұл ӘК VOR/DME әдеттегі навигациялық құралдарымен жабдықталған ӘҚҚ маршруты бойынша жіберіледі.

479. Ұшақтың ұшудың стандартты маршруттары немесе ұшып келудің стандартты маршруттары бойынша ұшуларды орындауға диспетчерлік рұқсаттары биіктігі және/немесе жылдамдығы бойынша сақталған жарияланған шектеулермен осындай шектеулерді ұстану қажеттігін немесе осы шектеулерді ӘҚҚ органы алып тастайтынын көрсетеді.

480. Ұшып шығатын ӘК SID-дегі жолдың жарияланған нүктесіне тікелей жүруге рұқсат етілген кезде, жолдың өткізу нүктелеріне байланысты жылдамдық пен биіктік бойынша шектеулер алынып тасталады. Жылдамдық пен биіктік бойынша жарияланған барлық шектеулер сақталады.

481. Егер ұшып шығатын ӘК векторласа немесе оған SID-де жоқ нүктеге баруға рұқсат берілсе, онда жылдамдық пен эшелон бойынша SID-де жарияланған барлық шектеулер жойылады, ал диспетчер:

- 1) рұқсат етілген эшелонды қайталайды;
- 2) жылдамдық пен биіктік бойынша шектеулер туралы қажет болған жағдайда хабарлайды;
- 3) ӘК-ге кейіннен SID бойынша ұшуды орындау тапсырмасы берілетіні не берілмейтіні туралы пилотқа хабарлайды.

482. ӘҚҚ органының ӘК экипажына SID бойынша ұшуды қалпына келтіру тапсырмасы мыналарды қамтиды:

- 1) ұшу қалпына келтірілуге тиіс болатын SID белгісі;
- 2) рұқсат етілген эшелон;
- 3) SID бойынша ұшуды қалпына келтіру болжанған орын.

483. Егер келетін ӘК STAR-да орналасқан жолдың жарияланған нүктесіне тікелей жүруге рұқсат берілсе, онда жолдың өткізу нүктелеріне байланысты жылдамдық пен биіктік бойынша шектеулер жойылады. Барлық қалған жылдамдық пен биіктік бойынша жарияланған шектеулер сақталады.

484. Егер келетін ӘК векторласа немесе оған STAR-да жоқ нүктеге жүруге рұқсат берілсе, онда STAR-да жарияланған жылдамдық пен биіктік бойынша барлық шектеулер жойылады, ал диспетчер:

1) рұқсат етілген эшелонды қайталайды;

2) жылдамдық пен биіктік бойынша шектеулер туралы қажет болған жағдайда хабарлайды;

3) ӘК-ге кейіннен STAR бойынша ұшуды орындау тапсырмасы берілетіні болжанған жағдайда пилотқа хабарлайды.

485. ӘҚҚ органының ӘК экипажына "STAR бойынша ұшуды қалпына келтіру" тапсырмасы мыналарды қамтиды:

1) ұшу қалпына келтірілуге тиіс болатын STAR белгісі;

2) рұқсат етілген эшелон;

3) STAR бойынша ұшуды қалпына келтіру болжанған орын.

486. ӘК ұшу траекторияларын оңтайландыру мақсатында векторлау рәсімін қолданумен қатар, ұшып шығудың немесе келудің стандартты маршруттарының траекториялары, ұшып шығудың немесе аймақтық навигацияның стандартты маршруттары бойынша келе жатқан ӘК үшін ӘҚҚ органы "Тікелей" рәсімін қолдана алады.

"Тікелей" рәсімі ӘК-ні ұшып шығудың немесе келудің стандартты бағыттарының ағымдағы стандартты траекториясына, ұшып шығудың немесе аймақтық навигацияның келудің стандартты бағыттарына тиесілі нүктеге жіберу үшін пайдаланылады. Осы нүктеге жеткен кезде ӘК пайдаланылатын стандартты траектория немесе ұшу маршруты бойынша ұшуды дербес жалғастырады.";

Осы Нұсқамаға 1-1 және 2 қосымшалар осы бұйрыққа 8 және 9- қосымшаларға сәйкес жаңа редакцияда жазылсын.

3. Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық 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 Қазақстан Республикасының нормативтік құқықтық актілерінің эталондық бақылау банкіне ресми жариялау және енгізу үшін "Қазақстан Республикасының Заңнама және құқықтық ақпарат институты" шаруашылық жүргізу құқығындағы республикалық мемлекеттік кәсіпорнына жіберуді;

3) осы бұйрықты Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігінің интернет-ресурсына орналастыруды қамтамасыз етсін.

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

5. Осы бұйрық 2019 жылғы 7 қарашадан бастап қолданысқа енгізіледі және ресми жариялануға жатады.

Қазақстан Республикасының
Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрі

Р. Скляр

"КЕЛІСІЛДІ"

Қазақстан Республикасы
Қорғаныс министрлігі

Қазақстан Республикасының
Индустрия және
инфрақұрылымдық
даму министрінің
2019 жылғы 3 маусымдағы
№ 354 бұйрығына
1-қосымша
Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында
ұшуды жүргізу қағидаларына
4-қосымша

Қиындықтар бойынша әуеайлақтарды жіктеу

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. "С" санатты әуеайлақтар "В" санатты әуеайлақтардың талаптарына жауап бермейді және қосымша арнайы дайындықты талап етеді.
5. Әуеайлақтың қиындық дәрежесіне байланысты мынадай дайындық әдістері қолданылады:
 - 1) "А" санатты әуеайлақтар үшін дайындықты бақылай отырып, алдын-ала дайындалу.

2) "В" санатты әуеайлақ үшін:

дайындықты бақылауымен алдын-ала дайындық.

"В" санатты әуеайлағына қатысты жоспарланатын нұсқаулық арқылы өз бетімен дайындығы және дайындықты бақылау.

3) "С" санатты әуеайлақтар үшін "А" және "В" санатты әуеайлақтар үшін дайындау бойынша талаптарға қосымша пайдаланушы мемлекеттің, азаматтық авиация ұйымының ҰЖН-на енгізілетін әуеайлақ жабдықтарының талаптарына сәйкес арнайы рәсімдерді әзірлейді.

Арнайы рәсімдер, кем дегенде мыналарды қамтуы тиіс:

авариялық маневр жасау схемалары және ең аз биіктікке көтерілу градиенттерін есептеу және бекіту;

ұшып көтерілу-қону сипаттамасын есептеу және ұшып көтерілу және қону массасын шектеу;

ұшуларды орындау үшін экипажға қажетті кез келген басқа да ақпарат;

әуеайлақ ауданымен танысудың қосымша әдістері (схеманы үстінен ұшу және осы мақсаттар үшін сертификатталған кешенді тренажердағы әуеайлақ ауданы, "шолушы" ретіндегі танысу ұшуы).

6. ӘКК мен штурман "шолушы" ретінде немесе нұсқаушының бақылауымен ұшумен танысқаннан кейін, екінші ұшқыш – ӘКК-нің бақылауымен ұшумен танысқаннан кейін "С" санатты әуеайлақтарға және таулы жердегі әуеайлақтарға жіберіледі.

"С" санатты әуеайлақтарға және таулы жердегі әуеайлақтарға рұқсат алу ұшу кітапшасына енгізілетін жазу арқылы рәсімделеді.

7. Бағыттың немесе әуеайлақтың біліктілігінің қолданыс мерзімі – бағыт немесе әуеайлақ бойынша біліктілікті алған күннен немесе ұшуды орындау күнінен 12 күнтізбелік ай.

Белгіленген ауданда немесе әуеайлақта бағыт бойынша ұшуға 12 айдан кем емес үзіліс кезінде ұшқыш және (немесе) штурман осы қосымшасының 5 ("А" және "В" санаттарындағы әуеайлақтар үшін) және 6-тармақтарында (таулы жердегі әуеайлақтар және "С" санатты әуеайлақ үшін) көрсетілген рәсімдерді өткеннен кейін ұшуға жіберіледі.

8. Экипаж мүшелерінің бағытты және әуеайлақты дайындығы ұшу бөлімшелерінің құрамына енгізу бағдарламалары бойынша рейстік жағдайларда дайындық үрдісінде орындауға жіберіледі;

АҰҚ және КҰҚ бойынша ұшудың қауіпсіз ең төменгі шынайы биіктіктері

Диспетчерлік аймақта, әуесайлақтық қозғалыс аймағында немесе қозғалыс схемасында			
Ұшу жылдамдығы (шынайы), км/сағ.	Қауіпсіз ұшу биіктігі (шынайы), метр (фут)		
	АҰҚ	КҰҚ	КҰАҚ
300 және одан аз (шеңбер бойынша)	300 (1000)	100 (330)	50 (170)
300-ден көп (шеңбер бойынша)	300 (1000)	200 (660)	-
"А", "В", "С", "Д" класты әуе кеңістігінде			
а) жазық жерде және су үстінде:			
300 және одан аз:	300 (1000)	100 (330)	50 (170)
түнде	300 (1000)	-	250 (800)
301-ден 450-ге дейін	300 (1000)	200 (660)	-
450-ден жоғары	300 (1000)	-	-
б) төбелі немесе таулы жерде (биіктік 2000 м дейін)			
450 және одан аз	600 (2000)	300 (1000)	300 (1000)
в) таулы жерде (биіктік 2000 м және одан көп)			
450 және одан аз	900 (3000)	600 (2000)	300 (1000)
450-ден жоғары	900 (3000)	-	-

Ескертпе

1. Жергілікті бедерлерде және ондағы жасанды кедергілер мен жоғарылығын есепке алу жолағы ұшу және қону аймағында қауіпсіз ұшу биіктікті есептегенде ұшу барысында белгіленеді АҰҚ бойынша – 5 теңіз милі (9,25 километрден), ал КҰҚ бойынша – 2 теңіз милі (3,7 километрден) бағыт осінен екі жаққа. Қауіпсіз шынайы биіктіктің көрсетілген мәндері аспаптар бойынша қонуға кіру кезінде қонуға кірудің аралық аймағына шығар алдында немесе көзбен шолып қонуға кіру кезінде кері бұрылуға көзбен шолып маневр жасау аймағына кірер алдында сақталады.

Қонуға кірудің аралық учаскесі басталғаннан бастап, ұшып көтерілген кезде немесе екінші айналымға кету кезеңі аяқталған кезде кері бұрылу орындалуы мүмкін абсолюттік/салыстырмалы биіктік алғанға дейін ұшудың қауіпсіз биіктігі "ӘК ұшуды жүргізуі" (Doc 8168 OPS/611 (PANS-OPS) ИКАО құжатының ережелеріне сәйкес белгіленеді және аэронавигациялық ақпарат жиынтығында көрсетіледі.

2. "А", "В", "С", "Д" класты әуе кеңістігінде қауіпсіз биіктікті және төменгі қауіпсіз эшелонды есептеу кезінде жергілікті бедерлерде және ондағы жасанды кедергілердің жоғарылығын есепке алу жолағы АҰҚ бойынша – бағыт осінен екі жаққа 13 теңіз милі (24,1 километрден), ал КҰҚ бойынша – бағыт осінен екі жаққа 2 теңіз милі (3.7 километрден).

Индустрия және
инфрақұрылымдық
даму министрінің
2019 жылғы 3 маусымдағы
№ 354 бұйрығына
3-қосымша
Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында
ұшуды жүргізу қағидаларына
6-қосымша
1-кесте

КҰАҚ бойынша кедергінің метеорологиялық шарттары мен ең төменгі биіктік қорлары

Жергілікті жер	Кедергілердің үстіндегі ең төменгі биіктік қорлары, м (фут)		Жер бедерінің ең жоғары нүктесі үстіндегі бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі, м (фут)		Көріну, м	
	күндіз	түнде	күндіз	түнде	күндіз	түнде
Шұғыл медициналық көмек көрсету үшін санитарлық авиация ұшуы, іздестіру-құтқару және авариялық құтқару жұмыстары және жаттығу ұшуы						
Жазық және қыратты (судың үсті)	50 (170)	250 (800)	100 (330)	300 (1000)	1000	4000
Таулы	300 (1000)	-	400 (1300)	-	2000	-
Аса маңызды ұшу және ӘК озуы бойынша ұшу						
Жазық және қыратты (судың үсті)	-	400 (1300)	-	450 (1500)	-	4000

1. Ұшып шығу (қонуға кіру) схемасынан тыс әуеайлақ ауданында ұшудың қауіпсіз биіктігін есептеу кезінде жергілікті жер бедері асуын және ондағы жасанды кедергілерді есепке алу жолағы бағыт осінен екі жақтан күндіз – 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. Авиациялық жұмыстар ауданында ұшу кезінде - бағыт осінен екі жақтан 3 теңіз милі (5,5 километр) болады.

5. Нақты және болжанып отырған БТШБ 150 метрден (500 фут) төмен және аспаптық ұшу жылдамдығы сағатына 300 километрден аспайтын ӘК үшін көріну 3000

метр және одан астам болғанда жазық немесе қыратты жерде күндізгі ұшу кезінде жасанды кедергілердің биіктігі ескерілмейді.

6. Ұшу кезінде көріну 1000 метрден кем емес болса, егер де олар басқа ӘК уақтылы көрсе немесе олармен соқтығысуды болдырмаудан алшақтау үшін қандай да бір кедергіні уақтылы айқындау мүмкіндігін беретін жылдамдықта маневр орындаса тікұшақтардың ұшуына рұқсат беріледі. Ұшқышқа кедергілерді көре алатын мүмкін болатын және олармен қақтығыстарды болдырмау үшін тікұшақпен 30 секундта ұшып жүрген қашықтықтан көріну кем болмауы керек (2-кестені қараңыз).

2-кесте

Көріну, м.	Жылдамдық, сағатына километр (kts)
1000	93 (50)
1500	185 (100)
2000	220 (120)

Қазақстан Республикасының
Индустрия және
инфрақұрылымдық
даму министрінің
2019 жылғы 3 маусымдағы
№ 354 бұйрығына
4-қосымша
Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында
ұшуды жүргізу қағидаларына
7-қосымша

Ұшудың ең аз абсолюттік биіктіктерін айқындау әдістері

1. АҰҚ, КҰҚ және КҰАҚ бойынша ұшудың ақиқат қауіпсіз биіктігі жердің бедеріне және ондағы жасанды кедергілердің биіктігіне, ӘК ұшу жылдамдығына, ұшуда және навигацияда жіберілетін ауытқулар ескеріле отырып қолданылатын қағидаларға және ұшу ауданына биіктік өлшегіші жіберетін қателіктерге, атмосфераның турбуленттігі жағдайында ұшу траекториясынан тігінен алған бағытта ауытқуы мүмкін екендігіне және орнитологиялық жағдайға байланысты белгіленеді.

2. Ақиқат қауіпсіз биіктіктен төмен емес биіктіктегі ұшуды қамтамасыз ету үшін ұшудың аспаптық қауіпсіз биіктігіне есептеме жасалады.

3. АҰҚ бойынша әр ұшу алдында:

1) аэронавигациялық ақпараттар жинақтары бойынша әуеайлағы шеңбері бойымен ұшу биіктігі (шеңбер биіктігі), MSA және жақын келетін аудандағы қауіпсіз биіктік айқындалады;

2) төменгі қауіпсіз эшелонның биіктігі есептеледі.

4. Әуеайлақ шеңбері бойынша ұшу биіктігі (шеңбер биіктігі) шеңбер бойынша ұшу жылдамдығына және ақиқат қауіпсіз биіктікке байланысты айқындалады және 100 метр (300 фут) мәндеріне еселенгенге дейін ұлғаю жағына дөңгелектенеді.

5. Әр әуеайлақ үшін MSA белгіленеді, олар қонуға бағыт алған схеманың сыртына шығып кеткенде авариялық жағдайда төмендеу үшін пайдаланылады және аспаптар бойынша олар қонуға бағыт алған схемасы негізделетін радионавигациялық құралдан 25 миль (46 километр) радиустағы жер бедерімен жасанды кедергілердің ең биік нүктесінен ұшу биіктігінің 300 метр (1000 фут) ең аз қорын қамтамасыз етеді. Егер абсолюттік биіктіктер айырмасы 100 метрден (300 футтан) артық болмаса, MSA әуеайлақтың барлық ауданы үшін бірдей белгіленеді. Биіктіктердің айырмасы үлкенірек болған жағдайда әуеайлақ ауданы секторларға бөлінеді және әрбір сектор үшін MSA белгіленеді. Сектордағы әр MSA 50 метр (100 фут) еселенетін мәнге дейін ұлғаю жағына қарай дөңгелектенеді.

6. Төменгі қауіпсіз эшелонның биіктігі алынған мәнді таяу ілеспе эшелонға дейін өсіре отырып, 1013,25 гПа (760 см.бғ.мм) стандартты атмосфералық қысым бойынша ұшудың қауіпсіз биіктігін есептеу арқылы айқындалады.

7. КҰҚ және КҰАҚ бойынша әрбір ұшу алдында ӘК экипажы:

- 1) әуеайлақ ауданындағы қауіпсіз биіктікті;
- 2) бағыт бойынша қауіпсіз ұшу биіктігін (авиациялық жұмыстар ауданы);
- 3) төменгі қауіпсіз эшелон биіктігін есептейді.

8. КҰҚ бойынша әуеайлақ ауданындағы қауіпсіз биіктік (орташа теңіз деңгейіне келтірілген әуеайлақтың атмосфералық қысымы бойынша) және бағыт бойындағы қауіпсіз биіктік (орташа теңіз деңгейіне келтірілген бағыт бойынша ең төменгі атмосфералық қысымы бойынша) халықаралық стандартты атмосфераның температуралық шегін қолданумен есептеледі.

9. Бағыт бойында және тегіс және қыратты жердегі әуеайлақ ауданында төменгі эшелоннан төмен, КҰҚ бойынша ұшу үшін қауіпсіз биіктікті есептегенде, егер ӘК-нің ұшу жылдамдығы 300 км/сағаттан аспайтын болса, жасанды кедергілердің биіктігі есепке алынбайды. ӘК-нің экипажы жасанды кедергіні көзбен шолып кемінде 500 метр қашықтықта айналып өтеді.

КҰҚ бойынша түнде, таулы аудандарда және КҰАҚ бойынша ұшу кезінде қауіпсіз биіктікті есептеу үшін жасанды кедергілердің биіктігі есептеледі.

10. Бағыт бойынша, сондай-ақ ұшу және қону аймағында КҰАҚ бойынша ұшу осы Қағидаларға 7-қосымшасында келтірілген КҰАҚ және түнде КҰҚ бойынша ұшу кезінде кедергілер үстімен ұшудың ең аз биіктігі қорындағы талаптарға жауап беретін жағдайларда орындалады.

Ұшу биіктігінен төмендегі бұлттардың мөлшері екі октанттан аспаса - КҰҚ және КҰАҚ бойынша бұлттан жоғары ұшуларға рұқсат беріледі. Бұл жағдайда бұлттардың жоғары шекарасынан ӘК-не дейінгі қашықтық 300 метрден (1000 фут) кем болмауы тиіс.

11. Күндіз тегіс және қыратты жерлерде БТШБ нақты және болжамды биіктігі 150 метрден (500 фут) кем және көру мүмкіндігі 3000 метр және одан артық болғанда, ұшу

жылдамдығы 300 км/сағ дейін болатын ӘК-лері үшін жасанды кедергілердің биіктігі есепке алынбайды.

12. Атмосфералық қысым сынап бағанасындағы 760 сн.бғ.мм. (1013,2 гПа) бойынша ұшудың қауіпсіз биіктігі келесі формулалармен есептелінеді:

$$H_{\text{қауіп.760}} = H_{\text{шынайы қауіпсіз}} + H_{\text{ж.б.}}$$

Δ

$$H_t + (760 - P_{\text{мин.келт.}}) \times 11;$$

$$H_{\text{қауіп.1013,2}} = H_{\text{шынайы қауіпсіз}} + H_{\text{ж.б.}}$$

Δ

$$H_t + (1013,2 - P_{\text{мин.келт.}}) \times 8,25$$

мұндағы: $H_{\text{шынайы қауіпсіз}}$ – ұшудың шынайы қауіпсіз биіктігінің тұрақты мәні, м;

$H_{\text{ж.б.}}$ – жолақтың белгіленген ені шамасындағы жасанды кедергілердің биіктігін есептеумен бірге аймақ жер бедер нүктесінің абсолют биіктігі, м;

$P_{\text{мин.келт.}}$ – теңіз деңгейіне келтірілген ұшу бағыты (бөлігі) бойынша ең аз атмосфералық қысым, сн.бғ.мм. (гПа);

Δ

H_t – навигациялық сызғыш бойынша және формула бойынша айқындалатын, биіктік өлшегіштің әдістемелік температуралық түзетуі:

$$\Delta H_t = \frac{t_0 - 15 \text{ град}}{300} H_{\text{түзету}}$$

мұндағы: $H_{\text{түзету}}$ = $H_{\text{шынайы қауіпсіз}} + H_{\text{рел.}}$;

t_0 – ұшу бағыты (бөлігі) бойынша ең аз температура.

13. Әуеайлақ ауданында төменгі эшелоннан төмен ұшудың қауіпсіз биіктігін есептеу келесі формула бойынша жүргізіледі:

$$H_{\text{қауіпсіз әуеайл.}} = H_{\text{шынайы қауіпсіз}} + H_{\text{рел.}}$$

Δ

H_t ,

мұндағы: $H_{\text{шынайы қауіпсіз}}$ – ұшып шығу және қону аймағындағы ұшудың ақиқат қауіпсіз биіктігінің тұрақты мәні, м;

$H_{\text{рел.}}$ – әуеайлағы деңгейімен салыстырғанда табиғи кедергілерді есепке алғандағы жер бедерінің ең биік нүктесінің биіктігі. Жасанды кедергілердің биіктігі $H_{\text{кедерг.}}$ -де есепке алынады. Ұшу жылдамдығы 300 км/сағ артық болғанда, ал таулы жерде – ұшу жылдамдығына қарамастан, барлық жағдайларда бағыттың белгіленген ені шеңберінде, м;

Δ

Ht - навигациялық сызғыш көмегімен айқындалатын биіктік өлшегіштің әдістемелік температуралық түзетуі, м, немесе формула бойынша:

$$\Delta Ht = \frac{t_0 - 15 \text{ град}}{300} H \text{ түзету}$$

мұндағы: H түзет. = H шынайы қауіпсіз + H шынайы, ал t0 – әуеайлақтың нақты температура, Цельсий град.

14. Төменгі эшелоннан төмен бағыт бойындағы (авиациялық жұмыстар ауданындағы) ұшудың қауіпсіз биіктігін есептеу мына формула бойынша жүргізіледі:

$$H \text{ келт.қауіпсіз} = H \text{ шынайы қауіпсіз} + H \text{ шынайы} -$$

Δ

Ht,

мұндағы: H шынайы қауіпсіз - ұшудың шынайы қауіпсіз биіктігінің белгіленген мәні, м;

H ж.б. – ұшудың бағытының кезеңіндегі табиғи кедергілерді есептеумен аймақ бедерінің ең биік нүктесінің абсолют биіктігі, м;

Жасанды кедергілердің биіктігі H ж.б. есептелінеді. Ұшу жылдамдығы 300 км/сағ асатын жағдайда, ал таулы аймақтарда – барлық жағдайларда ұшу жылдамдығына қарамастан, бағыт енінің белгіленген шегінде, м;

Δ

Ht - навигациялық сызғыш көмегімен айқындалған биіктік өлшегіштің әдістемелік температуралық түзетуі, м, немесе формула бойынша:

$$\Delta Ht = \frac{t_0 - 15 \text{ град}}{300} H \text{ түзет}$$

мұндағы: H түзет. = H шынайы қауіпсіз + H ж.б., ал t0 – ең аз қысым нүктесіндегі жер бетіндегі ауаның нақты температурасы, Цельсий град.

15. Әуеайлақта қысымның барометриялық биіктік өлшеуішінің қысым шәкілінде орнату кезінде ұшудың биіктігін (эшелонын) есептеу келесі формуламен жүргізіледі:

$$H \text{ келт.әуеайл.} = H \text{ эш.} - (760 - P_{\text{әуеайл}}) \times 11,$$

мұндағы: H эш. – ұшудың берілген эшелоны,

P_{әуеайл.} – әуеайлақтың қысымы

16. Әуеайлақтың ұшуды басқару аймағында және әуеайлақта атмосфералық қысымның барометриялық биіктік өлшеуішінде орнату кезінде оқу-жаттығу бағыты бойынша ұшудың ең аз қауіпсіз биіктігін есептеу келесі формуламен жүргізіледі:

$$HMB = H_{\text{шынайы қауіпсіз}} + H_{\text{ж.б.}} - H_{\text{әуеайл.}}$$

Δ
Ht,

мұндағы

Δ
Ht. – мына формула бойынша анықталады:

$$\Delta Ht = \frac{t_0 - 15 \text{ град}}{300} H \text{ түзет.}$$

Бұл ретте Hтүзет. = H шынайы қауіпсіз +H ж.б. – H әуеайл.,м., ал t0 – көп жылдар бойы жүргізілген байқаулар бойынша әуеайлақтың ең аз температурасы, Цельсий градусы.

Қазақстан Республикасының
Индустрия және
инфрақұрылымдық
даму министрінің
2019 жылғы 3 маусымдағы
№ 354 бұйрығына
5-қосымша
Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында
ұшуды жүргізу қағидаларына
9-қосымша
1-кесте

Ұшып көтерілуге минимумдар – ұшақтар (көріну шектелген жағдайларда (LVTO) (RVR/VIS) ұшуларға рұқсат берілмеген)

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 а л а д ы . 2. Барабар визуалды түспалдар – ұшқыш ұшып көтерілу аймағында кедергілерді шектеу бетін үнемі айқындауға және жолдық басқарушылықты ұстай алу қабілетін білдіреді.	

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 жарықтары және ҰҚЖ осьтік сызығының жарықтары	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 алшак соңы 75 м
<p>1. TDZ RVR/VIS ұшқыш бағалай алады.</p> <p>2. Түнгі уақытта ұшуды орындау үшін ҰҚЖ қондыру жарықтары немесе ҰҚЖ осьтік сызығының жарықтары мен ҰҚЖ шектеу жарықтары жұмыс істеуге тиіс.</p> <p>3. RVR қажетті мәні RVR барлық тиісті нүктелері үшін алынған</p>	

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
 д а қ о л д а н ы л а д ы .
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 ІШҚБ (DH). Төмендеудің ең төменгі салыстырмалы биіктігі (MDH) (11-кестені қараңыз)

DH немесе MDH	Жарық-техникалық жабдығы жүйеснің 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

САТ 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)	Min	750	750	750	750

тармақшасының критерийлеріне сәйкес келетін процедуралармен	Max	1500	1500	2400	2400
NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, RNAV/LNAV үшін:	Min	1000	1000	1200	1200
28-тармақтың 2) тармақшасының критерийлеріне сәйкес келмейді немесе DH немесе MDH 366 метрге тең немесе одан көп (1200 фут)	Max	5-кестеге сәйкес, егер CDFA техникасы пайдаланылса, басқа 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 \geq) 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 оттарының 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

САТ II бойынша қонуға кіруге арналған минимумдар:

САТ 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

САТ II бойынша стандартты ұшудың RVR минимумы. Жүйелік жақындату оттары

DH, м (фут)	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

"САТ III. ШҚБ (DH) бойынша қонуға кіруге арналған RVR және жүріп өткен қашықтықты бақылау/басқару жүйесі

САТ III минимумы			
Санат	ВПП (DH)I, м (фут)	Жүріп өткен қашықтықты бақылау/ басқару жүйесі	ҰҚЖ-дағы көрінушілік ұзақтығы, м
IIIА	30 (100) кем	Талап етілмейді	175 (200)
IIIВ	30 (100) кем	Бір сатылы бас тарту	150 (2)
IIIВ	15 (50) кем	Бір сатылы бас тарту	125
IIIВ	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 үшiн.
3. Істен шыққан кезде белсенді болатын (екі сатылы істен шығу) жүйе бір сатылы істен шығу гибридіті кону 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 жабдыкталады (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	Күндіз- RVR 300 м	Күндіз – RVR 350 м	

	Түнде – рұқсат етілмеген	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 көрінуінің МИНИМУМЫ

	ӘК санаты			
	A	B	C	D
MDH, м (фут)	120 (394)	152 (492)	183 (591)	210 (689)
Метеорологиялық көрінуінің 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 құрылыстағы 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 тікұшақ алаңы	90 м (300 фут)

20-кесте

Құрылықтағы тікұшақ айлақтарында (әуеайлақтарда) қонуға дәлме-дәл емес кіруге арналған минимумдар

Құрылықтағы тікұшақ 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

Құрылықтағы тікұшақ айлақтарында (әуеайлақтарда) дәлме-дәл қонуға кірулер мен қонулар үшін минимумдар – САТ I

САТ 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

Құрылықтағы тікұшақ айлақтарында (әуеайлақтарда) дәлме-дәл қонуға кіруге және қонуға арналған минимумдар – САТ 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) (қолданылатын болса)
I	A, B, C, T, D немесе E	1	I	TDZ: 550; ортасы: 125; соңы: 75
	T, D немесе E	1	I	TDZ: 550; ортасы: 125; соңы: 75
II	T	2	II	TDZ: 550; ортасы: 125; соңы: 75
	D немесе E	2	II	TDZ: 300; ортасы: 125; соңы: 75
	D	1	I	TDZ: 550; ортасы: 125; соңы: 75
2		II	TDZ: 300; ортасы: 125; соңы: 75	
3		IIIВ + DH	TDZ: 75; ортасы: 125; соңы: 75	
4		IIIВ DH-сыз	75	
III	E	1	I	TDZ: 550; ортасы: 125; соңы: 75
		2	II	TDZ: 300; ортасы: 125; соңы: 75
		3	IIIВ + DH	TDZ: 75; ортасы: 75; конец: 75
		4	IIIВ DH-сыз	TDZ: 75; ортасы: 75; соңы: 75

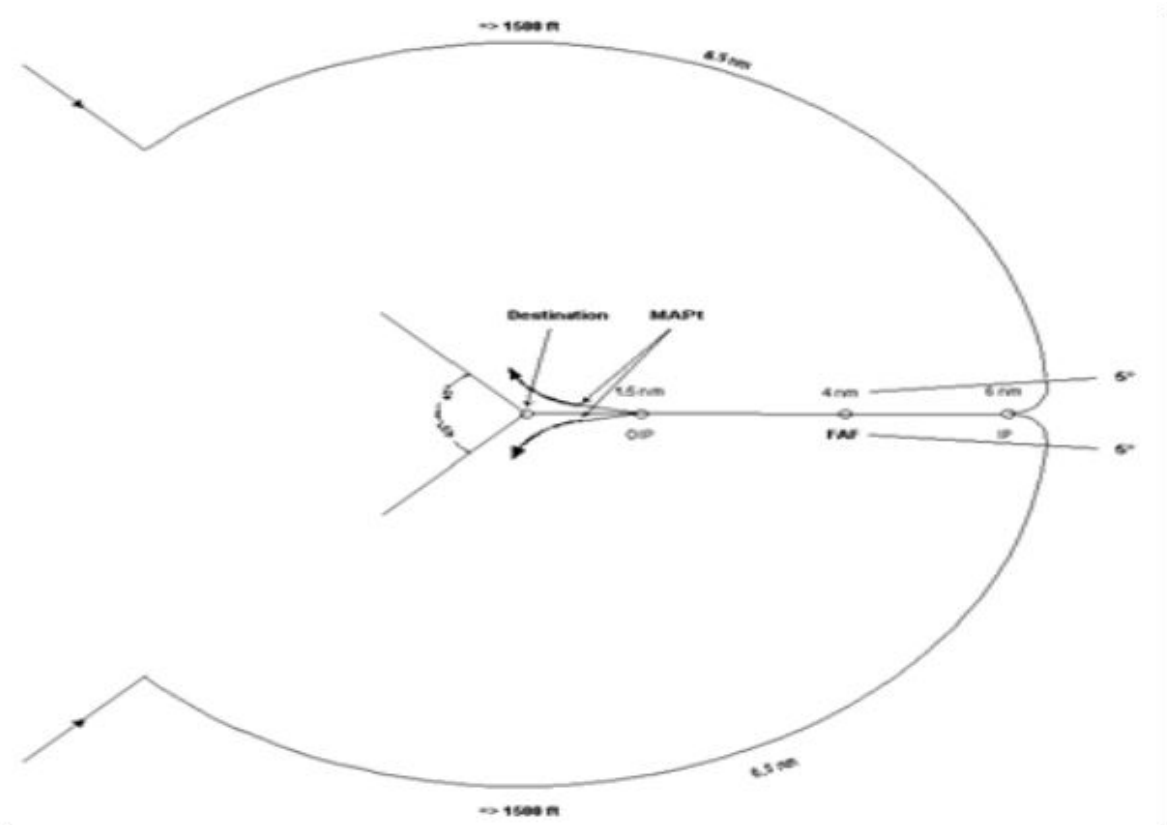
Ескерту:

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

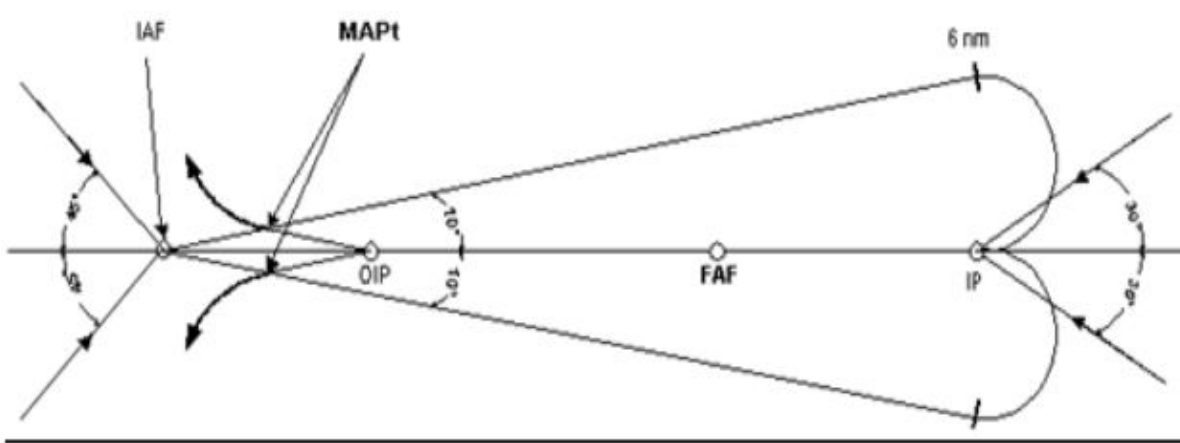
түрде жарияланып CAT II дейін деңгейін одан ары арттыруды қажет етуі немесе қонуға автоматты түрде кіру бекітілмеді деген ақпарат көрсетілуі мүмкін. Қажет болған жағдайда RVR ең жоғары көрсеткіші қолданылуы мүмкін. CAT II стандарты бойынша ұшулардан да артық.

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.

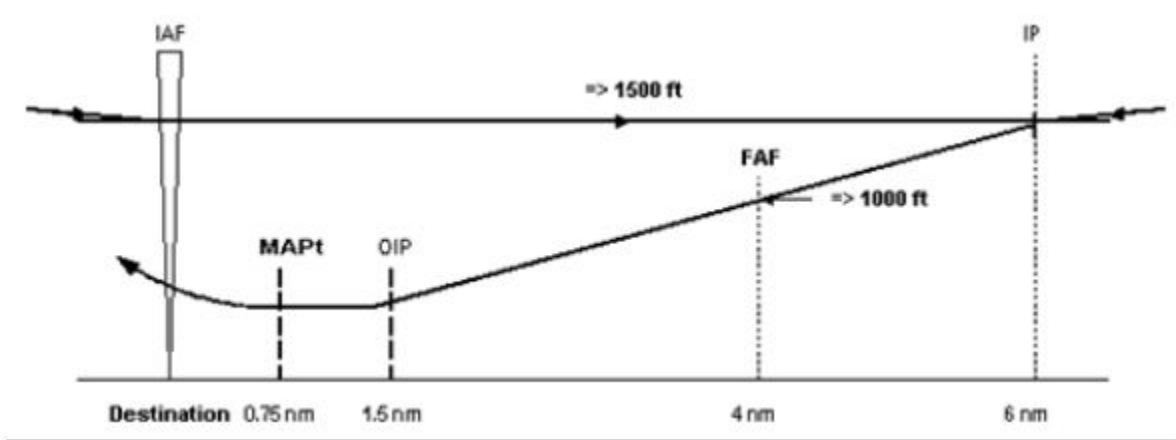
1-сурет. Шеңбер бойымен борттық радиолокатор (ARA) бойынша қонуға кіру рәсімі. Arcprocedure.



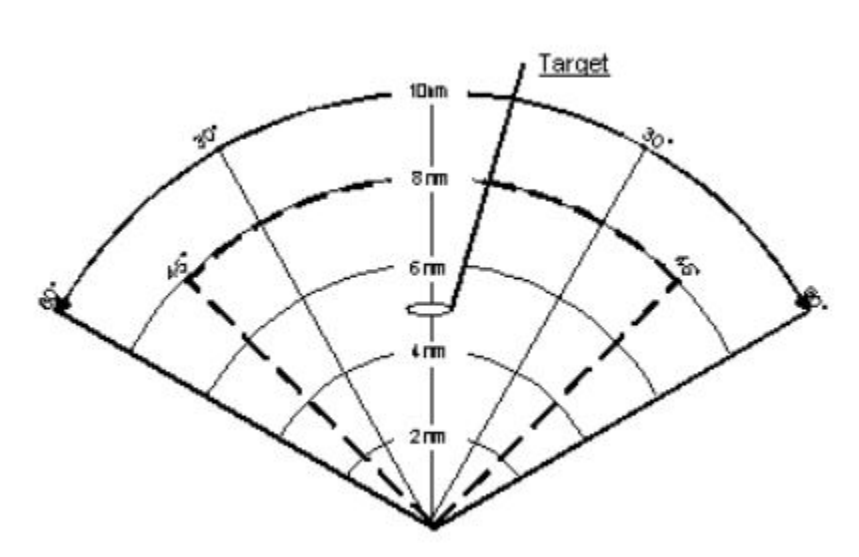
2-сурет. Есептік бұрышқа немесе шеңберден қонуға бұрылған борттық радиолокатор (ARA) бойынша қонуға кіру рәсімі.



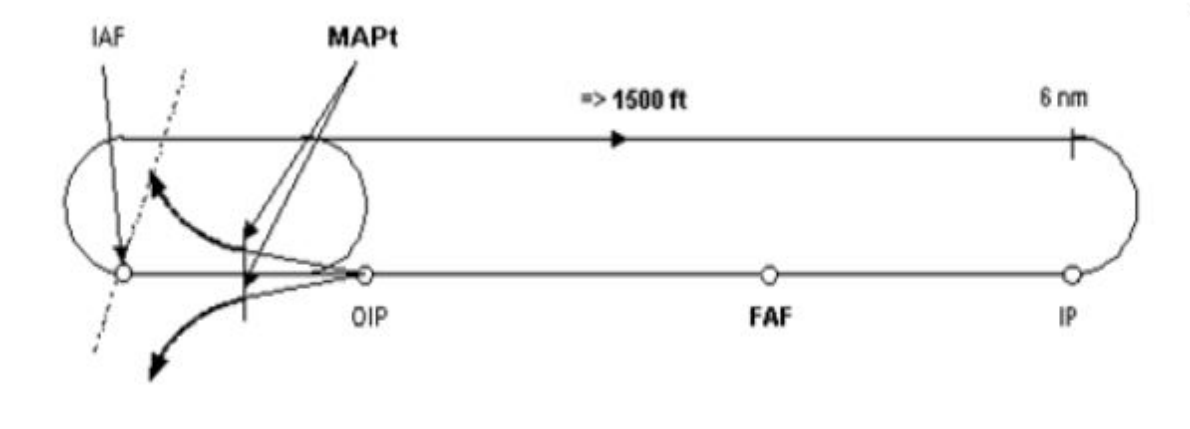
3-сурет. Қонуға кірудің тік бейіні



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
 Индустрия және
 инфрақұрылымдық
 даму министрінің
 2019 жылғы 3 маусымдағы
 № 354 бұйрығына
 6-қосымша
 Қазақстан Республикасының
 азаматтық авиациясында
 ұшуды жүргізу қағидаларына
 14-қосымша

ВМЖ ұшулар кезінде бұлттарға дейін қашықтықтың және көрімділіктің минималды мағыналар

1 кесте

Абсолюттік биіктіктер ауқымы, м (фут)	Ә у е кеңістігінің клас	Ұшудағы көрімділік , км	Бұлттарға дейінгі қашықтық, м (фут)
3050 (10000) биіктікте AMSL және жоғары	A *** BCDEG	8	Көлденең 1500 Тігінен 300 (1000)
3050 (10000) биіктіктен төмен AMSL және 900 (3000) AMSL жоғары немесе 300 (1000) жоғары қандай көлем үлкен соған қатысты жерде	A *** BCDEG	5	Көлденең 1500 Тігінен 300 (1000)
900 (3000) биіктікте AMSL және төмен немесе 300 (1000) қандай көлем үлкен соған қатысты жерде	A***BCDE	5	Көлденең 1500 Тігінен 300 (1000)
	G	5**	Бұлттар болмаған кезде және жер немесе су беті көрінген кезде

Ескерту.

* Егерде ауысудың абсолюттік биіктігі теңіздің орташа деңгейінен 3050 м (10000 фут) биіктіктен төмен болса, онда 10000 фут биіктіктің орнына FL 100 пайдалану керек

** G класты әуе кеңістігінде және (немесе) диспетчерлік аймақта 1500 м дейін ұшуда көрімділік нашарланған кезде КҰҚ бойынша ұшуларға рұқсат етілген (2 кестені кара):

*** A класты әуе кеңістігіндегі ВМЖ минимумдары ұшқыштар мәліметіне енгізілген және A класты әуе кеңістігіндегі КҰҚ бойынша ұшуларға рұқсат берілді деген сөз емес.

2 кесте

G сыныбындағы әуе кеңістігінде және (немесе) диспетчерлік аймақта, әуеайлақтық қозғалыс аймағында немесе қозғалыс схемасында КҰҚ бойынша ұшудың ең төмен метеорологиялық шарттары

Жер	Ұшу жылдамдығы (ақиқаттық), км/сағ	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				
Жазықты және қыратты (сулы жер)	300 және одан кем	150 (500)	2000	50 (170)
	301-450	300 (1000)	5000	100 (330)
Таулы	450 және одан кем	300 (1000)	5000	100 (330)
G сыныбындағы әуе кеңістігінде				
Жазықты және жоталы (сулы жер)	300 және одан кем	150 (500)	2000	50 (170)
	301-450	300 (1000)	5000	100 (330)
Таулы (биіктігі 2000 м дейін)	450 және одан кем	400 (1300)	5000	100 (330)
Таулы (биіктігі 2000 м жоғары)	450 және одан кем	900 (3000)	8000	300 (1000)

Қазақстан Республикасының
Индустрия және
инфрақұрылымдық
даму министрінің
2019 жылғы 3 маусымдағы
№ 354 бұйрығына
7-қосымша
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

Арнайы рұқсат	Иә	Жоқ	Арнайы растаулар	Ескертпелер
PBN операцияларына арналған навигациялық ерекшелік			RNAV 10	Негізгі GNSS датчигі
			RNAV 5	B-RNAV маршруттары үшін де күші бар. 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
Индустрия және
инфрақұрылымдық
даму министрінің
2019 жылғы 3 маусымдағы
№ 354 бұйрығына
8-қосымша

Әуе қозғалысын ұйымдастыру
және қызмет көрсету жөніндегі
нұсқаулыққа 1-1 қосымша

Әуеайлақтық диспетчерлік орталық (әуеайлақ ауданының диспетчерлік пункті) пен аудандық диспетчерлік орталықтың аудандық диспетчерлік пункті) диспетчерлік пункттерінің ӘҚҚ органдарының жұмыс орындары жабдықтарын бақылау тізбесі

№	Жабдық түрі	Брифинг ДП	ЖДП	СДП	МДП	ШДП	ЖДП	ЖДП	АД	Мобильдік (жылжымалы) МДП	АҰО (AFIS) органы	Арп мак авт
1	Диспетчердің пульті	-	+	+	+	+	+	+	+	+	+1	-
2	Негізгі және резервтік радиостанцияларды басқару органдары	-	+	+	+	+	+	+	+	+6	+	+6
3	Авариялық арна радиостанциясын басқару органдары	-	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
4	Әуедегі жағдайды бейнелеу аппаратурасы	-	-	-	+4	+	+	+1	+	+1	+1	-

12	әуе жағдайын бейнелеу аппаратурасын басқару және "ҰҚЖ бос емес" көрсету	-	-	+	+	-	-	-	-	-	-	-
13	Жабдық болған жағдайда ЖКРС жабдығының жай-күйінің дыбыстық және жарықтық сигнал беруді	-	-	-	+1	-	-	-	-	-	-	-
14	Метеоақпараттарды бейнелеу құралы	+1	+1	+5	+4, 5	+5	+5	+1	+1	-	+	-
15	Сағаттар	+	+	+	+	+	+	+	+	+1	+	+
16	AFTN желісіне қосылу нүктесі	+	+1	+1	+	+1	+1	+	+	+	+1	+1

1. Ұсынылатын жабдық;

2. III санат бойынша қонуға дәлме-дәл кіру ҰҚЖ-ы бар әуеайлақтарда орнатылады;

3. Басқарылатын жермен жүру құралдары жоқ болғанда бүйірлік жермен жүру оттарын және басқарылмайтын жарықтық көрсеткіштерді қону және ұшып-көтерілу оттарының тобымен бірге басқаруға рұқсат етіледі.

4. Жабдық I, II, III санаттардағы және А, Б және В сыныбындағы ҰҚЖ-ы бар әуеайлақтарда орнатылуы тиіс. Жабдық Г, Д және Е сыныбындағы ҰҚЖ-ы бар әуеайлақтар үшін әуе озғалысына диспетчерлік қызмет көрсету мақсаттарын қамтамасыз ету үшін аэронавигациялық ұйыммен есептелетін тәуекелдерді бағалауға сүйене отырып белгіленеді.

5. ӘҚБ диспетчерлік пункттерін бір үй-жайда (залда) орналастыру кезінде, диспетчердің тиісті жұмыс орнынан метеоақпаратты оқу мүмкіндігі қамтамасыз етілсе, осы диспетчерлік пункттер үшін метеоақпаратты бейнелеудің бірыңғай құралын орнатуға жол беріледі.

6. Резервтік радиостанцияларды басқару органдары талап етілмейді.

Ескертпе:

1. Мобильді (жылжымалы) МДП – уақытша алаңдарда және авариялық жағдайда жедел өрістету үшін арнайы орындау МДП;

2. Арнайы мақсаттағы автомобильдің – іздестіру-құтқару жұмыстары мақсатында – радио байланысының АЖЖ құралдары жедел өрістету қажеттілік болған кезінде басқа жағдайларда пайдаланылатын автомобиль;

3. Бір диспетчер бірнеше функциялардың орындалуын қоса атқарған кезде жабдық осы тізбеге сәйкес жұмыс орнында орналасады.

Қазақстан Республикасының
 Индустрия және
 инфрақұрылымдық
 даму министрінің
 2019 жылғы 3 маусымдағы
 № 354 бұйрығына
 9-қосымша
 Әуе қозғалысын ұйымдастыру
 және қызмет көрсету жөніндегі
 нұсқаулыққа
 2 қосымша

Ұшу эшелондарын бөлу схемасы

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			ұшу эшелоны			ұшу эшелоны			ұшу эшелоны		
	футтар	метр-лер		футтар	метр-лер		футтар	метр-лер		футтар	метр-лер
-	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	3550
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			

Ескертпе: ҚҰҚ бойынша ұшу биіктіктері футпен 3500, 4500, 5500, 6500, 7500, 8500, 9500 ӘК экипаждары бақыланбайтын әуе кеңістігінде ғана пайдалануы мүмкін. Бақыланатын әуе кеңістігінде ҚҰҚ бойынша ұшуды орындау үшін АҰҚ бойынша ұшу биіктіктері (эшелондары) пайдаланылады.