

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

Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 2021 жылғы 28 қаңтардағы № 35 бұйрығы. Қазақстан Республикасының Әділет министрлігінде 2021 жылғы 3 ақпанда № 22152 болып тіркелді

**БҰЙЫРАМЫН:**

"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 актілерінің мемлекеттік тізілімінде № 7006 болып тіркелген, 2011 жылғы 26 шілдеде, № 105 (2095) "Юридическая газета" жарияланған) мынадай өзгерістер мен толықтырулар енгізілсін:

көрсетілген бұйрықпен бекітілген Әуе қозғалысын ұйымдастыру және оған қызмет көрсету жөніндегі нұсқаулықта:

4-тармақта:

мынадай мазмұндағы 70-1) тармақшамен толықтырылсын:

"70-1) крейсерлік эшелон-ұшудың едәуір бөлігі ішінде ұсталатын эшелон;"

мынадай мазмұндағы 112-1) және 112-2) тармақшалармен толықтырылсын:

"112-1) тұрақты биіктікті алу режимінде ұшу (ССО) - әуе кеңістігінің құрылымымен, схеманың конфигурациясымен және ӘҚК рәсімдерімен қамтамасыз етілетін ұшу, оның барысында ұшып шығатын әуе кемесі биіктікті алу үшін оңтайлы қозғалтқыштар тартымын және биіктікті алу жылдамдығын пайдалана отырып, ұшудың крейсерлік эшелонына жеткенге дейін үздіксіз биіктікті алуды орындайды;

112-2) тұрақты төмендеу режиміндегі ұшу (СДО) - әуе кеңістігінің құрылымымен, схеманың конфигурациясымен және ӘҚК рәсімдерімен қамтамасыз етілетін ұшу, оның барысында келетін әуе кемесі ең аз фронтальды кедергі конфигурациясында ең аз фронтальды кедергіні пайдалана отырып, қонуға кірудің соңғы бақылау нүктесіне/қонуға кірудің соңғы кезеңі нүктесіне дейін барынша мүмкін болатын дәрежеде тұрақты төмендейтін ұшу.;"

118) тармақша мынадай редакцияда жазылсын:

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

140) тармақша мынадай редакцияда жазылсын:

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

7-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

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

1) жалпы ережелер;

2) кезекшілікке дайындық және кезекшілікті қабылдау;

3) үйлестіру рәсімдері мен шарттары;

4) әуе қозғалысына қызмет көрсету;

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

11-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

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

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

17-4-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

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

17-9-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

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

1) құжат айналымы және іс жүргізу рәсімдері;

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

3) орта мерзімді (2 жыл) және ұзақ мерзімді (5 жыл) кезеңге ІО-ның жаңа мамандарына қажеттілікті болжау рәсімдері, сондай-ақ ІО органының (ІО қызметінің) кадр резервіне кіретін ІО мамандарының тізілімін жүргізу.";

18-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"18. Әуе қозғалысына қызмет көрсету міндеттері:

1) әуе кемелері арасындағы қақтығыстардың алдын алу;

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

3) әуе қозғалысын жеделдету және реттеу;

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

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

30-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"30. Әуе трассалары мен тораптық диспетчерлік аудандарды қамтитын диспетчерлік аудандардың шекаралары осы ауданда пайдаланылатын навигациялық құралдардың мүмкіндіктерін, "ауа-жер" радиобайланысымен қамтамасыз етуді ескере отырып, әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсетудің тиісті түрлерін қамтамасыз ету орынды болатын АҰЕ бойынша ұшулардың траекторияларын немесе олардың бөліктерін қосу үшін жеткілікті әуе кеңістігін қамтитындай есеппен белгіленеді.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

35-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"35. ӘҚҚ диспетчерлік пункттері азаматтық әуеайлақтарды пайдалануға жарамдылық нормаларының талаптарына жауап беретін ғимараттарда орналасуы тиіс.

Әуеайлақтарда уақытша орналастыру, уақытша алаңдарда және авариялық жағдайларда жедел өрістету үшін ұтқыр ЕЗЖ (ұшуды басқарудың ұтқыр орталықтары) пайдаланылуы мүмкін. ЖДП және ЖДП функцияларын қоса атқаратын диспетчерлік пункттерде ұтқыр ЖДП (ұтқыр ұшуды басқару орталықтары) пайдалану кезінде әуе жағдайының индикаторлары пайдаланылуы мүмкін.";

131-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

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

142, 143, 144, 145 және 146-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

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

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

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

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

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

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

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

144. ӘК ұшудың барометрлік биіктігін есептеу ұшу кезінде жүргізіледі:

1) өту биіктігінде және одан төмен тораптық диспетчерлік аудан (диспетчерлік аймақ) шегінде - әуеайлақтың QNH мәні бойынша;

2) өту биіктігінде және тораптық диспетчерлік ауданның (диспетчерлік аймақтың) шегінен төмен ұшу кезінде-теңіздің орташа деңгейіне келтірілген маршруттағы (сектор , аудан) ең төменгі атмосфералық қысым бойынша;

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

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

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

1) өту биіктігін кесіп өту кезінде - стандартты атмосфералық қысымның мәніне;

2) өту биіктігінде теңіздің орташа деңгейіне және белгіленген рубежде немесе ӘҚК органының нұсқауы бойынша төмен деңгейге келтірілген ұшу маршруты (сектор, аудан) бойынша ең аз атмосфералық қысымның мәніне қолданылмайды.

146. Ұшу эшелонын (биіктігін) ұстау жүргізіледі:

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

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

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

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

150-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

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

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

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

14-тараудың 1-параграфы мынадай редакцияда жазылсын:

"1-параграф. Жалпы ережелер";

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

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

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

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

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

1) күшті турбуленттіліктің болуы туралы белгілі;

2) жоғары тұрған әуе кемесі крейсерлік режимде жинақтауды орындайды;

3) әуе кемелерінің ұшу-техникалық сипаттамаларындағы айырмашылықтар эшелондаудың қолданылатын минимумының азаюы мүмкін, бұл ретте мұндай рұқсат

осы эшелонды босататын әуе кемесі бірінші талап етілетін эшелондаудың минимумынан бөлінген басқа эшелонның айналысуы немесе өтуі туралы хабарламағанға дейін кідіріледі.

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

166-тармақ алып тасталсын;

мынадай мазмұндағы 169-1-тармақпен толықтырылсын:

"169-1. Күту аймағында ұшуды орындайтын және басқа да келетін, ұшып шығатын немесе әк маршрутында болатын ӘК арасында радиолокациялық бақылау болмаған кезде, соңғысы күту аймағынан 5 минут ұшу шегінде тұрғанда тік эшелондау қолданылады.";

172-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

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

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

2) жақындауға диспетчерлік қызмет көрсету кезінде-кемінде - 5 теңіз милі;

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

ұшу массасы 136 тонна және одан астам әуе кемесі – ден кейінгі барлық әуе кемесі үшін-кемінде 6 теңіз милі;

"орташа" әуе кемесі – ден кейінгі "жеңіл" әуе кемесі үшін-кемінде 5 теңіз милі;

барлық басқа жағдайларда - кем дегенде - 4 теңіз милі;

"аса ауыр" ұшақтардан кейінгі "ауыр" әуе кемесі үшін-кемінде - 6 теңіз милі;

"аса ауыр" ұшақтардан кейінгі "орташа" әуе кемесі үшін-кемінде - 7 теңіз милі;

"аса ауыр" ұшақтардан кейінгі "жеңіл" әуе кемесі үшін-кемінде - 8 теңіз милі.";

179-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"179. Егер келген әуе кемесі аспаптар бойынша қонуға кіруді орындаса, ұшып шығатын әуе кемесі ұшып көтерілуді орындайды:

1) оның ұшудан кейінгі жол сызығы  $45^\circ$  аспайтын қону бағытымен бұрыштық айырмашылыққа ие болады;

2) келген әуе кемесі стандартты кері бұрылуды орындауға кірісті;

3) ұшып көтерілу ұшып келетін әуе кемесінің ҰҚЖ басына шығуының есептік уақытына дейін кемінде 3 минут бұрын орындалатын болады.";

183, 184, 185 және 186-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"183. ӘҚК органынан іздегі турбуленттілік кезінде эшелондауды қолдану талап етілмейді:

1) әуе кемесінің экипажы көру өрісінде алдыңғы әуе кемесінің бар екендігі туралы хабарлаған және қонуға кіру үшін рұқсат алған және осы әуе кемесіне қатысты эшелондауды дербес ұстап тұрған кезде АҰЕ бойынша ұшып келетін әуе кемелеріне қатысты қонуға көзбен шолып кіруді орындайтын әуе кемелеріне қатысты;

2) Сол бір ҰҚЖ-ға КҰЕ бойынша қонуды орындайтын келетін әуе кемелеріне қатысты.

184. ӘҚҚ органы осы нұсқаулықтың 183-тармағында көрсетілген әуе кемелеріне қатысты, сондай-ақ кез келген басқа да қажетті жағдайларда іздегі ықтимал турбуленттілік туралы ескерту береді. Әуе кемесінің командирі іздегі турбуленттілікті ескере отырып, неғұрлым ауыр санатқа жататын алдыңғы әуе кемесіне қатысты эшелондау аралығының сақталуын қамтамасыз етеді.

Егер эшелондау аралығын ұлғайту қажет деп есептелсе, әуе кемесінің экипажы бұл туралы ӘҚҚ органына хабарлайды.

185. Осы Қағидалардың 183-тармағында айтылған жағдайларды қоспағанда, бір ҰҚЖ-ға қону кезінде ең аз уақыт аралықтары белгіленеді:

- 1) "жеңіл" әуе кемесі үшін орташа және "ауыр" әуе кемесі үшін - 3 минут;
- 2) "ауыр" әуе кемесі үшін "орташа" және "ауыр" әуе кемесі үшін - 2 минут;
- 3) қалған барлық жағдайларда-кемінде - 1 минут;
- 4) "ауыр" әуе кемесі үшін "аса ауыр" әуе кемесі үшін - 2 минут;
- 5) "орташа" әуе кемесі үшін "аса ауыр" әуе кемесі үшін - 3 минут;
- 6) "жеңіл" әуе кемесі үшін "аса ауыр" әуе кемесі үшін - 4 минут.

186. Бір ҰҚЖ-дан ұшу кезінде ең аз уақыт аралықтары белгіленеді:

- 1) "жеңіл" әуе кемесі үшін "орташа" және "ауыр" әуе кемесі үшін - 3 минут;
- 2) "ауыр" әуе кемесі үшін, сондай – ақ ауыр ұшақтан кейінгі "орташа" ӘК үшін - 2 минут;

3) қалған барлық жағдайларда-кемінде - 1 минут;

4) "ауыр" әуе кемесі үшін "аса ауыр" әуе кемесі үшін - 2 минут;

5) "орташа" және "жеңіл" әуе кемесі үшін "аса ауыр" әуе кемесі үшін - 3 минут.";

мынадай мазмұндағы 186-1-тармақпен толықтырылсын:

"186-1. Ұшу кезінде ең аз уақыт аралықтарын қамтамасыз ету мақсатында ӘҚҚ органы әуе кемесінің екпіні басталған сәттен бастап уақыт есебін бастайды.";

187-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"187. 3 минутқа тең эшелондау минимумы "ауыр" ӘК-ден кейін ұшып шығатын "жеңіл" немесе "орташа" ӘК-ге немесе "орташа" ӘК-ден кейін ұшып шығатын "жеңіл" ӘК-ге қатысты қолданылады, ал 4 минутқа тең эшелондау минимумы "аса ауыр" ӘК-ден кейін ұшып шығатын "жеңіл" немесе "орташа" ӘК-ге қатысты қолданылады, егер ұшу "ауыр" әк-ден кейін ұшып көтерілу:

- 1) бір ҰҚЖ-ның орта бөлігінен;



2) бір-бірінен 760 метрден кем қашықтықта орналасқан параллель ҰҚЖ-ның орта бөлігінен.

мынадай мазмұндағы 187-1-тармақпен толықтырылсын:

"187-1. Жолдағы турбуленттілік санаттарын пайдалану кезінде екінші айналымға өту немесе кету арқылы кіруді орындайтын неғұрлым "ауыр" әуе кемесіне қатысты және "аз ауыр" әуе кемесі ҰҚЖ-ны қарама-қарсы бағытта ұшу үшін пайдаланған кезде немесе қонуды қарама-қарсы бағыттан сол ҰҚЖ-ға немесе қарама-қарсы бағыттан 760 м-ден (2500 фут) кем қашықтықта орналасқан қосарлас ҰҚЖ-ға орындайды.:

- 1) "ауыр" әуе кемесі мен "аса ауыр" әуе кемесі арасында - 3 мин;
- 2) "жеңіл" немесе "орташа" әуе кемесі мен "аса ауыр" әуе кемесі арасында - 4 мин;
- 3) "жеңіл" немесе "орташа" әуе кемесі мен "ауыр" әуе кемесі арасында - 3 мин;
- 4) "жеңіл" әуе кемесі мен "орташа" әуе кемесінің арасында – 3 мин.";

188-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"188. ҰҚЖ-ның ығысқан шегі кезінде:

"жеңіл" немесе "орташа" әк және "ауыр" әуе кемесі арасында, сондай-ақ "жеңіл" әк және "орташа" әуе кемесі арасында 2 минутқа тең эшелондау минимумы қолданылады.:

- 1) "жеңіл" немесе "орташа" әуе кемесінің ұшуы "ауыр" әуе кемесінің келуімен және "жеңіл" әуе кемесінің ұшуы "орташа" әуе кемесінің келуімен қатар жүреді;
- 2) "жеңіл" немесе "орташа" әуе кемесі келуі "ауыр" әуе кемесі ұшуынан кейін және "жеңіл" әуе кемесі келуі, егер олардың есептік ұшу траекториялары қиылысады деп күтілсе, "орташа" әуе кемесі ұшуынан кейін келеді.

3 минутқа тең эшелондау минимумы мынадай жағдайларда ығыстырылған шегі бар ҰҚЖ пайдалану кезінде қолданылады:

1) "жеңіл" немесе "орташа" әуе кемесі ұшып шығуы аса ауыр ӘК келуімен қатар жүреді;

2) "жеңіл" немесе "орташа" әуе кемесі келуі, егер олардың есептік ұшу траекториялары қиылысады деп күтілсе, аса ауыр ӘК ұшуынан кейін жүреді.";

14-тарау мынадай мазмұндағы 9-параграфпен толықтырылсын:

"9-параграф. Тік эшелондау аралықтары";

"188-10. ӘҚҚ органы осы нұсқаулықтың 2-қосымшасына сәйкес тағайындайды:

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

2) футтағы биіктік-өту биіктігінде және одан төмен.

Стандартты ұшып шығу және келу маршруттары немесе қонуға кіру схемалары өзге биіктіктерді ұйғарған жағдайлар бұған жатпайды.

188-11. ӘҚҚ органы өту биіктігінде және одан төмен КҰЕ бойынша ұшу кезінде В, С және D класты әуе кеңістігінде КҰЕ бойынша ең аз абсолюттік биіктіктен төмен емес (егер биіктік жарияланбаса, ӘК экипажынан сұратады) ұшу биіктігін белгілейді, әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсету міндеттері жермен соқтығысуды

болдырмауды қамтымайды. ӘК экипажы ӘҚҚ органы берген рұқсаттың осы тұрғыдан қауіпсіз болуын қамтамасыз етеді. Диспетчерлік аймақта шынайы биіктіктерде авиациялық жұмыстарды орындау кезінде ӘК экипажы ӘҚҚ органында ұшу ауданы мен биіктік диапазонын алдын ала келіседі.

188-12. ӘҚҚ органы КҰЕ бойынша ұшуды орындайтын ӘК қозғалысы туралы ақпаратты (сұрау салу бойынша соқтығысуды болдырмау жөніндегі ұсыным) С, D сыныбында, ал E сыныбында қозғалыс туралы ақпаратты ұсынады. ӘҚҚ органының ӘК экипажына КҰЕ бойынша бақыланатын ұшуды орындауға рұқсат беруі, ол КҰЕ бойынша ұшуды орындайтын ӘК-ге қатысты эшелондауды дербес қамтамасыз ететін және көзбен шолып метеорологиялық жағдайларда қалатын жағдайда, рұқсаттың қолданылу уақыты ішінде ӘҚҚ органы тарапынан КҰЕ бойынша келе жатқан әуе кемелері арасында эшелондау қамтамасыз етілмейтіндігін білдіреді. Бұл ретте ӘҚҚ органы ӘК экипаждарынан бір-бірімен көзбен шолып байланыс орнату туралы баяндама алады.

Осындай рұқсатты алған ӘК экипажы ұшу ӘК арасындағы соқтығысу қаупін тудыратын осындай жақындықта орындалмауын рұқсаттың барлық қолданылу кезеңі ішінде қамтамасыз етеді.

188-13. Тораптық диспетчерлік ауданда АҰҚ бойынша жүретін ӘК арасындағы тік қашықтық кемінде 300 метр (1000 фут) болып белгіленеді.

Тораптық диспетчерлік ауданда өту биіктігінде және одан төмен әуе кемелерінің КҰЕ бойынша сағатына 260 километр (140 торап) жылдамдықпен және одан аз 150 метр (500 фут) сайын, 260 километр/сағаттан астам жылдамдықпен (140 торап) – барлық жағдайларда 300 метр (1000 фут) сайын эшелондалады.";

15-тарау мынадай мазмұндағы 11-параграфпен толықтырылсын:

"11-параграф. ССО және CDO рәсімдері";

"243-1. Әуе кемесінің экипажы тұрақты теру (ССО) режимінде маршрутты пайдалануға дайын болған жағдайда диспетчер әуе жағдайын және әуеайлақ ауданындағы метеожағдайларды ескере отырып, ӘҚҚ бақылау жүйелері болған кезде жарияланған SID бойынша ССО-ға жүруге рұқсат береді.

243-2. Әуе кемесінің экипажы тұрақты төмендеу (CDO) режимінде маршрутты пайдалануға дайын болған жағдайда, диспетчер әуе жағдайын және әуеайлақ ауданындағы метеожағдайларды ескере отырып, ӘҚҚ бақылау жүйелері болған кезде жарияланған STAR бойынша CDO-ны ұстануға рұқсат береді. CDO (ССО) әуе кемесі экипажының сұрауы бойынша немесе авариялық жағдайға, метеожағдайға немесе әуе жағдайына байланысты ӘҚҚ органының шешімі бойынша кез келген уақытта тоқтатылады.

243-3. ӘҚҚ органы CDO рәсімдерін PBN-ге негізделген ұшып келу және ұшып шығу схемаларын орындау үшін рұқсат етілген әуе кемелеріне қатысты ғана қолданады. Қонуға бет алудың соңғы кезеңі үшін CDO орындау кезінде тек ILS қолданылады.

243-4. CDO тік бейіні ILS бойынша қонуға кірудің соңғы кезеңі алдында әуе кемесінің жылдамдығын азайту және конфигурациясын белгілеу үшін ғана қажетті ұшудың ең аз көлденең учаскелері бар қадамсыз төмендеу траекториясының нысанын білдіреді. Әуе жағдайына байланысты CDO маршрутта төмендеудің басталу нүктесінен немесе ұшудың төменгі эшелондарынан басталады, бірақ 10000 футтан төмен емес.

243-5. Тұрақты төмендеу режимінде радиолокациялық бағыттауды (векторлауды) қамтамасыз ету кезінде диспетчер әуе кемесінің экипажына болжанатын траектория учаскелері (сегменттері) ұзындығының қосындысы ретінде қону нүктесіне дейінгі қалған есептік қашықтықты береді.

243-6. CDO (CCO) рәсімдері аэронавигациялық ақпарат құжаттарында жарияланады .";

мынадай мазмұндағы 291-1 және 291-2-тармақтармен толықтырылсын:

"291-1. Ұшудың әуеайлақтық шеңберіне кірер алдында КҰЕ бойынша ұшуды орындайтын әуе кемесінің экипажына мынадай ақпарат ұсынылады:

- 1) ұшудың әуеайлақтық шеңберінің бағыты;
- 2) ҰҚЖ-ның таңбаланған нөмірі немесе қонудың жұмыс курсы;
- 3) теңіздің орташа деңгейіне келтірілген әуеайлақтың атмосфералық қысымы (QNH );
- 4) ұшудың әуеайлақтық шеңберіне кіру үшін белгіленген ең төменгі биіктік;
- 5) желдің бағыты мен жылдамдығы;
- 6) ауа жағдайы туралы ақпарат (қажет болған жағдайда).

291-2. КҰЕ бойынша ұшу шеңберіне кіруге рұқсат әуе қозғалысын, ұшу шеңберінің бағытын ескере отырып беріледі, бұл ретте ұшу шеңберіне кіру кез келген нүктеден орындалады.";

306 және 307-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"306. Диспетчер ұшуға рұқсат бермейді, егер:

- 1) ҰҚЖ бос емес;
- 2) әуе кемесінің экипажына ҰҚЖ-ның жай-күйі белгісіз;
- 3) алда ұшып шыққан әуе кемесі пайдаланылатын ҰҚЖ-ның соңын кесіп өтпесе немесе кері бұруды (кері бұруды) орындауға кіріспесе);
- 4) қонуды орындаған әуе кемесі пайдаланылатын ҰҚЖ-ны босатпаса;

5) басқа әуе кемесі ұшып кетеді немесе екінші айналымға кетеді немесе оның орналасқан жері іздегі турбуленттілікке негізделген бойлық эшелондаудың ең аз аралықтарын ескере отырып, белгіленген эшелондау аралықтарын қамтамасыз етпейді;

6) ұшу жолағында кедергілер бар;

7) әуе кемесінің экипажында ұшып көтерілу қауіпсіздігіне қатер төндіретін құбылыстар (құстардың топталуы, қауіпті метеожағдайлар, қатты жауын-шашын жағдайларында 600 метрден кем метеорологиялық көріну, оның екпіндерін ескере отырып, жердің жанындағы желдің бағыты мен жылдамдығы) туралы ақпарат жоқ.

307. Әуе кемесі атқарушы стартқа ие болған және ұшуға рұқсат алғаннан кейін ұшуды бастамаған жағдайда, ал қонуға бет алған әуе кемесі қону алдындағы түзу сызықта ӘҚҚ бақылау жүйесі болған кезде 4 километр (2 Теңіз милі) қашықтықта болған жағдайда, ӘДО (ӘАДП) диспетчері ұшуға тыйым салады және қонуға бет алған әуе кемесін екінші айналымға жібереді.";

309, 310, 311, 312 және 313-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"309. Ауа райының қауіпті құбылыстары мен жағдайлары туындаған кезде ӘДО (ӘАДП) диспетчері бұл туралы әуе кемесінің экипажын хабардар етеді, ұшуды жүргізу туралы шешімді әуе кемесінің командирі қабылдайды. Егер әуе кемесінің командирі ұшуға шешім қабылдаса, диспетчер оған ұшуға рұқсат береді, яғни:

1) ҰҚЖ бос;

2) ҰҚЖ-ның жай-күйі ӘК экипажына белгілі;

3) алда ұшып көтерілген әуе кемесі пайдаланылатын ҰҚЖ-ның соңын кесіп өтсе немесе кері бұруды (кері бұруды) орындауға кіріссе, бұл ретте іздегі турбуленттілікке негізделген бойлық эшелондаудың ең аз аралықтары ескеріледі;

4) қонуды орындаған әуе кемесі пайдаланылатын ҰҚЖ-ны босатты;

5) ұшу жолағында кедергілер жоқ;

6) ӘК экипажында ұшу қауіпсіздігіне қатер төндіретін құбылыстар (құстардың топталуы, қауіпті метеокұбырлар, қатты нөсерлі жауын-шашын жағдайларында 600 метрден кем метеорологиялық көріну, оның екпіндерін ескере отырып, жердегі желдің бағыты мен жылдамдығы туралы ақпарат болады);

7) ӘК экипажына диспетчерлік рұқсатта (- да) көрсетілген шеңбердің биіктігін немесе эшелонды (биіктікті) алуға рұқсат етіледі.

Ұшуға диспетчерлік рұқсат әуе кемесінің командирін оны жасауға мәжбүрлеу болып табылмайды, ұшуды жүргізу туралы түпкілікті шешімді әуе кемесінің командирі қабылдайды.

ҰҚЖ-ның жұмыспен қамтылу уақытын азайту мақсатында әуе кемесіне атқарушылық стартпен айналысуға және жүріспен ұшуға рұқсат беруге жол беріледі. Мұндай рұқсатты алғаннан кейін әуе кемесі ҰҚЖ-ға ұшып шығады және ұшып кетеді.

310. ӘДО (ӘАДП) диспетчерінің қонуға рұқсаты мынаны білдіреді:

1) ҰҚЖ-ның жай-күйі ӘК экипажына белгілі;

2) қонуды орындаған алдыңғы әуе кемесі пайдаланылатын ҰҚЖ-ны босатты;

3) төмендеу жолындағы әуе кеңістігі және ұшу жолағы бос;

4) алда ұшып шыққан әуе кемесі пайдаланылатын ҰҚЖ-ның соңын кесіп өтсе немесе кері бұруды (кері бұруды) орындауға кіріссе);

5) әуе кемесінің экипажында ұшу қауіпсіздігіне қауіп төндіретін құбылыстар (құстардың топталуы, қауіпті метеожағдайлар, қатты нөсерлі жауын-шашын

жағдайларында 1000 (0,5 м.миль) метрден кем метеорологиялық көріну, оның екпіндерін ескере отырып, жердегі желдің бағыты мен жылдамдығы) туралы ақпарат болады.

Бұл ретте іздегі турбуленттілікке негізделген бойлық эшелондаудың ең аз аралықтары ескеріледі.

311. ЭДО (ЭАДП) диспетчері әуе кемесінің экипажына қонуға тыйым салады және егер:

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

2) қону алдындағы түзуде әуе кемелері арасында белгіленген эшелондау аралығының бұзылу қаупі туындаса, бұл ретте іздегі турбуленттілікке негізделген бойлық эшелондаудың ең аз аралықтары ескеріледі;

3) ұшу жолағы бос емес;

4) атқарушы стартта тұрған әуе кемесі ұшуға рұқсат алғаннан кейін Екпінді бастамайды, ал қонуға кіретін әуе кемесі қону алдындағы түзу жолда 4 километр (2 м.миль) қашықтықта болады.

312. ЭДО (ЭАДП) диспетчері ЭК экипажын:

1) ҰҚЖ-дағы көрінудің (көрінудің) 2000 метрден(6560 фут) және одан кем және бұлттардың төменгі шекарасы биіктігінің (тік көрінудің) 200 метрден (650 фут) және одан төмен барлық өзгерістері;

2) тікелей қону алдындағы қауіпті метеожағдайлар;

3) метеорологиялық көріну қашықтығы 1000 метрден(3280 фут) кем қатты нөсерлі жауын-шашын);

4) екпіндерді ескере отырып, жердегі желдің бағыты мен жылдамдығының өзгеруі.

313. Ауа райының қауіпті құбылыстары мен жағдайлары туындаған кезде ЭДО (ЭАДП) диспетчері бұл туралы әуе кемесінің экипажын хабардар етеді, қонуды жүргізу туралы шешімді әуе кемесінің командирі қабылдайды. Егер әуе кемесінің командирі қонуға шешім қабылдаса, ЭДО (ЭАДП) диспетчері оған қонуға рұқсат береді, бұл:

1) төмендеу жолындағы әуе кеңістігі және ұшу жолағы бос;

2) қону алдындағы түзуде әуе кемелері арасында эшелондаудың белгіленген аралықтарын бұзу қаупі болмаса;

3) алда ұшып шыққан әуе кемесі пайдаланылатын ҰҚЖ-ның соңын кесіп өтсе немесе кері бұруды (кері бұруды) орындауға кіріссе);

4) ҰҚЖ-ның жай-күйі ЭК экипажына белгілі.

Қонуға диспетчерлік рұқсат әуе кемесінің командирін қонуды жасауға мәжбүрлеу болып табылмайды, қонуды жүргізу туралы түпкілікті шешімді әуе кемесінің командирі қабылдайды.";

315-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"315. ҰҚЖ-ның бос уақытын азайту мақсатында қонуды орындайтын әуе кемесіне мынадай диспетчерлік рұқсаттар беріледі:

1) "аса ауыр" немесе "ауыр" санаттағы әуе кемелерін қоспағанда, ҰҚЖ қону аймағынан тыс жерге қонуды орындауға міндетті";

2) көрсетілген РЖ арқылы ҰҚЖ босату;

3) ҰҚЖ-ны босатуды жеделдетуге міндетті.";

330-1-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"330-1. Ұшып шыққаннан кейін қабылдау-жауап беру құралы істен шыққан жағдайда ӘҚҚ органдары 326-1-тармақтың екінші абзацына сәйкес ұшуды жалғастыруды қамтамасыз етеді.

Әуе кеңістігі аймағында міндетті жауапкермен (TMZ) ұшуды орындау кезінде жоспарланған ұшуға дейін жою мүмкін болмайтын қабылдау-жауап беру құрылғысы істен шыққан жағдайда ӘҚҚ органы:

1) әуе кемесінің экипажынан әуе кемесінің ұшуына дейін қабылдау-жауап беру құралының ақаулығы туралы ақпарат алады;

2) әуе кемесінің экипажымен ұшу уақытын, ұшу бағытын келіседі.";

355-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"355. Қақтығыс жағдайының туындауына әкелетін траектория бойынша жүретін әуе кемелері туралы ақпарат мынадай нысанда беріледі:

1) шартты сағаттық циферблат бойынша есептелетін қақтығыс жағдайын тудыратын әуе кемесінің салыстырмалы пеленгі;

2) қақтығыс жағдайын туғызатын әуе кемесіне дейінгі километрмен (теңіз милясымен) қашықтық;

3) қақтығыс жағдайын туғызатын әуе кемесінің орын ауыстыру бағыты болып табылады;

4) әуе кемесінің эшелоны мен типі, қақтығыс жағдайын туғызатын әуе кемесінің салыстырмалы жылдамдығы (бұл ақпарат болған кезде).";

мынадай мазмұндағы 376-1-тармақпен толықтырылсын::

"376-1. АҰЕ бойынша ұшу кезінде әуе кемесінің ӘҚҚ маршрутынан кетуін көздейтін радиолокациялық векторлау және/немесе маршрутты түзету жағдайында ӘҚҚ органы әуе кемесі ӘК экипажы дербес ұшақ жүргізуге өтетін нүктеге жеткенге дейін кедергілерден биіктіктің ұйғарылған қоры әрдайым сақталатындай диспетчерлік рұқсат береді.

Егер әуе кемесі ӘҚҚ органының әуе кемесінің командирі төмен температураның салдарынан қолайсыз деп есептеген ұшудың абсолюттік биіктігін алуға рұқсат алған кезде әуе кемесінің командирі үлкен абсолюттік биіктікті сұратады. Егер мұндай сұрау салу алынбаса, ӘҚҚ органы рұқсат қабылданды және сақталады деп есептейді.";

378-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"378. Векторлау кезінде әуе кемесін қонуға бет алудың соңғы кезеңін қамтамасыз ету құралына шығару үшін мынадай іс-қимылдар орындалады:

- 1) диспетчер әуе кемесін таниды және бұл туралы әуе кемесінің экипажына хабарлайды;
- 2) диспетчер әуе кемесінің экипажына қонуға кіру схемасын, сондай-ақ қону МПУ (ҰҚЖ-ның таңбаланған нөмірін) хабарлайды);
- 3) диспетчер әуе кемесінің экипажын векторлаудың басталуы мен мақсаты туралы хабардар етеді;
- 4) диспетчер курсты немесе курстар сериясын белгілейді және әуе кемесін көлденең ұшуда қону бағыты желісінде тұрақтандыру үшін глиссадаға (FAF, FAP) кіру нүктесіне дейін кемінде 4 километр (2 Теңіз милі) отырғызу алдындағы түзу жолға  $45^\circ$  (оңтайлы мәні –  $30^\circ$ ) аспайтын бұрышпен шығарады. Жол жүру бағамдарының мәндері үш таңбалы сандармен белгіленеді;
- 5) диспетчер әуе кемесінің экипажын оның орналасқан жері туралы қону алдындағы тікелей жолға шыққанға дейін кемінде бір рет хабардар етеді;
- 6) қонуға бет алудың соңғы кезеңінің жол желісіне шығу бағытын тағайындаумен бір мезгілде қонуға бет алуды орындауға рұқсат беріледі және растау командасы: РМЖ (ILS) бойынша кіру кезінде курстық маякты "басып алу"); кіру жолының соңғы сызығына шығу (RNAV бойынша кіру); алдын ала отырғызу сызығында (NDB, VOR/DME кірісі);
- 7) қонуға кіруді орындауға рұқсат алғаннан кейін әуе кемесінің экипажы қонуға кірудің жарияланған схемасына сәйкес дербес навигацияны қалпына келтіреді, қону жүйелерінің деректерін пайдалана отырып, диспетчердің араласуынсыз қону курсына бұрылуды орындайды.";

мынадай мазмұндағы 393-2 және 393-3-тармақтармен толықтырылсын:

"393-2. Ақпарат әуе кемелерінің бортына ӘҚҚ тиісті уәкілетті органы айқындайтын мынадай тәсілдердің бірін немесе бірнешеуін пайдалана отырып беріледі:

- 1) қабылдауды міндетті түрде растай отырып, тиісті ӘҚҚ органының бастамасы бойынша әуе кемесіне ақпаратты Жолдаудың қолайлы әдісі; немесе
- 2) жалпы шақыруды, қабылдауды растай отырып, барлық тиісті әуе кемелеріне беруді немесе
- 3) радиохабар тарату; немесе
- 4) деректерді беру желісі.

Ескерту. Белгілі бір жағдайларда, мысалы, қонуға кірудің соңғы учаскесі шегіндегі ұшудың соңғы сатыларында әуе кемелері жіберілген берілістерді қабылдауды растай алмайтынын ескеру қажет.

393-3. Жалпы шақырулар бірнеше әуе кемелеріне маңызды ақпаратты, мысалы, қауіпті құбылыстардың күтпеген жерден туындауы, пайдаланылатын ҰҚЖ-ның өзгеруі

немесе қонуға кірудің және қонудың негізгі құралының істен шығуы туралы ақпаратты дереу жеткізу қажет болған жағдайларда ғана пайдаланылады.";

394-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"394. ӘҚҚ органдары әуе кемелерінің бортынан арнайы хабарламаларды басқа тиісті әуе кемелеріне, олармен байланысты метеорологиялық органға және ӘҚҚ басқа тиісті органдарына береді.

ӘҚҚ органы диспетчерінің әуе кемесінің бортынан басқа әуе кемелерінің бортына арнайы хабарламаны беруі метеорологиялық бақылау органы осы хабарлама негізінде жасалған SIGMET және (немесе) AIRMET ақпаратын шығарғаннан кейін тоқтатылады. SIGMET және AIRMET ақпараты әуе кемелерінің бортына олардың бүкіл қолданылу кезеңі ішінде беріледі.";

мынадай мазмұндағы 394-1-тармақпен толықтырылсын:

"394-1. SIGMET және AIRMET тиісті ақпараты, сондай-ақ SIGMET ақпаратын дайындау кезінде пайдаланылмаған әуе кемелерінің бортынан арнайы хабарламалар туралы хабарламалар 393-2-тармақта көрсетілген бір немесе бірнеше тәсілдерді пайдалана отырып, әуе кемелерінің бортына беріледі.

Әуе кемелерінің бортынан арнайы хабарламалар туралы хабарламаларды олар шығарылғаннан кейін 60 минут ішінде "жоғары" байланыс желісі бойынша беру керек.

Әуе кемелерінің бортынан арнайы хабарламалар туралы хабарламалар және ӘҚҚ органдары әуе кемелеріне жіберетін SIGMET және AIRMET ақпараты әуе кемесінің ұшу бағыты бойынша қазіргі сәтте әуе кемесінің орналасқан жерінен ұшу уақытының 2 сағаты шегінде бағыттың бір бөлігін қамтиды.";

486-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"486. ӘК ұшу траекторияларын оңтайландыру мақсатында векторлау рәсімін қолданумен қатар, стандартты ұшып шығу немесе келу маршруттарының, стандартты ұшып шығу немесе аймақтық навигацияның келу маршруттарының траекториялары бойынша жүретін ӘК үшін ӘҚҚ органы "тікелей" рәсімін қолданады.

"Тікелей" рәсімі әуе кемесіні ұшып шығудың немесе келудің стандартты маршруттарының ағымдағы стандартты траекториясына, аймақтық навигацияның ұшып шығудың немесе келудің стандартты маршруттарына тиесілі нүктеге бағыттау үшін пайдаланылады. Осы нүктеге жеткен кезде ӘК пайдаланылатын стандартты траектория немесе ұшу маршруты бойынша ұшуды дербес жалғастырады.

Қонуға кіру кезінде рұқсат if (аралық бақылау нүктесі) нүктесіне дейін if-тегі жол сызығының өзгеруі  $45^{\circ}$  - тан аспаған жағдайда қолданылады. FAF (қонуға кірудің соңғы бақылау нүктесі) "тура" рұқсаты қолданылмайды.";

мынадай мазмұндағы 487 және 488-тармақтармен толықтырылсын:

"487. Қону алдындағы түзуде аймақтық навигацияның RNP APCH ерекшелігі бойынша кіруді орындайтын ӘК болған және әуе кемесі экипажының спутниктер



сигналының (GNSS) жоғалғаны туралы баяндамасын алған кезде ӘҚҚ органы ӘК экипажының шешімін және қонудың қолда бар құралдары бойынша қалыптасатын әуе жағдайын ескере отырып, сондай-ақ қонудың осы құралдары үшін белгіленген схемаларға (екінші айналымға кету) немесе екінші айналымға кету кезінде векторлауды енгізуге сәйкес қонуға кіруді қамтамасыз ету бойынша іс-қимылдарды қабылдайды.

488. ӘК экипажы аймақтық навигация маршруты, аймақтық навигацияның стандартты келу (ұшып шығу) маршруты бойынша ұшуды орындау кезінде GNSS сигналының дәлдігінің төмендеуі/жоғалуы туралы хабарлаған кезде ӘҚҚ органы осы ақпаратты байланыста болатын басқа ӘК-ге береді. Ұшу қауіпсіздігін басқару жүйесі шеңберінде аэронавигациялық қызмет көрсетуді беруші әк экипажының аймақтық навигация маршруты, аймақтық навигацияның стандартты келу (ұшып шығу) маршруты бойынша ұшуды орындау кезінде GNSS сигналының дәлдігі/жоғалуы туралы немесе навигациялық қателіктердің болуы (белгіленген параметрлерден асатын қашықтыққа маршрут осінен ауытқу) туралы хабарлауы кезінде ӘҚҚ органдарынан ақпарат жинауды жүзеге асырады.";

2-қосымша осы Нұсқаулыққа 1-қосымшаға сәйкес жаңа редакцияда жазылсын;

қосымшалар 1, 2, 3, 4, 5, 6-қосымшалар 3-қосымша осы Нұсқаулыққа 2, 3, 4, 5, 6, 7-қосымшаларға сәйкес жаңа редакцияда жазылсын.

2. "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 актілерінің мемлекеттік тізілімінде № 15852 болып тіркелген, 2019 жылғы 6 тамыздағы Қазақстан Республикасының нормативтік құқықтық актілерінің эталондық бақылау банкінде электрондық түрде жарияланған) мынадай өзгерістер мен толықтырулар енгізілсін:

көрсетілген бұйрықпен бекітілген Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясында ұшуды жүргізу қағидаларында:

1-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

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

Осы Қағидалар Халықаралық Азаматтық авиация туралы конвенцияға (бұдан әрі-Конвенция) қосымшаларда жазылған халықаралық стандарттар мен Ұсынылатын практика талаптарына сәйкес орындалатын коммерциялық әуе тасымалдарын, авиациялық жұмыстарды және жалпы мақсаттағы авиацияның ұшуларын жүзеге асыру мақсатында осы мемлекеттің талаптарына (ашық теңіздер үшін белгіленген ИКАО

талаптарына) қайшы келмесе, Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде, сондай-ақ басқа мемлекеттің (ашық теңіздердің) әуе кеңістігінде ұшуды жүргізу тәртібін айқындайды. - (DOC 8168 OPS/611 (PANS-OPS), "барлық ауа-райы ұшулары бойынша нұсқаулық" (Doc 9365 AN/910).";

2-тармақ:

мынадай мазмұндағы 12-2) тармақшамен толықтырылсын:

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

мынадай мазмұндағы 73-1) тармақшамен толықтырылсын:

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

99) тармақша мынадай редакцияда жазылсын:

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

мынадай мазмұндағы 114-1) тармақшамен толықтырылсын:

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

мынадай мазмұндағы 117-1) тармақшамен толықтырылсын:

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

мынадай мазмұндағы 133-1) тармақшамен толықтырылсын:

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

подпункт 139) мынадай редакцияда жазылсын:

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

мынадай мазмұндағы 190) тармақшамен толықтырылсын:

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

20-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

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

мынадай мазмұндағы 96-1-тармақпен толықтырылсын:

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

мынадай мазмұндағы 98-1 және 98-2-тармақтармен толықтырылсын:

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

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

2) авиациялық оқиғаны немесе инцидентті тексеруге байланысты оқиғаға қатысы жоқ Қылмыстық талқылауда пайдалану үшін сұратылады және Халықаралық Азаматтық авиация ұйымы туралы конвенцияға 19-қосымшада көзделген қорғауға жатады; немесе

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

98-2. Халықаралық Азаматтық авиация ұйымы туралы конвенцияға 13-қосымшаға сәйкес авиациялық оқиғаны немесе инцидентті тексеруге жатпайтын мақсаттарда, Халықаралық Азаматтық авиация ұйымы туралы конвенцияға 19-қосымшада көзделетін жазбалар немесе түсіндірмелер қорғалуға жататын жағдайларды қоспағанда,

FDR, ADRS, сондай-ақ В класты және С класты AIR және AIRS сияқты өздігінен жазатын құралдардың жазбаларын немесе түсіндірмелерін пайдалануға рұқсат етілмейді.

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

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

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

4) иесіздендірілген; немесе

5) оларға қол жеткізуді қорғау қағидалары сақтала отырып ұсынылады.";  
мынадай мазмұндағы 101-1-тармақпен толықтырылсын:

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

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

мынадай мазмұндағы 104-1-тармақпен толықтырылсын:

"104-1. Деректердің тіркелуін тексеру мынадай тәртіппен жүргізіледі:

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

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

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

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

5) CVR немесе CARS сигналдарының жазбаларын тексеру CVR немесе CARS жасаған жазбаларды жаңғырту арқылы жүргізіледі. Әуе кемесінің бортында CVR

немесе CARS орнатылғаннан кейін әуе кемесінің бортындағы әрбір көздің, сондай-ақ барлық талап етілетін сигналдардың Айқындылыққа қойылатын стандартты талаптарға жауап беретініне көз жеткізу мақсатында басқа да тиісті сыртқы көздердің тексеру сигналдарын жазу жүргізіледі;

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

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

мынадай мазмұндағы 105-1-тармақпен толықтырылсын:

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

мынадай мазмұндағы 114-1-тармақпен толықтырылсын:

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

мынадай мазмұндағы 166-1-тармақпен толықтырылсын:

"166-1. ӘКК ұшуды қамтамасыз етеді:

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

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

218-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

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

мынадай мазмұндағы 218-1-тармақпен толықтырылсын:

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

219-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

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

мынадай мазмұндағы 219-1, 219-2 және 219-3-тармақтармен толықтырылсын:

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

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

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

222-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"222. Фольгаға механикалық жазумен, жиіліктік модуляция (ӘЧ) әдісімен тіркеумен, фотопенкаға немесе магниттік таспаға жазумен FDR және ADRS пайдаланылмайды.";

223, 224-тармақтар алып тасталсын;

225-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

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

мынадай мазмұндағы 226-1, 226-2, 226-3 және 226-4-тармақтармен толықтырылсын:

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

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

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

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

мынадай мазмұндағы 228-1, 228-2, 228-3, 228-4, 228-5, 228-6 және 228-7-тармақтармен толықтырылсын:

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

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

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

228-4. 2016 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін ИКАО Конвенциясына 6-қосымшаға 8-толықтырудың 5.1.2-тармағында санамаланған және CVR орнату

көзделетін деректерді беру желісі бойынша байланысты қолданудың қандай да бір түрлерін орнату және пайдалану мақсатында модификацияланған барлық ұшақтарда осындай байланыс желісі бойынша берілетін хабарламаларды соққыға төзімді борттық өздігінен жазатын құрал тіркейді.

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

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

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

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

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

230-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

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

мынадай мазмұндағы 230-1, 230-2 және 230-3-тармақтармен толықтырылсын:

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

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

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

1) пайдаланушының мүмкіндіктері;



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

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

4) нақты алдын алу шаралары.";

292-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"292. Пайдаланушы, бұған арнайы рұқсат болған жағдайларды қоспағанда, аумағы үстінен ұшу орындалатын мемлекеттер белгілегеннен кем болмайтын ұшудың ең төменгі абсолюттік биіктіктерін белгілеуге жауап береді.";

294-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"294. Пайдаланушылар есептейтін ұшудың ең төменгі абсолюттік биіктіктерін айқындау әдісін Уәкілетті ұйым мақұлдайды. Жазық, таулы жердегі кедергілерді есепке алуды және Қазақстан Республикасының AIP-де жарияланатын ұшудың ең төменгі абсолюттік биіктігін айқындауды "әуе кемелерінің ұшуын жүргізу (Doc 8168 OPS/611)" ИКАО құжатының талаптарына сәйкес аэронавигациялық қызмет көрсетуді беруші жүзеге асырады. II Том көзбен шолып ұшу және аспаптар бойынша ұшу схемаларын құру".";

мынадай мазмұндағы 295-1 және 295-2-тармақтармен толықтырылсын:

"295-1. MOCA, AMA, MSA сияқты ұшудың ең аз абсолюттік биіктігін және векторлаудың ең аз абсолюттік биіктігін аэронавигациялық қызмет көрсетуді жеткізуші Doc 8168 OPS/611 2-томға ("ӘК ұшуларын өндіру" ИКАО-ның PANS-OPS) сәйкес айқындайды және азаматтық авиацияда аэронавигациялық ақпаратпен қамтамасыз ету Қағидаларын бекіту туралы Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2017 жылғы 30 маусымдағы № 420 бұйрығына (нормативтік құқықтық актілердің мемлекеттік тіркеу Тізілімінде № 15427 болып тіркелген) жарияланды.

295-2. Moca, AMA және MSA сияқты ұшудың ең төменгі абсолюттік биіктіктері, сондай-ақ векторлаудың ең төменгі абсолюттік биіктігін қоспағанда, аспаптар бойынша ұшу схемаларындағы нүктелер аралығының ең төменгі абсолюттік биіктіктері температура бойынша түзетуді ескермейді. Температура бойынша түзетуді осы Қағидаларға 7-қосымшаның 3-тармағына сәйкес ӘК экипаждары жүргізеді. ӘҚБ-ның ең төменгі абсолюттік биіктіктерінің карталарында жарияланатын векторлаудың ең төменгі абсолюттік биіктіктерінің температурасы бойынша түзетуді аэронавигациялық қызмет көрсетуді беруші қажет болған кезде осы Қағидаларға 7-қосымшаның 3-тармағына сәйкес жүргізеді.";

296-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"296. ӘК пайдаланушылары айқындайтын ұшудың ең төменгі абсолюттік биіктіктерін айқындау әдістері осы Қағидаларға 7-қосымшада келтірілген.";

323-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"323. Көлденең ұшуда қону бағыты желісінде ӘК тұрақтандыру үшін аспаптар бойынша қонуға кірудің соңғы учаскесіне ӘК жақындауы глиссадаға (FAF, FAP) кіру нүктесіне дейін кемінде 4 км (2 м.миль) отырғызу алдындағы түзуге қатысты кемінде 45 градустан (оңтайлы мәні - 30 градус) аспайтын бұрышпен қамтамасыз етіледі.";

417 және 418-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"417. АҰҚ мыналарды көздейді:

1) ұшу-навигациялық аспаптар бойынша ӘК ұшуларын орындау;

2) бақыланатын әуе кеңістігінде ұшуға диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз ету және бақыланбайтын әуе кеңістігінде сұрау салу бойынша ұшу-ақпараттық қызмет көрсетуді қамтамасыз ету болып табылады.

418. КҰЕ бойынша ұшулар осы Қағидаларға 14-қосымшада көрсетілген метеорологиялық жағдайларда, ал теңіздің орташа деңгейінен 3050 метр (10000 фут) биіктіктен төмен аспаптық жылдамдықпен сағатына 463 километрден (250 торап) аспайтын жағдайда орындалады):

1) күндіз;

2) ымырт кезінде-жарық техникалық құралдармен жабдықталған немесе ауадан және әуеайлақтарға (алаңдарға) қону алаңдарын іріктей отырып, жарық техникалық құралдармен жабдықталмаған әуеайлақтарға (қону алаңдарына) ұшу кезінде, таң атқаннан кейін кемінде 30 минут өткен соң және қараңғы түскенге дейін кемінде 30 минут бұрын;

3) күндіз және түнде дүлей апаттар кезінде халыққа шұғыл медициналық және (немесе) гуманитарлық көмек көрсету, осы Қағидаларға 6-қосымшаға сәйкес іздестіру-құтқару, авариялық-құтқару жұмыстарын, жаттығу және аса маңызды ұшуларды орындау үшін жүргізіледі.

4) түнде АҰЕ бойынша ұшуға рұқсат етілген, әк жарық техникалық құралдарымен жабдықталған әуеайлақтарға (қону алаңдарына) ұшуды орындауға рұқсат етіледі.

КҰЕ бойынша ұшуларды түнде АҰЕ бойынша ұшуға жіберілген ұшу экипажы орындайды.";

421-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"421. КҰЕ бойынша бұлттардың үстінен олардың саны ұшу биіктігінен 2 октанттан аспаған кезде ұшуға рұқсат етіледі. Бұл жағдайда бұлттардың жоғарғы шекарасынан әуе кемесіне дейінгі қашықтық кемінде 300 м (1000 фут) болуы тиіс.";

422-тармақ алып тасталсын;

424-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"424. ӘҚК органының диспетчерлік рұқсаттарында басқа нұсқаулар болмаған кезде жер немесе су бетінен 900 метрден (3000 фут) астам биіктікте КҰЕ бойынша көлденең крейсерлік ұшулар әуе қозғалысын ұйымдастыру және оған қызмет көрсету жөніндегі нұсқаулықта келтірілген ұшу эшелондарын бөлу схемасына сәйкес жол желісінің бағытын ескере отырып, крейсерлік эшелонда (абсолюттік биіктікте) орындалады,

Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің міндетін атқарушының 2011 жылғы 16 мамырдағы № 279 бұйрығымен бекітілген (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 7006 болып тіркелген) (бұдан әрі – Нұсқаулық).";

431-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"431. Диспетчерлік аймақта шынайы биіктіктерде авиациялық жұмыстарды орындау кезінде ӘК экипажы ӘҚҚ органында ұшу ауданы мен биіктік диапазонын алдын ала келіседі.";

436 және 437-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"436. ІЖӨ-ге немесе АҰЕ бойынша ұшуға ауысқан кезде ӘКК бақыланатын әуе кеңістігінде өзінің іс-қимылын және ұшу эшелонын (биіктігін) ӘК арасындағы белгіленген аралықтарды қамтамасыз ететін ӘҚҚ органымен келіседі. Бақыланбайтын әуе кеңістігінде АҰҚ бойынша ұшуға ауысқан кезде ӘКК тіба жиілігін пайдалана отырып, осы аудан үшін АҰҚ бойынша ең төменгі абсолюттік биіктіктен төмен емес биіктікті алады.

437. ӘК КҰЕ бойынша ұшу үшін белгіленген минимумнан төмен жағдайға түскен кезде көзбен шолып ұшуға көшу мақсатында белгіленген ең төменгі биіктіктен төмен төмендетуге жол берілмейді. Бұл жағдайда ӘКК АҰЕ бойынша ұшуға көшуді немесе ұшып шығу әуеайлағына қайтару үшін 180 градусқа бұруды жүзеге асырады немесе жақын маңдағы әуеайлаққа қонуды орындайды.

180 градусқа бұруды орындағаннан кейін көзбен шолып ұшуға ауысу мүмкін болмаған кезде ӘКК ӘК-ні биіктікті алуға ауыстырады және осы Қағидаларға 24-қосымшада көрсетілген ұшу эшелондарын бөлу схемасына сәйкес осы аудандағы АҰЕ бойынша ұшудың ең аз абсолюттік биіктігінен жоғары биіктікті алады.";

447-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"447. Іздестіру-құтқару және авариялық-құтқару жұмыстарын, шұғыл медициналық көмек көрсету үшін санитариялық авиацияның ұшуларын, аса маңызды ұшуларды, аса маңызды ұшулар мен күндіз және түнде жаттығу ұшуларын орындау үшін ӘК айдауды орындау мақсатында ұшу кезінде ЗТҚҚ қолданылады.

Диспетчерлік аймақта ҚҚСП осы Қағидаларға 6-қосымшада келтірілген кедергі үстіндегі биіктіктердің ең аз қорларының талаптары мен метеорологиялық жағдайларды сақтаған кезде қолданылады.";

450-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"450. ЗТҚС әк диспетчерлік аймағында ұшудың ең жоғары жылдамдығы сағатына 260 километрден (140 торап) аспайтын мынадай ұшу түрлері үшін орындалады:

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

2) түнде-шұғыл медициналық көмек көрсету үшін санитариялық авиацияның ұшуларын, іздестіру-құтқару және авариялық-құтқару жұмыстарын, аса маңызды ұшуларды орындау кезінде жүзеге асырылады;

3) күндіз және түнде – жаттығу ұшуларын орындау кезінде.

260 км/сағ жылдамдықты (140 торап) 1500 м төмен көріну кезінде ұшуды орындайтын тікұшақтар пайдаланбайды.

Тікұшақтардың ЗТҚП бойынша ұшулар үшін пайдаланатын ең аз көріну және жылдамдық мәндері осы Қағидаларға 6-қосымшаның 2-кестесінде келтірілген.";

463-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"463. ӘҚК органы 900 метр (3000 фут) биіктікте немесе теңіздің орташа деңгейінен төмен биіктікте ұшу үшін басқа нұсқаулар берген жағдайларды қоспағанда, G сыныбының бақыланбайтын әуе кеңістігінде АҰҚ бойынша ұшу осы Қағидаларға 24-қосымшада келтірілген ұшу эшелондарын бөлу схемасына сәйкес осы ауданда ұшудың ең аз абсолюттік биіктігінен жоғары биіктікте орындалады.

Бақыланатын әуе кеңістігінің төменгі шекарасынан төмен орындалатын ұшуларды қоса алғанда, бақыланбайтын әуе кеңістігінде АҰҚ бойынша ұшулар кезінде ұшудың неғұрлым төмен қолайлы биіктігін (эшелонын) айқындау әуе кемесі командирінің міндеті болып табылады. Ағымдағы немесе болжамды қиһ және температура мәндері ескеріледі.

Бақыланатын әуе кеңістігінен төмен ұшулар кезінде, егер биіктік өлшегіштің көрсеткіштеріне түзетулер бақыланатын әуе кеңістігінде тік аралық бұзылатын шамаға дейін өссе, әуе кемесінің командирі тиісті ӘҚК органынан рұқсат алады.";

465-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"465. Бақыланатын әуе кеңістігінде ұшу эшелонын өзгерту, осы Қағидалардың 502-тармағында көзделген жағдайларды қоспағанда, ӘҚК органының рұқсаты немесе нұсқауы бойынша жүргізіледі.";

468-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"468. АҰҚ бойынша бақыланатын әуе кеңістігінде ӘК ұшуы басқарылатын тиісті ӘҚК органының диспетчері:

1) ұшу эшелондарын (биіктіктерін) дұрыс тағайындайды;

2) тік, көлденең эшелондаудың белгіленген аралықтарын қамтамасыз етеді;

3) радиолокациялық бақылау (бұдан әрі – РЛК) болған кезде ӘК ұшу маршрутының, диспетчерлік ауданнан (аймақтан) шығу схемасының, төмендеу және қонуға кірудің ұсталуын бақылауды жүзеге асырады);

4) әуе кемесінің экипажына метеорологиялық жағдайлар туралы, РЛК болған кезде берілген ұшу траекториясынан ауытқулар туралы және қажет болған жағдайда әуе және орнитологиялық жағдай туралы ақпаратты уақтылы және дұрыс ұсынады;

5) ӘК экипаждарына негізделген нұсқаулар мен ұсынымдарды береді.";

489-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"489. ӘК ұшудың барометрлік биіктігін есептеу ұшу кезінде жүргізіледі:

1) өту биіктігінде және одан төмен тораптық диспетчерлік аудан (диспетчерлік аймақ) шегінде - әуеайлақтың QNH мәні бойынша;

2) өту биіктігінде және тораптық диспетчерлік ауданның (диспетчерлік аймақтың) шегінен төмен ұшу кезінде-теңіздің орташа деңгейіне келтірілген маршруттағы (сектор , аудан) ең төменгі атмосфералық қысым бойынша;

3) өту эшелонында және одан жоғары – стандартты атмосфералық қысым бойынша 1013,25 гПа (760 мм.рт.- құжат).

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

491 және 492-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

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

1) 1013,25 гПа мәніне (760 мм.рт.ст.) - өту биіктігін кесіп өту кезінде;

2) өту биіктігінде және одан төмен ұшу кезінде теңіздің орташа деңгейіне келтірілген ұшу маршруты бойынша (сектор, аудан) ең аз атмосфералық қысымның мәніне – белгіленген рубежде немесе ӘҚҚ органының нұсқауы бойынша рұқсат етіледі .

492. Ұшу биіктігін (эшелонын) ұстау жүргізіледі:

1) 1013,25 гПа мәні бойынша (760 мм.рт.ст.) - эшелонды (биіктікті) алу кезінде өту биіктігінен және ӘК төмендеген кезде ұшу эшелонынан өту эшелонына дейін;

2) әуеайлақтың QNH бойынша-ұшып көтерілуден өту биіктігіне дейін және әуеайлақтың қону эшелонынан қонуға дейін тораптық диспетчерлік аудан ( диспетчерлік аймақ) шегінде;

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

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

496-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

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

1) 1013,25 гПа (760 мм.рт.өту эшелонын кесіп өту кезінде әуеайлақтың QNH мәніне

;

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

QFE мәні әк экипажының сұрауы бойынша ұшу биіктігін бақылау үшін ғана беріледі.";

504-тармақ алып тасталсын;

510-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"510. Күту аймағындағы ұшу рәсімдері және қонуға кіру үшін күту аймағынан шығу тәртібі аэронавигациялық ақпарат жинақтарында жарияланады. Күту аймағындағы ұшулар ИВП ережелеріне сәйкес жүргізіледі.

Егер күту аймағына кіру және шығу тәртібі аэронавигациялық ақпарат құжаттарында жарияланбаса, онда осы Қағидаларға 15-қосымшаның ережелерін басшылыққа алған жөн.";

523, 524, 525 және 526-тармақтар алып тасталсын;

мынадай мазмұндағы 558-1, 558-2-тармақтармен толықтырылсын:

"558-1. Ұшуды бастар алдында ӘҚК белгіленген ұшуға қатысты барлық қолда бар метеорологиялық ақпаратпен танысады. Ұшып шығу орнының маңайынан тыс ұшуға және аспаптар бойынша ұшу қағидалары бойынша әрбір ұшуға дайындық мыналарды қамтиды:

1) Ағымдағы метеорологиялық мәліметтер мен болжамдарды зерделеу;

2) Егер ұшу ауа райы жағдайлары салдарынан жоспарланғандай орындалмаса, баламалы іс-қимылдарды жоспарлау.

558-2. КҰЕ бойынша орындалатын ұшу ағымдағы метеорологиялық мәліметтер немесе ағымдағы мәліметтер мен болжамдарды іріктеу ӘК КҰЕ сәйкес жүретін маршруттағы немесе маршруттың бір бөлігіндегі метеорологиялық жағдайлар тиісті уақытқа осы ережелерді сақтау мүмкіндігін қамтамасыз ететіндігін көрсетпегенше басталмайды.";

618 және 619-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"618. Азаматтық ӘК-ге техникалық қызмет көрсетуді және жөндеуді авиациялық техникаға техникалық қызмет көрсету және жөндеу жөніндегі сертификатталған ұйымдар, уәкілетті ұйым берген немесе таныған қолданыстағы куәлігі бар авиация персоналы жүргізеді.

Пайдаланушы техникалық қызмет көрсетуді реттеу жөніндегі нұсқаулыққа сәйкес техникалық қызмет көрсету жөніндегі барлық жұмыстардың жүргізілуін бақылауды қамтамасыз ететін адамды немесе тұлғалар тобын жұмысқа жалдайды.

Пайдаланушы техникалық қызмет көрсету бағдарламасына (регламентіне) сәйкес өз ӘК-іне техникалық қызмет көрсетуді жүргізуді қамтамасыз етеді.

619. Пайдаланушы мынадай тіркелетін деректердің кезең ішінде сақталуын қамтамасыз етеді:

1) әк және қызмет ету мерзімі шектелген барлық агрегаттарды пайдаланудың жалпы уақыты (тиісінше сағат, күнтізбелік уақыт және цикл);

2) ұшу жарамдылығын сақтау туралы барлық міндетті ақпараттың сәйкестігі туралы ағымдағы мәліметтер;

3) модификациялар мен жөндеулер туралы тиісті толық деректер;

4) әк немесе оның агрегаттарына міндетті жөндеуаралық қызмет мерзімін сақтай отырып, соңғы техникалық қызмет көрсетуден кейін пайдалану уақыты (тиісінше сағат, күнтізбелік уақыт және цикл);

5) ӘК техникалық қызмет көрсету бағдарламасын сақтау туралы ағымдағы мәліметтер;

6) пайдалануға рұқсат беру сертификатына қол қою кезінде барлық талаптардың орындалғанын куәландыратын техникалық қызмет көрсету туралы толық деректер.

Жоғарыда көрсетілген 1) -5) тармақшалардағы тіркелетін деректер тиісті агрегатты пайдаланудан түпкілікті алынғаннан кейін кемінде 90 (тоқсан) күн сақталады, ал осы тармақтың 6) тармақшасында көрсетілген тіркелетін деректер пайдалануға рұқсат беру сертификатына қол қойылғаннан кейін 3 жыл сақталады.";

мынадай мазмұндағы 620-1-тармақпен толықтырылсын:

"620-1. Техникалық қызмет көрсету жөніндегі ұйым ондағы ақпаратты ағымдағы талаптарға сәйкес келтіру үшін рәсімдер жөніндегі нұсқаулыққа қажетті өзгерістер енгізуді қамтамасыз етеді.

Рәсімдер бойынша басшылыққа барлық түзетулердің даналары басшылық берілген барлық ұйымдарға немесе тұлғаларға дереу жіберіледі.";

644-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"644. Бақыланбайтын әуеайлақтарда ұшып көтерілудің басталу орнын және оның бағытын ӘКК айқындайды. Ұшып көтерілу алдында диспетчерлік аймақта орналасқан бақыланбайтын әуеайлақта ӘКК өзі жауапты ауданында орналасқан ӘҚҚ органының жиілігінде ұшып көтерілудің орны мен магниттік бағытын береді.";

677-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"677. Егер ӘК бұрын берілген маршруттан ауытқумен бағыттала бастаған жағдайда, экипажға ӘҚҚ органы осындай бағыттаудың мақсаттары туралы хабарлайды.

АҰЕ бойынша ұшу кезінде әуе кемесінің ӘҚҚ маршрутынан кетуін көздейтін радиолокациялық векторлау және/немесе маршрутты түзету жағдайында ӘҚҚ органы әуе кемесі ӘК экипажы дербес ұшақ жүргізуге өтетін нүктеге жеткенге дейін кедергілерден биіктіктің ұйғарылған қоры әрдайым сақталатындай диспетчерлік рұқсат береді.

Егер әуе кемесі ӘҚҚ органының әуе кемесінің командирі төмен температураның салдарынан қолайсыз деп есептеген ұшудың абсолюттік биіктігін алуға рұқсат алған кезде әуе кемесінің командирі үлкен абсолюттік биіктікті сұратады. Егер мұндай сұрау салу алынбаса, ӘҚҚ органы рұқсат қабылданды және сақталады деп есептейді.";

мынадай мазмұндағы 687-1-тармақпен толықтырылсын:

"687-1. егер ӘКК ҰҚЖ бетінің жай-күйі туралы қолда бар ақпаратқа сәйкес ұшақтың ұшу-техникалық сипаттамалары қауіпсіз қонудың орындалатынын растайтынына көз жеткізбесе, қонуға кіру әуеайлақтан асып кетуден 300 м (1000 фут) төмен жалғаспайды.";

мынадай мазмұндағы 703-1-тармақпен толықтырылсын:

"703-1. Егер ҰҚЖ-дағы тежеудің нақты тиімділігі хабарланғандай жақсы болмаса, ӘКК әуе кемесінің бортынан хабарлама жібереді.";

мынадай мазмұндағы 722-1-тармақпен толықтырылсын:

"722-1. егер ӘКК немесе екінші пилот бір үлгідегі әртүрлі модификациядағы ӘК-де немесе әртүрлі үлгідегі ӘК-де, бірақ пайдалану рәсімдерінің, жүйелерінің және басқарудың ұқсас сипаттамаларымен ұшуды орындайтын болса, онда азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйым ӘК пайдаланушы ӘКП-ға енгізетін тиісті өзгерістердің негізінде осы Қағиданың 722-тармағында көзделген ӘК-нің әрбір модификациясына немесе әрбір үлгісіне қатысты талаптар қандай жағдайларда біріктірілуі мүмкін екендігі туралы шешім қабылдайды.";

мынадай мазмұндағы 798-1-тармақпен толықтырылсын:

"798-1. пайдаланушы шаршауға байланысты ұшу қауіпсіздігі үшін тәуекелдерді басқару мақсатында Қазақстан Республикасының азаматтық және эксперименттік авиациясының ӘК экипаждары мүшелерінің жұмыс уақыты мен демалысын ұйымдастырудың белгіленген қағидаларына сәйкес келетін ұшу уақытының, ұшу жұмыс уақытының, жұмыс уақытының нормаларын және демалыс уақытына қатысты талаптарды әзірлейді.";

882-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"882. Пайдаланушы өзі ұшуларды орындайтын барлық әуе кеңістігі шегінде ұшақтарды алып жүру мақсатында ӘК үшін техникалық бақылау мүмкіндігін қамтамасыз етеді.";

мынадай мазмұндағы 883-1-тармақпен толықтырылсын:

"883-1. азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйым пайдаланушы іске асыратын тәуекелдерді бағалаудың бекітілген процесінің нәтижелеріне сүйене отырып, пайдаланушыға хабарламаларды автоматты түрде беру аралықтарын өзгертуге рұқсат береді. Бұл процесс осындай өзгерістерден туындаған пайдалану тәуекелдерін қалай басқаруға болатындығын көрсетеді және кем дегенде мыналарды қамтиды:

1) ӘҚҚ органдарымен байланыс орнату жүйелері мен процестерін қоса алғанда, ұшуларға басшылық жасау жүйелерінің және пайдаланушының процестерінің мүмкіндіктері;

2) ұшақтың және оның жүйелерінің мүмкіндіктері;

3) ұшақтың орналасқан жерін анықтауға және онымен байланысты ұстауға арналған қолда бар құралдар;



4) хабарламаларды автоматты түрде берудегі Интервалдардың жиілігі мен ұзақтығы ;

5) ұшу экипажының іс-қимылы тәртібіндегі өзгерістерден туындаған адам факторларының салдары;

6) тәуекелді азайту жөніндегі нақты шараларды және авариялық жағдайдағы іс-қимыл тәртібін қамтуға тиіс.";

904-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"904. Ұшу аудандарында немесе PBN тиісті навигациялық ерекшеліктері бар бағыттар бойынша ұшуларға, сондай-ақ рұқсат етілген талап етілетін (AR) PBN навигациялық ерекшеліктерінің негізінде ұшуларға ӘК бекітуді уәкілетті ұйым осы Қағидалардың 19-тарауының 1-параграфының ережелеріне сәйкес жүзеге асырады.";

967-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"967. Метеорологиялық жағдайлардан басқа ұшудың қауіпті жағдайларымен кездесу кезінде ӘҚК органына дереу хабарланады.

Осылайша берілетін хабарламалар басқа әуе кемелерінің қауіпсіздігін қамтамасыз ету тұрғысынан пайдалы болуы мүмкін егжей-тегжейлерді қамтиды.";

995-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"995. Таулы жерлерде ұшқан кезде шатқалдар бойынша бағыт салуға рұқсат етіледі, бұл ретте шатқалдың ұшу биіктігіндегі ең аз ені кемінде 500 м (1650 фут) құрайды және 180 градусқа бұрылу мүмкіндігін қамтамасыз етеді. Бұруды орындау кезінде тірек бұранда қалақтарының ұшынан тау баурайларына дейінгі ең аз арақашықтық-кемінде 50 м.";

мынадай мазмұндағы 1089-1-тармақпен толықтырылсын:

"1089-1. жоғары биіктіктерде ұшуға арналған тұмшаланбаған тікұшақтар оттегі сақтауға және беруге арналған аппаратурамен жабдықталады, оның қоры осы Қағидалардың 6-тарауының 21-параграфына сәйкес бортта болуы қажет.";

1093-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1093. Тікұшақты борттық аспаптармен, жабдықтармен қамтамасыз етуге қатысты ережелер осы Қағидалардың 11 – тарауының 14-параграфында және 13-тарауы 8-параграфының 1151-1155-тармақтарында қамтылады.";

мынадай мазмұндағы 1094-1, 1094-2, 1094-3, 1094-4 және 1094-5-тармақтармен толықтырылсын:

"1094-1. АҰЕ бойынша немесе түнде ұшуды орындайтын тікұшақ байланыс радиожабдықтарымен жабдықталады.

Мұндай жабдық Қазақстан Республикасының аэронавигациялық ақпарат жинағында ӘҚК тиісті органы үшін жарияланған авиациялық станциялармен және осындай жиіліктерде екі жақты байланысты қолдауға қабілетті.

1094-2. тікұшақтың бортында бірнеше блоктардың бортында байланыс жабдықтарын орнату көзделеді, олардың әрқайсысы басқасына немесе басқа блоктарға

қарамастан, олардың біреуінің істен шығуы кез келген басқа блоктың істен шығуына әкелмейтіндей дәрежеде жұмыс істейді.

1094-3. КҰЕ бойынша ұшуды орындайтын, бірақ бақыланатын ұшуды орындайтын тікұшақ ұшу кезінде кез келген уақытта Қазақстан Республикасының аэронавигациялық ақпарат жинағында тиісті ӘҚК органы үшін жарияланған авиациялық станциялармен және осындай жиіліктерде екі жақты байланысты ұстап тұруға қабілетті байланыс радиожабдығымен жабдықталады.

1094-4. байланысты жабдық сипаттамаларға (PBC) негізделген байланысты жүзеге асыру үшін RCP ерекшелігіне сәйкес келетін ұшулар кезінде тікұшақ осы Қағидалардың 1094-1-1094-3-тармақтарының талаптарын сақтауға қосымша осы Қағидалардың 1049-тармағында көзделген талаптарға сәйкес келеді.

1094-5. сипаттамаларға негізделген навигация үшін навигациялық ерекшелік (PBN) орнатылған ұшу кезінде тікұшақ:

1) оған белгіленген навигациялық ерекшелікке сәйкес ұшуды орындауға мүмкіндік беретін навигациялық жабдықпен жарақталады;

2) әзірлеуші мемлекет немесе тіркеу мемлекеті бекіткен тікұшақ бойынша ұшу басшылығында немесе басқа да құжаттамада көрсетілетін навигациялық ерекшеліктер бөлігінде тікұшақтың мүмкіндіктеріне қатысты ақпараты болады;

3) навигациялық ерекшеліктер бөлігінде тікұшақтың мүмкіндіктеріне қатысты MEL-ге енгізілген ақпараты бар.";

1095-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1095. PBN орнатылған ұшу кезінде навигациялық жабдыққа қойылатын талаптар осы Қағидалардың 10-тарауының 27-параграфында қамтылады.";

мынадай мазмұндағы 1096-1-тармақпен толықтырылсын:

"1096-1. EFB пайдалануға қатысты талаптар осы Қағидалардың 10-тарауының 26-параграфында қамтылады.";

мынадай мазмұндағы 1100-1-тармақпен толықтырылсын:

"1100-1. Егер қолда бар барлық қолжетімді тәсілдермен әуе кемесін қауіпсіз пайдалану үшін осындай ұшу кезінде қажетті және тікелей қажетті жер үсті және/немесе су құралдары, байланыс жабдығы мен навигациялық құралдарды қоса алғанда, ұшу орындалатын көлік операциясының түрін орындауға қойылатын талаптарға жауап беретіндігі анықталмаса, ӘҚК ұшудың басталмауын қадағалайды.";

1132-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1132. Су кеңістігі үстінен ұзақтығы ұлғайтылған ұшуларды орындайтын барлық ұшақтардың бортында адамдарды табуды жеңілдету мақсатында электрлік жарықтандыру құралдарымен жарақталған кемінде бір құтқару кеудешесі немесе борттағы әрбір адамға тең бағалы жеке жүзу құралы болады.";

мынадай мазмұндағы 1138-1-тармақпен толықтырылсын:

"1138-1. осы Қағиданың 1138-тармағына қосымша ұшақтар АҰЕ бойынша ұшуды орындаған кезде немесе бір немесе бірнеше пилотаждық аспаптарды пайдаланбай, олардың қажетті кеңістіктік жағдайын ұстау мүмкін болмаған кезде абсолюттік биіктікті өлшеу және бейнелеудің екі тәуелсіз жүйесімен жабдықталады.";

мынадай мазмұндағы 1143-1 және 1143-2-тармақтармен толықтырылсын:

"1143-1. сертификатталған ең жоғары ұшу массасы 15 000 кг-нан асатын немесе бортында 30-дан астам жолаушыны тасымалдауға рұқсат етілген және 2007 жылғы 1 қаңтардан кейін алғаш рет берілген ұшу жарамдылығының жеке сертификаттары газ турбиналы қозғалтқыштары бар барлық ұшақтар соқтығысуды ескертудің борттық жүйесімен (БСПС II) жабдықталады.

1143-2. соқтығысудың алдын алудың борттық жүйесімен (БСПС II) жабдықталған пайдаланушы ұшу экипажының әрбір мүшесінің БСПС II жабдығын пайдалану және соқтығысудың алдын алу саласында қажетті біліктілік алу үшін тиісті дайындықтан өтуін қадағалайды.";

мынадай мазмұндағы 1155-1-тармақпен толықтырылсын:

"1155-1. борттық өздігінен жазатын құралдар ұшу уақыты ішінде сөндірілмейді.

Борттық өздігінен жазатын құралдардың жазбаларын сақтау үшін соңғылары ұшу уақыты аяқталғаннан кейін ажыратылады және осы Қағидалардың 867-тармағында көрсетілгендей оқиғадан немесе инциденттен кейін қосылмайды.";

1230-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1230. Таулы жерлерде КҰЕ бойынша 600 м (2000 фут) кем биіктікте ұшу және ӘК күшті турбуленттілік аймағына түсу кезінде ӘКК (бақыланатын әуе кеңістігінде диспетчердің рұқсатымен) осы аймақтан биіктік ала отырып ӘК шығарады, ұшып шығу әуеайлағына оралады немесе қосалқы әуеайлаққа келеді.";

1242-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1242. Таулы жерлерде ұшуға дайындық кезінде экипаж қосымша:

1) маршруттың екі жағынан кемінде 50 км жолағында жергілікті жердің рельефін зерделейді, картаға командалық биіктіктерді, шектеу пеленгілерін және қауіпті метеорологиялық құбылыстармен кездескен жағдайда айналып өту маршруттарын белгілейді;

2) АҰЕ бойынша ұшу кезінде бір қозғалтқыш істен шыққан немесе кедергілердің үстіндегі таулы жерлерде 600 м (2000 фут) шынайы қауіпсіз биіктікте ұшу кезінде бағыт бойынша ұшу эшелонын сақтау мүмкіндігін айқындайды;

3) метеожағдайды және ауаның күшті жоғары және төмен ағындарының, қуатты-будақ және будақ-жаңбырлы бұлттардың пайда болу мүмкіндігін, сондай-ақ ұшу және қону аймағындағы орографиялық турбуленттілікті талдайды;

4) шатқалдар мен тау аңғарларының бағытын зерттейді;

5) амалсыз қону үшін пайдалану болжанатын орындарды картадан зерделейді және белгілейді;

б) тауларда орналасқан әуеайлақтардың биіктігін, оларға ұшу және қону ерекшеліктерін, таулы әуеайлақтарда ұшу және қону кезінде барометрлік биіктік өлшегіштерді пайдалану қағидаларын зерделейді;

7) оттегі қорының жеткілікті болуын тексереді және оттегі жабдығының жарамдылығына көз жеткізеді.

Егер бір қозғалтқыш істен шыққан кезде ӘК ұшу массасы ұшу эшелонын ұстап тұруға мүмкіндік бермесе, маршруттан маршруттың екі жағына 10 км (5 теңіз милі) шегінде рельефтен кемінде 600 м (2000 фут) қауіпсіз ұшу биіктігімен жергілікті жер бедерінің төмендеу жағына ауытқу рәсімдері белгіленеді.

Қажет болған жағдайда ұшу картасында командалық биіктіктер бойынша жергілікті жердің бейіні сызылады (жоғары биіктіктерде ұшу үшін биіктік алу және төмендету учаскелері үшін профиль сызылады).";

1244-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1244. КҰҚ бойынша тау жотасын кесіп өту кезінде ӘКК жоғары және төмен ауа ағындарының болуын ескереді. Егер тау жотасына жақындаған кезде түсетін ағындар байқалса және көлденең ұшуды ұстап тұру үшін қозғалтқыштың (қозғалтқыштардың) жұмыс режимін номиналдыға дейін ұлғайту талап етілсе, жергілікті жер бедерінің үстінен 600 м (2000 фут) кем биіктіктегі тау жотасын кесіп өтуге жол берілмейді.";

1379-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1379. Аэрофототүсірілім ұшулары аэрофототүсірілім аппаратурасымен жабдықталған әк-ден жергілікті жерді суретке түсіру мақсатында жүргізіледі.

Аэрофототүсірілім учаскелері үстінен ұшу абсолюттік биіктіктерде (ұшу эшелондарында) жүргізіледі.

Учаскеден учаскеге ұшу және ұшу биіктігін (эшелонын) өзгерту бақыланатын әуе кеңістігінде ӘКК органының рұқсатымен жүргізіледі.";

1381-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1381. Таулы жерлерде ұшу кезінде күн сәулесімен жарықтандырылған және жел жағында орналасқан беткейлерді ұстану қажет.

Орындауға жол берілмейді:

1) турбуленттілік кезінде тау шыңдарының жанында жел соғатын беткейлерде түсіру жүргізу бойынша ұшу;

2) жазық және қыратты жерлерде күннің көкжиектен 15 градустан төмен және курстық көмірден 30 градустан төмен биіктіктерде 100 м (330 фут) кем, ал таулы жерлерде 200 м (660 фут) кем биіктікте күнге қарсы ұшулар;

3) ені берілген биіктікте осы үлгідегі ӘК үшін қисаю бұрышы 20 градус кезінде бұрылудың үш радиусынан кем тұйық аңғарлар мен тау шатқалдарындағы ұшулар.";

6-параграфтың тақырыбы мынадай редакцияда жазылсын:

"6-параграф. Дүлей зілзала кезінде халыққа шұғыл медициналық және (немесе) гуманитарлық көмек көрсетуге, іздестіру-құтқару, авариялық-құтқару жұмыстарын орындауға арналған ұшу сапарлары және аса маңызды ұшу сапарлары.";

1406, 1407-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"1406. Табиғи апаттар кезінде халыққа шұғыл медициналық және (немесе) гуманитарлық көмек көрсетуге, іздестіру-құтқару, авариялық-құтқару жұмыстарын орындауға арналған ұшулар және аса маңызды ұшулар ұшудың ең жоғары жылдамдығы сағатына 260 км (140 торап) аспайтын ӘК-де орындалады):

1) жазық және төбелі жерлерде-күндіз және түнде;

2) таулы жерлерде-күн шығуынан ерте емес және күн батқаннан кеш емес аяқталады.

1407. Табиғи апаттар кезінде халыққа шұғыл медициналық және (немесе) гуманитарлық көмек көрсету, іздестіру-құтқару, авариялық-құтқару жұмыстарын, жаттығу және аса маңызды ұшуларды орындау үшін КҰЕ бойынша ұшулар жж және ӨЖЖ диапазонында жұмыс істейтін радиостанциялармен жабдықталған және осы Қағидаларға 6-қосымшада көрсетілген метеорологиялық жағдайлар кезінде АҰЕ бойынша ұшулар үшін сертификатталған әуе кемелерінде орындалады.";

мынадай мазмұндағы 1407-1, 1407-2-тармақтармен толықтырылсын:

"1407-1. жж және ӨЖЖ - диапазонында жұмыс істейтін радиостанциялармен жабдықталған және АҰЕ бойынша ұшуға рұқсат етілмеген әуе кемелері, дүлей апаттар кезінде халыққа шұғыл медициналық және (немесе) гуманитарлық көмек көрсету, іздестіру-құтқару, авариялық-құтқару жұмыстарын және аса маңызды ұшуларды орындау үшін ұшулар осы Қағидаларға 14-қосымшаға сәйкес метеорологиялық жағдайларда орындалады.

1407-2. бақыланбайтын әуе кеңістігінде дүлей зілзалалар кезінде халыққа шұғыл медициналық және (немесе) гуманитарлық көмек көрсету, іздестіру-құтқару, авариялық-құтқару жұмыстарын және аса маңызды ұшуларды орындау мақсатында КҰЕ бойынша ұшулар сұрау салу бойынша ұшу-ақпараттық қызмет көрсетуді ұсына отырып орындалады.";

1408, 1409, 1410 және 1411-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"1408. Табиғи апаттар кезінде халыққа шұғыл медициналық және (немесе) гуманитарлық көмек көрсету, іздестіру-құтқару, авариялық-құтқару жұмыстарын және аса маңызды ұшуларды орындау үшін ұшулар түнде жарық техникалық жабдығы бар әуеайлақтарға (тікұшақ айлақтарына) және жұмыс алаңының міндетті жарықпен таңбалануы бар жарық бағдарларымен жабдықталған қону алаңдарына немесе жарық белгісі бар қону алаңдарына (алау, жарғыштар және сол сияқтылар) орындалады.

Егер ӘК қону күндіз әуеден іріктелген алаңға жүргізілсе, егер ӘК командирі ұшу курсы жарықпен белгілеу жабдығымен түнде қауіпсіз ұшу үшін алаңды дайындауды қамтамасыз еткен жағдайда, одан түнде ұшуға рұқсат етіледі.

1409. Табиғи апаттар кезінде халыққа шұғыл медициналық және (немесе) гуманитарлық көмек көрсету, іздестіру-құтқару, авариялық-құтқару жұмыстарын және аса маңызды ұшуларды орындау мақсатында ұшулар кезінде ӘК-нің ұшып шығуын бағдардағы және қону пунктіндегі ауа райының нақты жай-күйі туралы деректерсіз бағдарлы болжамдар бойынша орындауға рұқсат етіледі.

1410. Дүлей зілзалалар кезінде халыққа медициналық және (немесе) гуманитарлық көмек көрсету, іздестіру-құтқару, авариялық-құтқару жұмыстарын және аса маңызды ұшуларды орындау мақсатында КҰЕ бойынша ұшулар үшін арнайы дайындалған пилоттар жіберіледі.

1411. Адамдардың өмірін құтқарумен байланысты жекелеген жағдайларда дүлей апаттар кезінде халыққа шұғыл медициналық және (немесе) гуманитарлық көмек көрсету, іздестіру-құтқару, авариялық-құтқару жұмыстарын және аса маңызды ұшуларды орындау мақсатында кейіннен құжаттаманы ресімдей отырып, ұшуларды орындауға жол беріледі.";

1413-тармақ алып тасталсын;

1414-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1414. Табиғи апаттар кезінде халыққа шұғыл медициналық және (немесе) гуманитарлық көмек көрсету, Азаматтық авиацияның барлық әуежайларында (әуеайлақтарында) іздестіру-құтқару, авариялық-құтқару жұмыстарын және аса маңызды ұшуларды орындау мақсатында ұшуды орындайтын ӘК-ге қызмет көрсету бірінші кезекте жүргізіледі.";

мынадай мазмұндағы 1415-1, 1415-2 және 1415-3-тармақтармен толықтырылсын:

"1415-1. табиғи апаттар кезінде халыққа шұғыл медициналық және (немесе) гуманитарлық көмек көрсету, іздестіру-құтқару, авариялық-құтқару жұмыстарын және аса маңызды ұшуларды орындау үшін түнде бұлттардың үстінде олардың саны екі октанттан аспаған кезде ұшуларды орындауға рұқсат етіледі, бұл жағдайда ӘК-ден бұлттардың жоғарғы шекарасына дейінгі тік қашықтық кемінде 300 м (1000 фут) және Бұлттарға дейінгі көлденең қашықтық кемінде 1500 м болуы тиіс.

1415-2. дүлей зілзалалар кезінде халыққа шұғыл медициналық және (немесе) гуманитарлық көмек көрсету, іздестіру-құтқару, авариялық-құтқару жұмыстарын және аса маңызды ұшуларды орындау үшін ұшуды ұйымдастыру кезінде маршрут оларды қауіпсіз биіктік есебіне енгізбеуге мүмкіндік беретін қашықтықта жасанды кедергілерді айналып өтуді қамтамасыз ету үшін шектеулі көріну жағдайларында оңай танылатын бағдарлар арқылы таңдалады.

1415-3. метеожағдайлар осы Қағидалардың 1407 және 1407-1-тармақтарында көрсетілген төмен мәндерге дейін нашарлаған кезде ӘКК ұшып шығу әуеайлағына қайтаруды орындайды немесе АҰҚ бойынша ұшуға ауысады (бақыланатын әуе

кеңістігінде ұшу кезінде ӘҚК органымен келісім бойынша) немесе жақын маңдағы әуеайлаққа қонуды жүргізеді. ӘК көзбен шолып ұшуды болдырмайтын жағдайларға түскен жағдайда ӘКК осы Қағиданың 436 және 437-тармақтарын басшылыққа алады.";

1421-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1421. Теңіз (Е) кемелерінен (А) және МБҚ-дан (на) ұшу ауа райы жағдайларында КҰЕ бойынша орындалады:

1) күндіз: көріну кемінде 2000 м және ІНО кемінде 150 м (500 фут);

2) түнде: жарық техникалық құралдармен жабдықталған тікұшақ айлақтарына және/немесе МБҚ-ға көріну кемінде 5000 м және БТШБ-300 м (1000 фут) кем емес.";

1528-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1528. Аспаптар бойынша ұшып шығу, келу және қонуға кіру схемаларын, сондай-ақ ӘҚК бағыттарын әзірлеуді "әуе кемелерінің ұшуын жүргізу (Doc 8168 OPS/611)" құжатында көрсетілген кедергілерден ұшып өту өлшемдеріне (оның ішінде кедергілерді есепке алу аймағының ені) сәйкес АНО жеткізушісі жүзеге асырады. II Том көзбен шолып ұшу және аспаптар бойынша ұшу схемаларын құру". Көрсетілген схемаларды әзірлеу кезінде АНО жеткізушісі бағдарламалық қамтамасыз етуі ИКАО "әуе кемелерінің ұшуын жүргізу (Doc 8168 OPS/611)" құжатында көрсетілген кедергілерден ұшып өту критерийлерін (оның ішінде кедергілерді есепке алу аймағының ені) қолдануды қамтамасыз ететін автоматтандырылған құралдарды пайдаланады. II Том көзбен шолып ұшу және аспаптар бойынша ұшу схемаларын құру". PANS-OPS өлшемдеріне сәйкес схемаларды құру кезінде ұшуды жүргізудің әдеттегі шарттары көзделеді. ӘК пайдаланушы штаттан тыс және авариялық жағдайлар үшін қосалқы схемаларды қамтамасыз етуге міндетті.";

1-қосымша осы Қағидаларға 8-қосымшаға сәйкес жаңа редакцияда жазылсын;

4-қосымша осы Қағидаларға 9-қосымшаға сәйкес жаңа редакцияда жазылсын;

5-қосымша жаңа редакцияда осы Қағидаларға 10-қосымшаға сәйкес жазылсын;

6-қосымша жаңа редакцияда осы Қағидаларға 11-қосымшаға сәйкес жазылсын;

7-қосымша жаңа редакцияда осы Қағидаларға 12-қосымшаға сәйкес жазылсын;

14-қосымша жаңа редакцияда осы Қағидаларға 13-қосымшаға сәйкес жазылсын;

осы Қағидаларға 14-қосымшаға сәйкес жаңа редакциядағы 24-қосымшамен толықтырылсын.

3. Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігінің Азаматтық авиация комитеті заңнамада белгіленген тәртіппен:

1) осы бұйрықты Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінде мемлекеттік тіркеуді;

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

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

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

Қазақстан Республикасының  
Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрі

Б. Атамкулов

"КЕЛІСІЛДІ"

Қазақстан Республикасы  
Қорғаныс министрлігі

Қазақстан Республикасы  
Индустрия және  
инфрақұрылымдық  
даму министрінің  
2021 жылғы 28 қаңтардағы  
№ 35 бұйрығына  
1-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		
ұ ш у эшелоны			ұ ш у эшелоны			ұ ш у эшелоны			ұ ш у эшелоны		
	футтар	метрлер		футтар	метрлер		футтар	метрлер		футтар	метрлер
-	2000	600	-	-	-	-	1000	300	-	-	-
-	4000	1200	-	4500	1350	-	3000	900	-	3500	1050
-	6000	1850	-	6500	2000	-	5000	1500	-	5500	1700
-	8000	2450	-	8500	2600	-	7000	2150	-	7500	2300
-	10000	3050	-	-	-	-	9000	2750	-	9500	2900
120	12000	3650	120	12000	3650	110	11000	3350	110	11000	3350
140	14000	4250	140	14000	4250	130	13000	3950	130	13000	3950
160	16000	4900	160	16000	4900	150	15000	4550	150	15000	4550
180	18000	5500	180	18000	5500	170	17000	5200	170	17000	5200
200	20000	6100	200	20000	6100	190	19000	5800	190	19000	5800
220	22000	6700	--	-	-	210	21000	6400	-	-	-
240	24000	7300	-	-	-	230	23000	7000	-	-	-
260	26000	7900	-	-	-	250	25000	7600	-	-	-
280	28000	8550	-	-	-	270	27000	8250	-	-	-
300	30000	9150				290	29000	8850			
320	32000	9750				310	31000	9450			



340	34000	10350				330	33000	10050			
360	36000	10950				350	35000	10650			
380	38000	11600				370	37000	11300			
400	40000	12200				390	39000	11900			
430	43000	13100				410	41000	12500			
470	47000	14350				450	45000	13700			
510	51000	15550				490	49000	14950			

Қазақстан Республикасы  
 Индустрия және  
 инфрақұрылымдық  
 даму министрінің  
 2021 жылғы 28 қаңтардағы  
 № 35 бұйрығына  
 2-қосымша  
 Әуе қозғалысын ұйымдастыру  
 және қызмет көрсету  
 жөніндегі нұсқаулыққа  
 3- қосымша  
 Қазақстан Республикасының  
 әуе кеңістігінде әуе қозғалысына  
 қызмет көрсету кезінде  
 қайталама шолу  
 радиолокациясының  
 кодтарын қолдану әдістемесіне  
 1-қосымша

Серия	Коды	Тағайындалуы
00	0000	Кез келген мемлекет жергілікті мақсаттарда пайдаланады
10	1000	S режимін пайдалану кезінде орнатылады
20	2000	7000, 7500, 7600 немесе 7700 кодтары қолданылатын жағдайлардан басқа, ӘҚҚ органы тарапынан қандай-да бір нұсқаулар болмаған кезде әуе кемесінің экипажы дербес белгілейді.
70	7000	ӘҚҚ органдарынан басқа нұсқаулар түспесе, мемлекет белгілеген әуе кеңістігінде диспетчерлік қызмет көрсетусіз ұшуларды орындау кезінде қабылдап алу-жауап беру құралымен жабдықталған әуе кемесінің экипажы белгілейді.
75	7500	Заңсыз араласы әктісі болған жағдайда пайдаланылады.
76	7600	Радиобайланыс істен шыққан жағдайда пайдаланылады.
	7700	Әуе кемесінің бортында апатты ахуал болған жағдайда пайдаланылады.
77	7776, 7777	ҚШРЛ ұшқыштық және жердегі жауап бергішін бақылау үшін пайдаланылады, мұнда 7777 – жердегі жабдық үшін ғана.

Қазақстан Республикасы  
 Индустрия және  
 инфрақұрылымдық  
 даму министрінің  
 2021 жылғы 28 қаңтардағы  
 № 35 бұйрығына  
 3-қосымша  
 Әуе қозғалысын ұйымдастыру  
 және қызмет көрсету

жөніндегі нұсқаулыққа  
3- қосымша  
Қазақстан Республикасының  
әуе кеңістігінде әуе қозғалысына  
қызмет көрсету кезінде  
қайталама шолу  
радиолокациясының  
кодтарын қолдану әдістемесіне  
2-қосымша

**06 сериясы (0601 – 0677 кодтары); 34 сериясы (3401 – 3477 кодтары)**

р/с №	Ұшу әуе айлағы	Кодтары	№	Ұшу әуе айлағы	Кодтары
1	Нұр-Сұлтан	0601-0627	9	Шымкент	3430-3437
2	Қарағанды	0630-0637	10	Ақтөбе	3440-3447
3	Павлодар	0640-0645	11	Атырау	3450-3457
4	Өскемен	0650-0657	12	Ақтау	3460-3467
5	Қостанай	0660-0667	13	Орал	3470-3473
6	Жезқазған	0670-0673	14	Қызылорда	3474,3475
7	Семей	0674-0677	15	Тараз	3476, 3477
8	Алматы	3401-3427	16	Түркістан	06460647

Қазақстан Республикасы  
Индустрия және  
инфрақұрылымдық  
даму министрінің  
2021 жылғы 28 қаңтардағы  
№ 35 бұйрығына  
4-қосымша  
Әуе қозғалысын ұйымдастыру  
және қызмет көрсету  
жөніндегі нұсқаулыққа  
3 қосымша  
Қазақстан Республикасының  
әуе кеңістігінде әуе қозғалысына  
қызмет көрсету кезінде  
қайталама шолу  
радиолокациясының  
кодтарын қолдану әдістемесіне  
3-қосымша

**05 сериясы (0501 – 0577 кодтары); 11 сериясы (1101 – 1177 кодтары)**

р/с №	АДО	Сектор	Кодтары	№	АДО	Сектор	Кодтары
1	Алматы	A3A	0501-0537	7	Ақтөбе	A1B	1101-1117
2	Нұр-Сұлтан	A2C	0540-0557	8	Ақтөбе	A4B	1120-1137
3	Нұр-Сұлтан	A3C	0560-0567	9	Ақтөбе	A2B	1140-1147
4	Алматы	A4A	0570-0577	10	Ақтөбе	A5B	1150-1177

Қазақстан Республикасы

Индустрия және  
инфрақұрылымдық  
даму министрінің  
2021 жылғы 28 қаңтардағы  
№ 35 бұйрығына  
5-қосымша

Әуе қозғалысын ұйымдастыру  
және қызмет көрсету  
жөніндегі нұсқаулыққа  
3 қосымша

Қазақстан Республикасының  
әуе кеңістігінде әуе қозғалысына  
қызмет көрсету кезінде  
қайталама шолу  
радиолокациясының  
кодтарын қолдану әдістемесіне  
4-қосымша

**35 сериясы (3501 – 3577 кодтары); 72 сериясы (7201 – 7277 кодтары)**

р/с №	Ұшу әуе айлағы	Кодтары	№	Ұшу әуе айлағы	Кодтары
1	Алматы	3501-3517	10	Қарағанды	7220-7227
2	Балқаш	3520-3523	11	Қостанай	7230-7237
3	Тараз	3524-3527	12	Павлодар	7240-7247
4	Шымкент	3530-3537	13	Өскемен	7250-7253
5	Ақтөбе	3540-3547	14	Семей	7254-7257
6	Ақтау	3550-3557	15	Петропавл	7260-7263
7	Атырау	3560-3567	16	Көкшетау	7264-7267
8	Орал	3570-3577	17	Қызыл-орда	7270-7273
9	Нұр-Сұлтан	7201-7217	18	Жезқазған	7274-7277

Қазақстан Республикасы  
Индустрия және  
инфрақұрылымдық  
даму министрінің  
2021 жылғы 28 қаңтардағы  
№ 35 бұйрығына  
6-қосымша

Әуе қозғалысын ұйымдастыру  
және қызмет көрсету  
жөніндегі нұсқаулыққа  
3 қосымша

Қазақстан Республикасының  
әуе кеңістігінде әуе қозғалысына  
қызмет көрсету кезінде  
қайталама шолу  
радиолокациясының  
кодтарын қолдану әдістемесіне  
5-қосымша

**7 сериясы (3701 – 3777 кодтары); 45 сериясы (4501 – 4577 кодтары)**

р/с №	АДО	Сектор	Кодтар	№	АДО	Сектор	Кодтар
1	Алматы	A1A	3701-3707	9	Нұр-Сұлтан	A1C	4501-4507
2	Алматы	A3A	3720-3727	10	Нұр-Сұлтан	A2C	4510-4517
3	Алматы	A5A	3730-3737	11	Нұр-Сұлтан	A3C	4520-4527
4	Ақтөбе	A1B	3740-3747	12	Нұр-Сұлтан	A4C	4530-4537
5	Ақтөбе	A2B	3750-3757	13	Алматы	A4A	4540-4547
6	Ақтөбе	A3B	3760-3767	14	Шымкент	A1I	3710-3717 4560-4567
7	Ақтөбе	A4B	3770-3777	15	Шымкент	A2I	4550-4557
8	Ақтөбе	A5B	4570-4577				

Қазақстан Республикасы  
Индустрия және  
инфрақұрылымдық  
даму министрінің  
2021 жылғы 28 қаңтардағы  
№ 35 бұйрығына  
7-қосымша  
Әуе қозғалысын ұйымдастыру  
және қызмет көрсету  
жөніндегі нұсқаулыққа  
3 қосымша  
Қазақстан Республикасының  
әуе кеңістігінде әуе қозғалысына  
қызмет көрсету кезінде  
қайталама шолу  
радиолокациясының  
кодтарын қолдану әдістемесіне  
6-қосымша

р/с №	ӘҚҚ ауданы	Кодтық топ	Ұшу әуе айлағы	Кодтары
1	Нұр-Сұлтан	0,1	Нұр-Сұлтан Павлодар Көкшетау Петропавл	0001-0003 0004-0007 0010-0013 0014-0017
		2,3	Қостанай Арқалық	0020-0027 0030-0037
		4,5	Жезқазған Қарағанды	0040-0047 0050-0057
		6,7	Семей Өскемен Урджар Учарал	0060-0063 0064-0067 0070-0073 0074-0077
2	Алматы	2,3	Алматы Талдықорған	0020-0027 0030-0037
		0	Балқаш	0001-0007
		0,1	Ақтөбе Орал	0001-0007 0010-0017

3	Ақтөбе	2,3	А қ т а у Атырау	0020-0027 0030-0037
		7	Арал	0070-0077
4	Шымкент	1,4,5,6	Ш ы м к е н т Қ ы з ы л о р д а Тараз	0040-0047 0050-0057 0060-0067 0010-0017

Қазақстан Республикасы  
Индустрия және  
инфрақұрылымдық  
даму министрінің  
2021 жылғы 28 қаңтардағы  
№ 35 бұйрығына  
8-қосымша  
Қазақстан Республикасының  
азаматтық авиациясында  
ұшуды жүргізу қағидаларға  
1-қосымшасы  
Нысан

Азаматтық ӘК үшін (ресейлік өндірістік ӘК арналған) үлгілік борттық журнал  
Азаматтық ӘК борт журналының шамамен Мазмұны (Алыс шетел өндірісінің ӘК  
үшін).

Азаматтық ӘК борттық журналы (авиациялық жұмыстарды орындайтын ӘК үшін).

ӘК үлгісі: \_\_\_\_\_,

ӘК борттық мемлекеттік тіркеу нөмірі: \_\_\_\_\_ ,

ӘК сериялық (зауыттық) нөмірі: \_\_\_\_\_

Пайдаланушының атауы немесе ӘК иесі жайлы деректер: \_\_\_\_\_

ӘК конструкциясының массасы: \_\_\_\_\_ кг

ӘК аэродинамикалық орташахордасы АОХ (центрлеу):

\_\_\_\_\_ %

## Азаматтық әуе кемесі борттық журналы бөлімдерінің мазмұны

№ п/п	Атауы	Бет
I.	Азаматтық авиацияның базалық, аралық және соңғы әуежайларында әуе кемесін қабылдау-беру тәртібі туралы Нұсқаулық	5
II.	Экипаж мүшелеріне ұшу кезінде олардың жұмысқа қабілеттілігіне баға берілетін жүйелердің тізбесі	7
III.	Әуе кемесінің, қозғалтқыштардың және жүйелердің жеке ерекшеліктері	10
IV.	Ұшу үшін қону әуежайларындағы агрегаттарды немесе бөлшектерді ауыстыру	13
V.	Базадан тыс әуежайларда техникалық себептер бойынша рейстердің кешігуі туралы мәліметтер	17
VI.	Ұшуда анықталған істен шығулар мен ақаулар туралы мәліметтер	19
VII.	Әуе кемесінің борттық мүлкінің тізімдемесі	99

VIII.	Тізімдемеге сәйкес ұшақ пен борттық мүлікті беру және жанар-жағармай материалдарының ( ЖЖМ) қалдығы)	106
IX.	Инженерлік және басшылық құрамның журналды тексеруі	125

I. Ұшу кезінде экипаж мүшелері олардың жұмысқа қабілеттілігінің бағалануын іске асыратын жүйелер тізбесі

1. Қозғалтқыш және оның агрегаттары.
2. Ауа (негізгі және рульдік) бұрандасы және оны басқару.
3. Отындық жүйе және оның агрегаттары.
4. Май жүйесі және оның агрегаттары
5. Ауа жүйесі және оның агрегаттары.
6. Гидравликалық және гидроазоттық жүйелер және олардың агрегаттары.
7. Шасси (оның ішінде дөңгелектер де).
8. Биіктік жүйесі және оның агрегаттары.
9. Рульдерді, элерондарды, триммерлерді, жалғасқанатшалар мен күш қондырғысын басқару, тежеуіш парашюттерін, тоқтату және т.б. және олардың агрегаттары.
10. Сумен жабдықтау және санитарлық тораптар жүйесі және олардың агрегаттары.
11. Мұздануға қарсы, өртке қарсы, оттегі жүелері және олардың агрегаттары.
12. Көрмей қону және жартылай автоматты түрде қонуға беталу құрылғысы ( жұмыстың бағалануы әрбір қонудан кейін беріледі).
13. Радиобайланыстық құрылғы.
14. Навигациялық құрылғы.
15. Радиолокациялық құрылғы.
16. Аспаптық құрылғы.
17. Электр жабдығы.
18. Тұрмыстық жабдықтар.
19. Жүкпен сырттан асу жүйесі және басқару.
20. " Қадам – газ" басқаруы.
21. Трансмиссияны қосу жалғастырғышын басқару.
22. Трансмиссия.
23. Қозғалтқыштарды іске қосу жүйесінің борттық қондырылуы.
24. Борттық өздігінен жазғыштар (ұшу сағатындағы пленка қалдығы).

Ескерту. Егер көрсетілген жүйелер бойынша ұшу кезінде пайда болады ақау, экипаж жүзеге асырады баяндама ӘҚҚ органына, ал аяқталған жағдайда, онымен байланысты қысқаша хабарлама туралы, байқалған ақаулар және олардың сипаты көріністері қамтамасыз ету үшін жедел ақаулықтарды жою аз уақытқа тоқтаған кезде – командалық-диспетчерлік пунктке әуеайлақтың. Қонғаннан кейін экипаж жүзеге асырады және жазу барлық айқындалған ақаулар туралы борт журналында көрсетілген ақаулар сипаты және параметрлерін бағалау үшін қажетті және ақауды жою.

II. Әуе кемесі, қозғалтқыштарының және жүйелерінің жеке ерекшеліктері


### III. Ұшу үшін қону әуежайларындағы агрегаттарды немесе бөлшектерді ауыстыру

№ п/п	Әуежай	Күні	Агрегаттың немесе бөлшектердің атауы	Алынған агрегаттың №	орнатылған агрегаттың №	Агрегаттарды ауыстыру себебі	Тегі, Қолы

### IV. Еленген ақаулар және рейс кезіндегі қону аэропорттарында құрылғылар мен бөлшектерді ауыстыру туралы деректер

Әуежай	Күні	Кешіктіру уақыты		Техникалық себептерді қысқаша сипаттау рейсті кідіріске әкеп соққан	Экипаж мүшесінің тегі және қолы	Қабылданған шаралар, АТЖ жауапты тұлғасының тегі және қолы
		кесте бойынша ұшу уақыты	нақты ұшу уақыты			

### V. Ұшуда анықталған істен шығулар мен ақаулар туралы мәліметтер

Әуежай	Күні	Ұшу кезінде анықталған істен шығулар мен ақаулар	Экипаж мүшесінің тегі және қолы	Істен шығуды, ақаулықты жою себебі мен әдісі, наряд-картаның № және істен шығуды есепке алу карточкасының жасалғаны туралы белгі	Тегі және қолы (ауысым бастығы)

### VI. Әуе кемесін борттық мүлкінің тізбесі

Мүлік атауы	Саны	Мүлік санының өзгеруі және себебі	Уақыты	Жетекші инженердің қолы

### VII. Әуе кемесінің және борттық мүлікті тізімдімеге сәйкес тапсыру және ЖЖМ қалдығы

Экипаж ауысу аэропорты	ӘКК-нің тегі	Уақыты	Тапсырды		Қабылдады		Май қалдығы	Экипаж ауысу аэропорты	ӘКК-нің тегі
			лауазымы, тегі	қолы	лауазымы, тегі	қолы			

### VIII. Инженерлік және басшылық құрамның журналды тексеруі

№ п/п	Күні (күні, айы, жылы)	Лауазымы, тегі	Мазмұны

### IX. Азаматтық авиацияның базалық, аралық және соңғы әуежайларында әуе кемесін қабылдау-беру тәртібі туралы Нұсқаулық

#### A. Әуе кемесін қабылдау-беру тәртібі:

1. ӘК-нің техникалық жай-күйін бақылау және беруді қабылдауды ресімдеу үшін " әуе кемесін қабылдау-берудің борттық журналы" енгізіледі. Ұшуды орындау кезінде борттық журнал ӘК бортында болуы тиіс.

2. ӘК тікелей экипаждан экипажға қабылдау-беру әуе кемесінің тұру уақыты төрт сағаттан кем болған жағдайларда жүргізіледі. ӘК төрт сағаттан артық тұрған кезде әк ұшып келген экипаж әуежайдың (пайдаланушының) инженерлік-авиациялық қызметіне (бұдан әрі - ИАҚ) қызмет көрсетуге және сақтауға тапсырады, ол қызмет көрсету аяқталғаннан кейін ұшуға тағайындалған экипажға беріледі.

3. Ауысым бастығы (инженері) техникалық құрам қатарынан әк қабылдау-тапсыру үшін лауазымды адамды тағайындайды және оның жұмысын бақылайды.

ӘК-ні қабылдау-тапсыру үшін тағайындалған лауазымды адам оны келгеннен кейін қарсы алады, ӘК командирі тұрақ орнын көрсетеді, ӘК-нің келгені туралы ауысым бастығына немесе ауысым инженеріне баяндайды, ӘК-нің ішкі және сыртқы жай-күйін тексереді және ӘК экипажынан қабылдауды борт журналының VIII бөлімінде өз қолымен куәландыра отырып, VII бөлімнің тізімдемесі бойынша ЖЖМ қалдығы мен мүлікті қабылдайды.

4. Бортинженер (бортмеханик), ал егер ол экипаж құрамында болмаса-екінші пилот немесе пилот:

1) V-VI "ӘК қабылдау-беру борт журналының" бөлімдерінде ұшуда анықталған істен шығулар мен ақаулар және базадан тыс әуежайларда техникалық себептер бойынша рейстердің кідірістері туралы барлық мәліметтерді жазады, егер істен шығулар мен ақаулар табылмаса, онда журналда "авиациялық техника жұмысы бойынша ескертулер жоқ" деген жазба жазылады";

2) ӘК ИАҚ лауазымды адамына және оған тиесілі ЖЖМ қалдығын, борт журналының тізімдемесі бойынша алынбалы борт мүлкін тапсырады және тапсырылуын өз қолымен куәландырады;

3) ӘК техникалық жай-күйі туралы ауысым бастығына (ауысым инженеріне) жеке баяндайды.

5. ӘК - ге техникалық қызмет көрсету аяқталғаннан кейін ауысым бастығы (инженері) алдыңғы ұшуда анықталған істен шығулар мен ақаулықтарды жою туралы журналдың VI бөліміне ақаудың себебін, жою әдісін, карта-нарядтың № мен істен шығуды есепке алу карточкасының жасалғаны туралы белгіні көрсете отырып қол қояды. V "техникалық себептер бойынша рейстердің кідіруі туралы мәліметтер қажетті шаралар қабылдау үшін цех бастығына немесе оны алмастыратын адамға хабарланады"

6. Регламенттік жұмыстарды орындамаған, жөнделмеген ақаулары бар, жиынтықталмаған және ұшуға дайындалмаған күйде экипаж бен ИАҚ арасында ӘК қабылдауға/беруге жол берілмейді.

7. Экипаждар арасында ӘК қабылдау/беру мынадай тәртіппен жүргізіледі:

1) ӘК тапсыратын экипаж мүшесі ұшуда анықталған барлық ақауларды "ӘК қабылдау-берудің борттық журналына" жазады және басқа экипаждың қабылдаушы



мүшесіне әуе кемесін, жабдықты, мүлікті (тізімдеме бойынша) және ЖЖМ қалдығын тапсырады.

Оған материалдық бөлім жұмысындағы барлық ерекшеліктерді, сондай-ақ анықталған ақаулар мен кемшіліктерді хабарлайды, әуе кемесінің борт журналында әуе кемесінің берілуін өз қолымен куәландырады.

2) ӘК қабылдайтын экипаж мүшесі оның жай-күйін, жинақталуын, ЖЖМ қалдығын, борт журналындағы және ӘК басқа құжаттамасындағы жазбалардың толықтығы мен дұрыстығын тексереді және ӘК қабылдауды осы журналда қол қоюмен куәландырады.

8. ӘК қабылдау немесе беру аяқталған сәттен бастап берілген ӘК-нің жай-күйі мен сақталуы үшін әуе кемесін қабылдаған Тарап жауапты болады.

Б. Әуе кемесін қабылдау-беру бөлігінде борт журналын " жүргізу тәртібі"

9. Журналды бортмеханик (үшқыш, екінші үшқыш), ал егер ол экипаж құрамында болмаса, онда жазбалардың дұрыстығына жауапты екінші пилот жүргізеді.

10. Титулдық парақты толтыруды, сондай-ақ VII "борттық мүлік тізімдемесі" бөлімін толтыруды және нақтылауды ИАҚ техникалық бөлімінің жетекші инженері жүргізеді.

11. "Әуе кемесінің, қозғалтқыштардың және жүйелердің жеке ерекшеліктері" бөлімінде жазбаларды ИАҚ жетекші инженері да жүргізеді. Бөлімде мыналар жазылады: Қанаттың және артқы Қанаттың электр жылытылатын шұлықтарын, тұтынылатын Ток бойынша әуе бұрандаларын тексеру жөніндегі деректер, өздігінен жазғыштың нұсқасы және осы әк және оның жүйелерінің басқа да ерекшеліктері.

12. "Рейске қону әуежайларындағы агрегаттар мен бөлшектерді ауыстыру" бөлімінде бортмеханик (пилот, екінші пилот), ал экипаж құрамында жоқ жерде – екінші пилот (пилот) әуе кемесінде орнатылған агрегаттардың нөмірлерін көрсете отырып, қону әуежайларында жүргізілген агрегаттар мен бөлшектердің барлық ауыстырылуы туралы жазба жүргізеді.

13. "Ұшуда анықталған істен шығулар мен ақаулар туралы мәліметтер" VI бөлімінде бортмеханик (пилот, екінші пилот), ал ол жоқ жерде – екінші пилот (пилот) ұшуда анықталған материалдық бөліктің барлық істен шығулары мен ақауларын егжей-тегжейлі және техникалық сауатты жазады. Осы бөлімде ұшу сағаттарында өздігінен жазатын фильмнің қалдығы жазылады.

14. "Ұшуда анықталған істен шығулар мен ақаулар туралы мәліметтер" VI бөлімінде ауысым бастығы (инженері) ақаудың себебін, жою әдісін және карта-наряд нөмірін нақты көрсетеді.

15. VIII "тізімдемеге сәйкес әуе кемесі мен борттық мүлікті беру және ЖЖМ қалдығы" бөлімінде "қолы" бағандарында тапсырушы мен қабылдаушы өзінің тегін жеке (анық) жазады және қол қояды.

16. Журналдың жүргізілуін бақылауды ИАҚ жетекші инженері жүзеге асырады, ол IX бөлімде жүргізілген тексеру нәтижелерін белгілейді. Журналды жүргізудің

дұрыстығын әуе кемесінің техникалық жай-күйін тексеру кезінде Қазақстан Республикасының азаматтық әуе кемелерін техникалық пайдалану және жөндеу қағидаларында көрсетілген лауазымды адамдар да тексереді.

В. Материалдық бөліктің ұшудағы жұмысы туралы анықтаманы жүргізу тәртібі:

17. Анықтама бланкісі экипажға ұшу тапсырмасымен бірге беріледі және ұшу аяқталғаннан кейін экипаж ИАҚ-қа тапсырады.

18. Анықтамаларды бортмеханик, ал егер ол экипаж құрамында болмаса, онда жазбаларды дұрыс енгізуге жауапты екінші ұшқыш немесе ұшқыш толтырады.

19. Анықтама Қозғалтқыштар мен әуе кемесінің ресурсын өңдеу жөніндегі формулярларын толтыру үшін негізгі құжат болып табылады.

Қазақстан Республикасы  
Индустрия және  
инфрақұрылымдық  
даму министрінің  
2021 жылғы 28 қаңтардағы  
№ 35 бұйрығына  
9-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. Таулы жерлерде орналасқан "С" санатты әуеайлақтар мен әуеайлақтар "В" санатты әуеайлақтардың талаптарына жауап бермейді және қосымша арнайы дайындықты талап етеді.

5. Әуеайлақтың қиындық дәрежесіне байланысты мынадай дайындық әдістері қолданылады:

1) "А" санатындағы әуеайлақтар үшін алдын ала дайындық (брифинг);

2) "В" санатты әуеайлақ үшін:

дайындықты (брифинг) бақылауымен алдын-ала дайындық; немесе

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

Алдын ала дайындық (брифинг) нәтижелері жазбамен тіркеледі. Жазба межелі пункт немесе қосалқы әуеайлақтар ретінде болатын "В" санатындағы әуеайлаққа ұшуға дейін алдын ала дайындау (брифинг) аяқталғаннан кейін орындалады;

3) "С" санатындағы әуеайлақтар және тауларда жерлерде орналасқан әуеайлақтар үшін:

алдын ала дайындық (брифинг);

ұшу экипажының мүшесі ретінде нұсқаушының бақылауымен немесе экипаж мүшелерінің кабинасында "шолушы" (бақылаушы) ретінде әуеайлаққа ұшуды орындау; немесе осы мақсаттар үшін сертификатталған кешенді тренажерда әуеайлақ схемалары мен ауданын аралап ұшу жүргізіледі.

Алдын ала даярлау (брифинг), ұшу экипажының мүшесі ретінде әуеайлаққа ұшу нәтижелері нұсқаушының немесе бақылаушының бақылауымен немесе кешенді тренажерда әуеайлақ схемалары мен ауданын аралап ұшу тиісті жазбамен тіркеледі.

В, с санатына жатқызылған әуеайлақтардың немесе таулы жерлерде орналасқан әуеайлақтардың тізбесі пайдаланушының ҰЖН-ға енгізіледі.

6. Пилот және (немесе) штурман осы қосымшаның 5-тармағында көрсетілген рәсімдерден өткеннен кейін таулы жерде орналасқан "С" санатты әуеайлақтарға және әуеайлақтарға ұшуға жіберіледі.

7. Маршруттық және әуеайлақтық біліктіліктің қолданылу мерзімі-біліктілікті алған күннен немесе осы бағыт бойынша немесе әуеайлаққа ұшуды орындау күнінен бастап күнтізбелік 12 ай.

Белгіленген ауданда немесе әуеайлақта бағыт бойынша ұшуда 12 айдан астам үзіліс болған кезде пилот және (немесе) штурман осы қосымшаның 5 және 6-тармақтарында көрсетілген рәсімдерден өткеннен кейін ұшуға жіберіледі.

Пайдаланушы пилоттың біліктілік деңгейін есепке алуды, сондай-ақ осы біліктілік деңгейіне қалай қол жеткізілгенін есепке алуды жүргізеді.

2021 жылғы 28 қаңтардағы  
 № 35 бұйрығына  
 10-қосымша  
 Қазақстан Республикасының  
 азаматтық авиациясында  
 ұшуды жүргізу қағидаларына  
 5-қосымша

## АҰҚ және КҰҚ бойынша ұшудың қауіпсіз ең төменгі шынайы биіктіктері

Диспетчерлік аймақта, әуеайлақтық қозғалыс аймағында немесе қозғалыс схемасында		
Ұшу жылдамдығы (аспаптық), км/сағ (тораптар)	Қауіпсіз ұшу биіктігі (шынайы), метр (фут)	
	АҰҚ	КҰҚ
260 (140) және одан аз	300 (1000)	100 (330)
260-ден көп (140)	300 (1000)	200 (660)
Әуеайлақ ауданының және диспетчерлік ауданның әуе кеңістігінде		
а) жазық, төбелі жерлерде және су кеңістігі үстінде:		
260 (140) және одан аз түнде	300 (1000)	100(330)
261-ден 463-ге (140 – 250)	300 (1000)	200 (600)
463-ден көп (250)	300 (1000)	-
б) таулы жерлерде (биіктігі 2000 м дейін)		
463 (250) және одан аз	600 (2000)	300 (1000)
463-ден (250)	600 (2000)	-
в) таулы жерлерде (2000м және одан да көп)		
463 (250) және одан аз	600 (2000)	600 (2000)
463-ден көп (250)	600 (2000)	-
"Г" сыныпты әуе кеңістігінде жазық, төбелі жерде және су кеңістігі үстінде		
260 (140) және одан аз түнде	300 (1000)	100(330)
261-ден 463-ге (140 – 250)	300 (1000)	200 (600)
таулы жерлерде (биіктігі 2000 м дейін)		
463 (250) және одан аз	600 (2000)	300 (1000)
таулы жерлерде (2000м және одан да көп)		
463 (250) және одан аз	600 (2000)	600 (2000)

### Ескерту

1. Әуе кемесін пайдаланушы диспетчерлік аймақта, әуеайлақтық қозғалыс аймағында немесе қозғалыс схемасында ұшудың ең төменгі абсолюттік биіктігін есептеген кезде жергілікті жер бедерінің асуын және ондағы жасанды кедергілерді есепке алу жолағы АҰҚ бойынша ұшу кезінде - 5 теңіз милінен (9.25 километр), ал КҰҚ бойынша - бағыт осінің екі жағынан 2 теңіз милінен (3,7 километр) белгіленеді.

КҰҚ бойынша күндіз және түнде ұшу кезінде бақыланбайтын әуе кеңістігінде жергілікті жер бедерінің артуын есепке алу жолағы маршрут осінің екі жағына 2 теңіз милінен (3,7 километр).

Шынайы қауіпсіз биіктіктердің көрсетілген мәндері аспаптар бойынша қонуға кіру кезінде қонуға кірудің аралық учаскесіне шығу басталғанға дейін немесе қонуға көзбен шолып кіру кезінде кері бұрудың көзбен шолып маневрлеу аймағына кіру басталғанға дейін сақталады.

2. АҰҚ бойынша бағыт бойынша ұшу кезінде әуеайлақ ауданының және диспетчерлік ауданның әуе кеңістігіндегі абсолюттік ең төменгі биіктіктерді есептеу кезінде жергілікті жер бедерін және ондағы жасанды кедергілерді есепке алуды ӘК пайдаланушы "ӘК ұшуларын жүргізу" ИКАО (Doc 8168 OPS/611 Tom II (PANS-OPS) құжатының ережелеріне сәйкес белгілейді және аэронавигациялық ақпарат құжатында жарияланады.

3. ӘК командирі векторлау режимінде орындалатын АҰЕ бойынша ұшуды қоспағанда, кедергілерден биіктік қорларын қамтамасыз етуге жауап береді.

Қазақстан Республикасы  
Индустрия және  
инфрақұрылымдық  
даму министрінің  
2021 жылғы 28 қаңтардағы  
№ 35 бұйрығына  
11-қосымша  
Қазақстан Республикасының  
азаматтық авиациясында  
ұшуды жүргізу қағидаларына  
6-қосымша

## КҰАҚ бойынша кедергінің метеорологиялық шарттары мен ең төменгі биіктік қорлары

1-кесте

Жергілікті жер	Кедергінің үстіндегі ең аз биіктік қоры, м, ф		Бұлттардың төменгі шекарасының рельефтің ең жоғары нүктесінен биіктігі, м, ф.		Көріну, м.		
	күндіз	түнде	күндіз	түнде	күндіз	түнде	
Дүлей зілзалалар кезінде халыққа шұғыл медициналық және (немесе) гуманитарлық көмек көрсету, іздестіру-құтқару, авариялық-құтқару жұмыстарын және аса маңызды ұшуларды орындау мақсатында ұшу және жаттығу ұшулары							
Жазық және төбелі (су беті)	Тікұшақ	100 (330)	250 (850)	150 (500)	300 (1000)	1000	4000
	Ұшақ	100 (330)	250 (850)	150 (500)	300 (1000)	1500	4000
Таулы жер	Тікұшақ Ұшақ	300 (1000)	-	400 (1350)	-	2000	-

1. Ұшып шығу (қонуға кіру) схемасынан тыс әуеайлақ ауданында ұшудың қауіпсіз биіктігін есептеу кезінде жергілікті жер бедері асуын және ондағы жасанды кедергілерді есепке алу жолағы бағыт осінен екі жақтан күндіз – 3 теңіз милі (5,5 километр), түнде – 5 теңіз милі (9,25 километр) болып белгіленеді.

2. Ұшып шығу (қонуға кіру) схемасы бойынша ұшу кезінде кедергілерді есепке алу жолағы ұшып шығу (қонуға кіру) схемасын жасақтау кезінде кедергілерді есепке алу рәсімдеріне сәйкес белгіленеді.

3. ӘҚҚ бағыттарынан тыс және бағыттары бойынша ұшу кезінде жергілікті жер бедері асуын және ондағы жасанды кедергілерді есепке алу жолағының ені: күндіз – ӘҚҚ бағытының ені шегінде, түнде – ӘҚҚ бағыты осінен екі жақтан 13 теңіз милі (24,1 километр) болады.

4. Нақты және болжамды БТШБ 200 метрден (660 фут) төмен және 2000 метр және одан жоғары көріну кезінде аспаптық ұшу жылдамдығы сағатына 260 км-ден (140 торап) аспайтын ӘК үшін күндіз жазық немесе төбелі жерлерде ұшу кезінде жасанды кедергілердің биіктігі ескерілмейді.

5. Ұшудың ең жоғары жылдамдығы сағатына 260 км-ден аспайды (140 торап).

6. Ұшуды басқа әуе кемелерін немесе олармен соқтығысуды болдырмау үшін қандай да бір кедергілерді уақтылы анықтауға болатын басым көріну жағдайларында жылдамдықта орындау (2-кестені қараңыз).

2-кесте

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

Қазақстан Республикасы  
Индустрия және  
инфрақұрылымдық  
даму министрінің  
2021 жылғы 28 қаңтардағы  
№ 35 бұйрығына  
12-қосымша  
Қазақстан Республикасының  
азаматтық авиациясында  
ұшуды жүргізу қағидаларына  
7-қосымша

## **Бағыт бойынша ұшудың ең төменгі абсолюттік биіктігін анықтау әдістері.**

Пайдаланушы осы Қосымшаның ережелерін пайдалана отырып, маршруттар бойынша ұшудың ең аз абсолюттік биіктігін айқындайды.

Кедергілерден Жоғары биіктік қоры осы Қағидаларға 5, 14-қосымшаларға сәйкес есепке алынады.

1. ӘҚҚ маршруттары бойынша ұшудың ең аз абсолюттік биіктігін пайдаланушы мынадай формула бойынша айқындайды:

$$H_{\text{қ. Шын.}} = H_{\text{қ. шын.}} + H_{\text{рел.}}$$

Δ  
Ht

қайда: H<sub>шын.қ.</sub> - осы Қағидаға 5, 14-қосымшаларға сәйкес ұшудың шынайы қауіпсіз биіктігінің белгіленген мәні, М (фут);

H<sub>рел.</sub> – жолақтың белгіленген ені шегіндегі жасанды кедергілердің биіктігін ескере отырып, жер бедерінің ең жоғары нүктесінің абсолюттік биіктігі, м (фут);

Δ

Ht – мынадай формула бойынша анықталатын биіктік өлшегіштің әдістемелік температуралық түзетуі:

$$\Delta Ht = \frac{t - 15 \text{ град.}}{300} \times H_{\text{испр.}}$$

где: H<sub>түзет.</sub> = H<sub>шын.қ.</sub> + H<sub>рел.</sub>;

t - ұшу бағыты (учаскесі) бойынша ең төменгі температура.

Есептелген ең төменгі қауіпсіз абсолютті биіктіктер бетіндегі қоршаған ауаның температурасы стандартты атмосферада қарастырылған температурадан әлдеқайда төмен болған жағдайда температураға түзетіледі.

1013,2 гПа-ға орнатылған биіктік өлшегіші бар эшелондарда ұшуды орындау кезінде ең төменгі қауіпсіз абсолюттік биіктік қысым мәні стандартты атмосферадан (1013 гПа) аз болған жағдайларда қысымның ауытқуына түзетіледі.

Тиісті түзету 1013 гПа-дан төмен әрбір гПа-ға 10 м (30 фут) құрайды.

$$H_{\text{шын.1013,2}} = H_{\text{шын.қ.}} + H_{\text{рел.}}$$

Δ

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

қайда P<sub>мин. келт.</sub> - теңіз деңгейіне келтірілген ұшу бағыты (учаскесі) бойынша ең аз атмосфералық қысым, мм. рт. F (гПа);

Кедергілерді есепке алу ені берілген жол сызығынан (ЛЗП) әрбір жаққа 18.5 км-ден белгіленеді, негізгі және буферлік аймақтарға бөлінеді және жер бетіндегі маяктар арасындағы белгілі бір қашықтыққа дейін тұрақты болып табылады.

Негізгі аймақтың ені жолдың номиналды сызығының әр жағынан 9,3 км (5,0 м. миль) тұрақты мәнін сақтайды. Буферлік аймақ негізгі аймақтың әр жағынан тұрақты ені 9,3 км (5,0 м миль).

Vor маяктары үшін кедергілерді есепке алу аймағы олардың арасындағы 184.5 км-ден кем қашықтыққа дейін тұрақты болып қалады:



NDB маяктары үшін кедергілерді есепке алу аймағы олардың арасындағы 120 км-ден кем қашықтыққа дейін тұрақты болып қалады:



Vor және NDB маяктары үшін кедергілерді есепке алу аймағы олардың арасындағы 152 км-ден аз қашықтыққа дейін тұрақты болып қалады:



Егер маяктар арасындағы қашықтық артық болса:

1) VOR үшін 92,3 км (49,8 М. миль) және



2) NDB үшін 60 км (32 м. миль), аймақ төмендегі кестеде көрсетілген бұрыштық рұқсат сызықтары бойынша тиісті құрал бойынша бөлінеді:

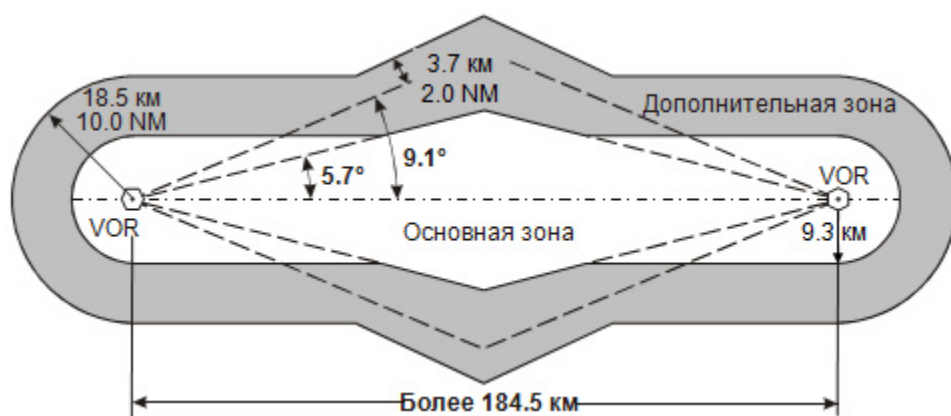
Кесте. Негізгі және буферлік аймақтарды кеңейту:

Негізгі аймақтарды кеңейту	Буферлік аймақтарды кеңейту
VOR 5,7° (10%)	9,1° (15,86%)
NDB 7,95° (14%)	13,0° (23%)

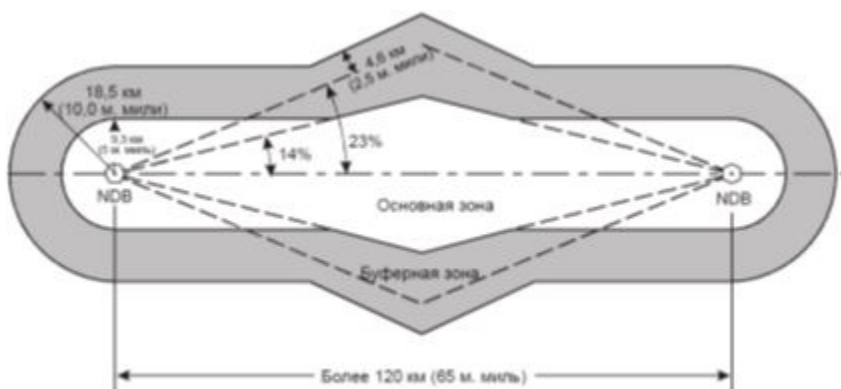
Негізгі аймақтың ені алшақтық бұрышына артады. Буферлік аймақ алшақтық бұрышымен және оның шетіне параллель буферлік аймақтың сыртқы жағынан қосымша белгіленген енімен анықталады.

Бұл ені:

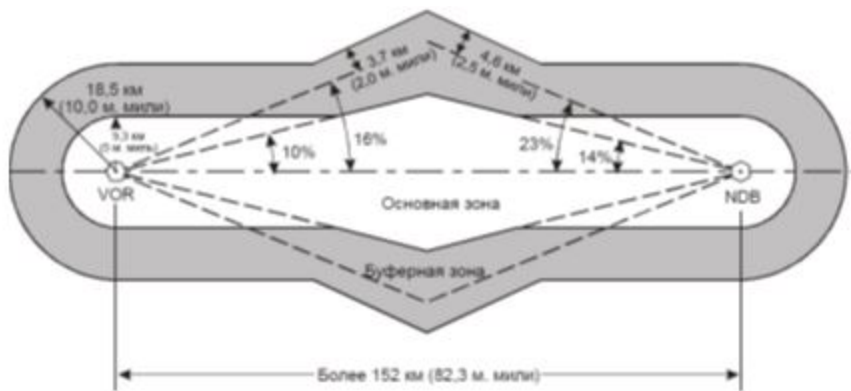
1) VOR маяктары үшін - 3,7 км (2 м. миль):



2) NDB үшін - 4,6 км (2,5 т. миль):



3) vor және NDB маяктары үшін - VOR жағынан-3,7 км (2 м. миль), NDB жағынан - 4,6 км (2,5 м. миль):



2. Төменгі эшелоннан төмен бағыт (авиациялық жұмыстар ауданы) бойынша ұшудың қауіпсіз биіктігін есептеу мынадай формула бойынша жүргізіледі:

$$H_{\text{қ.}} = H_{\text{шын.қ.}} + H_{\text{рел.}}$$

$\Delta$   
 $H_t$   
 мұндағы:  $H_{\text{шын.қ.}}$  – ұшудың шынайы қауіпсіз биіктігінің белгіленген мәні, м (фут);

;  
 $H_{\text{рел.}}$  – ұшу бағыты кезеңіндегі табиғи кедергілерді ескере отырып, жер бедерінің ең жоғары нүктесінің абсолюттік биіктігі, м (фут);

Жасанды кедергілердің биіктігі  $H_{\text{реледе}}$  ескеріледі. Ұшу жылдамдығы сағатына 260 км-ден астам, ал таулы жерлерде-барлық жағдайларда белгіленген жолақ ені шегіндегі ұшу жылдамдығына қарамастан, м;

$\Delta$   
 $H_t$  – мынадай формула бойынша анықталатын биіктік өлшегіштің әдістемелік температуралық түзетуі:

$$\Delta H_t = \frac{t - 15 \text{ град.}}{300} \times H_{\text{испр.}}$$

мұндағы:  $H_{\text{түзет.}} = H_{\text{шын.қ.}} + H_{\text{рел.}}$ , ал  $t_0$  – минималды қысым нүктесіндегі жердегі нақты ауа температурасы, град. Цельсий.

### 3. Температура бойынша түзетуге қойылатын талаптар

Қону әуеайлағы үшін ең төменгі қауіпсіз абсолюттік биіктіктер жер бетіндегі қоршаған ауаның температурасы стандартты атмосферада көзделетін температурадан әлдеқайда төмен болған жағдайда түзетіледі. Мұндай жағдайларда жуық түзету биіктік өлшегішті орнату орнындағы температураны өлшеу кезінде стандартты температурадан төмен әрбір 10°C-қа қатысты биіктікті 4% - ға арттырудан тұрады. Бұл -15°C-тан жоғары температурада биіктік өлшегішті орнату орнының барлық абсолютті биіктігі үшін қауіпсіз.

Төмен температура үшін 1-кестеден дәлірек түзетулер анықталуы керек. Бұл кестелер теңіз деңгейіндегі әуеайлақ үшін есептелген. Осыған байланысты олар жоғары аэродромдар үшін консервативті мәндер береді. Нақты әуеайлақ немесе биіктік өлшегішті орнату орны үшін немесе кестелерде жоқ "нақты шарттарға түзетулер" мәндері үшін түзетулер мәндерін есептеу.

Ұшқыштың ең аз жарияланған салыстырмалы / абсолюттік биіктіктерге қосатын мәндері (м):

1-кесте

Температура на аэродроме (°C)	Высота над уровнем моря места установки высотомера (м)													
	60	90	120	150	180	210	240	270	300	450	600	900	1200	1500
0	5	5	10	10	10	15	15	15	20	25	35	50	70	85
-10	10	10	15	15	25	20	25	30	30	45	60	90	120	150
-20	10	15	20	25	25	30	35	40	45	65	85	130	170	215
-30	15	20	25	30	35	40	45	55	60	85	115	170	230	285
-40	15	25	30	40	45	50	60	65	75	110	145	220	290	365
-50	20	30	40	45	55	65	75	80	90	135	180	270	360	450

Ұшқыштың ең аз жарияланған салыстырмалы / абсолютті биіктіктерге қосатын мәндері (фут):

Температура на аэродроме (°C)	Высота над уровнем моря места установки высотомера (фут)													
	200	300	400	500	600	700	800	900	1000	1500	2000	3000	4000	5000
0	20	20	30	30	40	40	50	50	60	90	120	170	230	280
-10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	150	200	290	390	490
-20	30	50	60	70	90	100	120	130	140	210	280	420	570	710
-30	40	60	80	100	120	140	150	170	190	280	380	570	760	950
-40	50	80	100	120	150	170	190	220	240	360	480	720	970	1210
-50	60	90	120	150	180	210	240	270	300	450	590	890	1190	1500

### Нақты шарттарға түзетулер

1-кесте биіктік бойынша температураның сызықтық өзгеруі болжамында есептелген . Ол  $t_0$ ,  $H$ ,  $L_0$  және  $HSS$  мәндерінде белгілі бір жағдайларда температуралық түзетулерді есептеу үшін қолданылатын төмендегі теңдеуге негізделген. Бұл теңдеу биіктік өлшегіштерді орнату орындары үшін дәл түзетуден 5% шегінде 3000 м (10 000 фут) дейін және осы жерге қатысты 1500 м (5000 фут) дейінгі ең төменгі биіктіктерде ерекшеленетін нәтижелер береді:

$$\text{Поправка} = H \times \left( \frac{15 - t_0}{273 + t_0 - 0,5 \times L_0 \times (H + H_{ss})} \right)$$

мұндағы H – биіктік өлшегішті орнату орнына қатысты ең аз биіктік (егер өзгеше көрсетілмесе, орнату орны әдетте әуеайлақ болып табылады);

$t_0 = T_{\text{aerodrome}} + L_0 \times H_{\text{aerodrome}}$  – әуеайлақтағы (немесе температура туралы деректерді ұсынатын көрсетілген пунктте) теңіз деңгейіне келтірілген температура;

$L_0 = 0,0065^{\circ}\text{C}$  на м или  $0,00198^{\circ}\text{C}$  на фут;

$H_{ss}$  – биіктік өлшегішті орнату орнының артуы;

$T_{\text{aerodrome}}$  – әуеайлақтағы температура (немесе температура туралы деректерді ұсынатын көрсетілген пунктте);

$H_{\text{aerodrome}}$  – превышение аэродрома (или указанного пункта, предоставляющего данные о температуре).

Қазақстан Республикасы  
Индустрия және  
инфрақұрылымдық  
даму министрінің  
2021 жылғы 28 қаңтардағы  
№ 35 бұйрығына  
13-қосымша  
Қазақстан Республикасының  
азаматтық авиациясында  
ұшуды жүргізу қағидаларына  
14-қосымша

## **А, В, С, D, E, G класты әуе кеңістігінде және (немесе) диспетчерлік аймақта, әуеайлақтық қозғалыс аймағында немесе қозғалыс схемасында КҰҚ бойынша ұшудың ең төменгі метеорологиялық шарттары**

Жер	Ұшу жылдамдығы (аспаптық), км/сағ (тораптар)	КҰҚ бойынша ұшудың ең төменгі шарттары		
		Жер бедерінің ең жоғары нүктесі үстіндегі БТШБ, метрлер/футтар	Көріну, м	ӘК-ден БТШ-ға дейінгі тігінен қашықтығы, метрлер (футтар)
Диспетчерлік аймақта, әуеайлақтық қозғалыс аймағында немесе қозғалыс схемасында				
Жазық және төбелі (су беті)	260 (140) және одан кем	150 (500)	2000	50 (170)
	261-463 (141 – 250)	300 (1000)	5000	100 (300)
Таулы жерлерде	463 (250) және одан кем	300 (1000)	5000	100 (300)
А*, В, С, D, E, G** сыныпты әуе кеңістігінде				
Жазық және төбелі (су беті)	260 (140) және одан кем	150 (500)	2000	50 (170)

	261-463 (141 – 250)	300 (1000)	5000	100 (300)
Таулы (биіктігі 2000м дейін)	463 (250) және одан кем	400 (1300)	5000	100 (300)
Таулы (биіктігі 2000 м және одан жоғары)	463 (250) және одан кем	700 (2300)	8000	100 (300)

### Е с к е р т у .

\* А класты әуе кеңістігінде КҰҚ бойынша ең төменгі метеорологиялық жағдайлар ұшқыштарға мәлімет үшін енгізілген және А класты әуе кеңістігінде КҰҚ бойынша ұшуларды мақұлдауды білдірмейді.

\*\* Ұшу кезінде көріну кем дегенде 1500 м-ге дейін нашарлаған кезде ұшуға рұқсат етіледі:

- басқа әуе кемелерін немесе олармен соқтығысуды болдырмау үшін қандай да бір кедергілерді уақтылы анықтауға болатын басым көріну жағдайындағы жылдамдықтарда; немесе басқа әуе кемелерімен кездесу ықтималдығы аз болған жағдайда немесе әуе қозғалысының қарқындылығы төмен аймақтарда және шағын биіктіктерде арнайы авиациялық жұмыстарды орындау кезінде;
- егер олар басқа әуе кемелерін немесе олармен соқтығысуды болдырмау үшін қандай да бір кедергілерді уақтылы анықтауға болатын жылдамдықта маневр жасаса, 1500 м-ден кем ұшуда көріну кезінде тікұшақтардың ұшуына рұқсат етіледі.

Қазақстан Республикасы  
Индустрия және  
инфрақұрылымдық  
даму министрінің  
2021 жылғы 28 қаңтардағы  
№ 35 бұйрығына  
14-қосымша  
Қазақстан Республикасының  
азаматтық авиациясында  
ұшуды жүргізу қағидаларына  
24-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	метрлер		футтар	метрлер		футтар	метрлер		футтар	метрлер
-	2000	600	-	-	-	-	1000	300	-	-	-
-	4000	1200	-	4500	1350	-	3000	900	-	3500	1050
-	6000	1850	-	6500	2000	-	5000	1500	-	5500	1700
-	8000	2450	-	8500	2600	-	7000	2150	-	7500	2300
-	10000	3050	-	-	-	-	9000	2750	-	9500	2900
120	12000	3650	120	12000	3650	110	11000	3350	110	11000	3350
140	14000	4250	140	14000	4250	130	13000	3950	130	13000	3950
160	16000	4900	160	16000	4900	150	15000	4550	150	15000	4550
180	18000	5500	180	18000	5500	170	17000	5200	170	17000	5200
200	20000	6100	200	20000	6100	190	19000	5800	190	19000	5800
220	22000	6700	--	-	-	210	21000	6400	-	-	-
240	24000	7300	-	-	-	230	23000	7000	-	-	-

260	26000	7900	-	-	-	250	25000	7600	-	-	-
280	28000	8550	-	-	-	270	27000	8250	-	-	-
300	30000	9150				290	29000	8850			
320	32000	9750				310	31000	9450			
340	34000	10350				330	33000	10050			
360	36000	10950				350	35000	10650			
380	38000	11600				370	37000	11300			
400	40000	12200				390	39000	11900			
430	43000	13100				410	41000	12500			
470	47000	14350				450	45000	13700			
510	51000	15550				490	49000	14950			

© 2012. Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінің «Қазақстан Республикасының Заңнама және құқықтық ақпарат институты» ШЖҚ РМК