

**"Әуе қозғалысын ұйымдастыру және оған қызмет көрсету жөніндегі нұсқаулықты бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің міндетін атқарушының 2011 жылғы 16 мамырдағы № 279 бұйрығына өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы**

Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 2021 2 қыркүйектегі № 473 бұйрығы. Қазақстан Республикасының Әділет министрлігінде 2021 жылғы 7 қыркүйекте № 24255 болып тіркелді

**БҰЙЫРАМЫН:**

1. "Әуе қозғалысын ұйымдастыру және оған қызмет көрсету жөніндегі нұсқаулықты бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің міндетін атқарушының 2011 жылғы 16 мамырдағы № 279 бұйрығына (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде №7006 болып тіркелген) мынадай өзгерістер мен толықтырулар енгізілсін:

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

4-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"4. Осы Нұсқаулықта мынадай терминдер мен анықтамалар қолданылады:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10) артуы – теңіздің орташа деңгейінен жер бетіндегі немесе онымен байланысты объектідегі нүктеге немесе деңгейге дейінгі тік арақашықтық;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

34) әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсету - әуеайлақ қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсету;

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

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

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

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

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

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

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

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

43) бақыланбайтын әуеайлақ - әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсету ұйымдастырылмаған әуеайлақ (уақытша әуеайлақты қоспағанда);

44) балама бағыт - әуе кемесінің пайдаланушылары негізгі бағыт жабық немесе онда шектеулер енгізілген жағдайда таңдайтын бағыт;

45) барометрлік биіктік – барометрлік биіктік өлшегіш шәкілінде белгіленген атмосфералық қысымның изобарикалық бетіне қатысты ұшу биіктігі;

46) бару әуеайлағы – ұшу жоспарында және ұшу тапсырмасында қону әуеайлағы ретінде көрсетілген әуеайлақ;

47) бастапқы радиолокатор – шағылысатын сигналдарды пайдаланылатын радиолокациялық жүйе;

48) белгісіздік сатысы ("INCERFA" кодты сөзі) – әуе кемесі мен оның бортындағы адамдарға қауіпсіздікке қатысты сенімсіздіктің болуын сипаттайтын жағдай;

49) бойлық эшелондау – әуе кемелерінің уақыт немесе жол желілерінің бойлық қашықтығы бойынша белгіленген аралықтағы бір биіктікте бытырауы;

50) бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі (бұдан әрі – БТШБ) – құрлық (су) пен бұлттардың ең төменгі қабатының төменгі шекарасы арасындағы тік арақашықтық. Бұлттардың төменгі шекарасын айқындау мүмкін болмаған жағдайда, тік көріну мәнін қолдану керек;

51) бүйірлік эшелондау – әуе кемелерінің олардың жол желілері арасында қашықтық немесе бұрыштық таю бойынша белгіленген аралықтағы бір биіктікте бытырауы;

52) векторлау (радиолокациялық бағыттау) – радиолокаторлардың деректерін пайдалану негізінде белгілі бір бағдарларды көрсету арқылы әуе кемесін навигациялық бағыттауды қамтамасыз ету;

53) глиссада – қонуға кірудің түпкілікті кезеңіне арналған тік бағыттау үшін белгіленген әуе кемесінің төмендеу бейіні;

54) дабыл сатысы ("ALERFA" кодты сөзі) – әуе кемесі мен оның бортындағы адамдардың қауіпсіздігі үшін үрей бар жағдай;

55) деректерді тарату желісі бойынша байланыс – деректерді тарату желісі бойынша хабарламалармен алмасуға арналған байланыс түрі;

56) деректерді тарату желісі бойынша "диспетчер – пилот" байланысы (CPDLC ағылшын тіліндегі қысқартылуы (бұдан әрі – CPDLC)) – деректерді тарату желісін пайдалана отырып, әуе қозғалысына қызмет көрсету мақсатында диспетчер мен пилот арасындағы байланыс құралы;

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

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

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

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

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

62) есептік келу уақыты:

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

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

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

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

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

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

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

68) көзбен шолып қонуға кіру – көзбен шолып ұшу қағидаларын сақтай отырып, ішінара немесе толық орындалатын кіру;

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

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

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

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

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

72) крейсерлік эшелон-ұшудың едәуір бөлігі ішінде ұсталатын эшелон;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

84) қонуға кірудің аралық учаскесі - аспаптар бойынша қонуға кіру схемасының төмендегілер арасындағы бөлігі:

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

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

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

86) қонуға кірудің болжамды уақыты – ӘҚҚ органының есептеулері бойынша келетін әуе кемесі қонуға кіруі үшін күту пунктін кідірісінен кейін кететін уақыт;

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

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

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

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

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

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

- 93) мәжбүрлі қону – жоспарға сәйкес ұшуды орындауға мүмкіндік бермейтін себептер бойынша әуеайлаққа (қону алаңына) немесе әуеайлақтан тыс қону;
- 94) міндетті хабарламалар пункті (бұдан әрі – МХП) – ұшып өту туралы пилот ӘҚК органының диспетчеріне хабарлауға міндетті әуе трассасындағы, маршруттағы, дәліздегі географиялық нүкте (бағдар), радионавигациялық пункте (бұдан әрі – РНН);
- 95) навигациялық сертификаттау - белгіленген әуе кеңістігі шегінде сипаттамаларға негізделген навигация жағдайларында ұшуды қамтамасыз етуге қажетті әуе кемесіне және ұшу экипажына қойылатын талаптардың жиынтығы;
- 96) отынның ең аз қоры – бұл терминді әуе кемесінің экипажы (пилоты), егер әуе кемесінің бортындағы отынның қоры әуе кемесінің кідіруіне мүмкіндік бермесе, бірақ авариялық жағдайды білдірмесе, ал көзделмеген кідіру орын алған жағдайда, авариялық оқиғаның туындауы мүмкін екендігін көрсетсе қолданады;
- 97) өтпелі қабат – өту биіктігі мен өту эшелоны арасындағы әуе кеңістігі, онда әуе кемелеріне көлденең ұшу режимінде ұшуына тыйым салынады;
- 98) өткізу қабілеті – диспетчердің жұмыс жүктемесіне және ұшуды қауіпсіз орындауды қамтамасыз етуге әсер ететін факторларды ескере отырып, әуе кеңістігінің белгілі бір бөлігінде уақыт бірлігі үшін қызмет көрсетілетін әуе кемелерінің барынша саны;
- 99) ауысудың абсолюттік биіктігі – абсолюттік биіктік, онда немесе одан төмен тік жазықтықтағы ӘК орналасуы абсолюттік биіктік шамасымен берілетін абсолюттік биіктік;
- 100) өту эшелоны – өтудің абсолюттік биіктігінен жоғары ұшу үшін пайдаланылуы мүмкін ұшудың ең төменгі эшелоны;
- 101) перрондағы қызметті ұйымдастыруды қамтамасыз ету – перрондағы әуе кемелерінің және көлік құралдарының қызметі мен қозғалысын реттеу үшін қамтамасыз етілетін қызмет көрсету;
- 102) радиолокациялық бағыттау (векторлау) – әуе кемелерін осы радиолокаторды пайдаланудың негізінде белгілі бір бағыттарды көрсету арқылы навигациялық бағыттауды қамтамасыз ету;
- 103) радиолокациялық бақылау – әуе кемелеріне ұшудың номинальдық траекториясынан елеулі ауытқуларына қатысты ақпараттар мен хабарламаларды беру мақсатында радиолокаторды пайдалану;
- 104) радиолокациялық эшелондау – олардың орналасқан орны туралы радиолокациялық көздерден алынған деректердің негізінде жүзеге асырылатын әуе кемелерін эшелондау;
- 105) радиотелефония – басты түрде ақпаратпен ауызша түрде алмасуға арналған радиобайланыс түрі;
- 106) радиохабар – нақты станциясы (немесе станциялары) айтылмайтын аэронавигацияға қатысты ақпарат беру;

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

108) рәсімдік қызмет көрсету – ӘҚҚ байқау жүйелерін пайдаланбай әуе қозғалысына қызмет көрсету әдісі;

109) рәсімдік эшелондау – рәсімдік қызмет көрсету кезінде қолданылатын эшелондау;

110) рұқсат берудің қолданылу шекарасы – әуе кемесінің экипажына берілетін шын мәніндегі диспетчерлік рұқсатқа дейінгі шеп (пункт, нүкте);

111) соқтығысуды болдырмау бойынша ұсыным – ұшу-ақпараттық қызмет көрсету кезінде соқтығысуды болдырмауда пилотқа көмек көрсету мақсатында маневрлерге қатысты әуе қозғалысына қызмет көрсету органы берген ұсыным;

112) соқтығысуларды алдын алудың борттық жүйесі (бұдан әрі – САБЖ) – жерүсті жабдығына тәуелсіз жұмыс істейтін және пилотқа (ұшқышқа) ҚШРЛ қабылдағыш-жауап бергіштермен жабдықталған әуе кемелері жасауы мүмкін, шиеленісті жағдайлар туралы ақпаратты беретін, ҚШРЛ-дың қабылдаушы-жауап беруші белгілерін пайдалануға негізделген, борттық жүйе;

113) таратушы орган – келесі бағаттағы маршруттағы әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсету органына әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамсыз етуге жауапкершілікті беру процесінде болған әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсету органы;

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

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

116) тұрақты биіктікті алу режимінде ұшу (ССО) - әуе кеңістігінің құрылымымен, схеманың конфигурациясымен және ӘҚҚ 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;

117) тұрақты төмендеу режиміндегі ұшу (CDO) - әуе кеңістігінің құрылымымен, схеманың конфигурациясымен және ӘҚҚ 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) тігінен дәлдей отырып қонуға кіру схемасы (APV ағылшын тіліндегі қысқартылуы (бұдан әрі – APV)) – А типті аспаптар бойынша үш өлшемдік (3D) қонуға кіруді орындауға арналған (PBN) сипаттамаларына негізделген қонуға дәл кіру және навигациялық қону үшін белгіленген талаптарға жауап бермейтін бүйірінен және тігінен дәлдеуді пайдала;

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

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

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

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

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

124) 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;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

137) ұшу-қону жолағындағы көрінушілік қашықтығы (RVR ағылшын тіліндегі қысқартылған аббревиатура (бұдан әрі – RVR) – ұшу-қону жолағындағы осьтік желіде тұрған әуе кемесі пилоты оның шегінде ұшу-қону жолағының бетіндегі таңбалау

белгілерін немесе ұшу-қону жолағын шектейтін немесе оның осьтік желісін білдіретін шырақтарды көре алатын қашықтық;

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

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

QNH белгілеу кезінде абсолютті биіктікті көрсететін болады;

QFE белгілеу кезінде QFE тірек нүктесіндегі салыстырмалы биіктікті көрсететін болады;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

34-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

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

68-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

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

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

157-4-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"157-4. Әуе кемесіне эшелонның өзгеру уақытын, орнын немесе тік жылдамдығын көрсете отырып, эшелон (биіктік) жиынтығын немесе төмендеуін беруге рұқсат етіледі.";

158, 159, 160, 161, 162, 163, 164 және 165-тармақтар алып тасталсын;

167, 168, 169 және 169-1-тармақтар алып тасталсын;

188-10, 188-11, 188-12 және 188-13-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"188-10. Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде тік эшелондау осы Нұсқаулыққа 2-қосымшада белгіленген эшелондарды бөлу схемасына сәйкес жүзеге асырылады.

188-11. Тік эшелондаудың қысқартылған минимумы 8850 метр (FL290) мен 12500 метрді (FL410) қоса алғандағы эшелондар аралығындағы ауқымда қолданылады және RVSM бар әуе кеңістігі болып табылады.

RVSM-мен әуе кеңістігіне кіруге диспетчерлік рұқсат RVSM-мен әуе кеңістігінде ұшуға рұқсат берілген азаматтық авиацияның әуе кемелеріне және мемлекеттік авиацияның әуе кемелеріне беріледі.

Әуе кемесі экипажының жабдықтың істен шығуына байланысты берілген ұшу эшелонын (CFL) ұстап тұрудың мүмкін еместігі туралы баяндамасын алған кезде ӘҚҚ органы осы әуе кемесін RVSM-мен әуе кеңістігінен шығару бойынша шаралар қабылдайды.

Әуе кемесі экипажының ауа райы жағдайына, турбуленттілігіне байланысты берілген ұшу эшелонын (CFL) ұстап тұрудың мүмкін еместігі туралы баяндамасын алған кезде ӘҚҚ органының диспетчері мынадай іс-қимылдарды қабылдайды:

1) ұшу эшелондарының белгілі бір ауқымында және/немесе ауданда RVSM қолдануды уақытша тоқтату қажеттілігін айқындау үшін әуе кемесі экипажының (ұшқышының) ниеті туралы сұратады;

2) әуе жағдайын бағалайды және осы әуе кемесі мен басқа әуе кемелері арасында 600 метрде (2000 фут) бүйірлік, бойлық немесе ұлғайтылған тік эшелондауды қамтамасыз ете отырып, әуе кемесінің ұшуын орындау мүмкіндігін айқындайды;

3) 2) тармақшада көрсетілген ұшуды орындау шарттарын қамтамасыз ету мүмкін болмаған кезде ӘҚҚ органының диспетчері әуе кемесінің экипажына RVSM-мен әуе кеңістігінен тыс ұшуды орындауға диспетчерлік рұқсат береді;

4) 2) және 3) тармақшаларда көрсетілген ұшуды орындау шарттарын қамтамасыз ету мүмкін болмаған кезде осы әуе кемесі авариялық жағдайда деп есептеледі және оған қатысты эшелондаудың белгіленген аралықтарын қамтамасыз ету үшін қажетті іс-қимылдар қабылданады.

188-12. RVSM-мен әуе кеңістігінде мемлекеттік авиация әуе кемелерінің ұшуын жүргізу кезінде әуе кеңістігін ұйымдастырудың мынадай әдістері қолданылады:

1) әуе кеңістігін пайдалануға шектеулер;

2) ұшу эшелондарының тиісті ауқымын бөлу;

3) әуе кемелері ұшуының арнайы бағыттарын енгізу;

4) ең төменгі тік эшелондауды пайдалана отырып, 600 метр (2000 фут) әуе кемелерінің арнайы ұшу бағыттарын енгізу.

ӘҚҚ органының диспетчері күшті турбуленттіліктің болуы туралы метеоақпаратты және ӘК экипаждарының хабарламаларын пайдалана отырып, ұшу басшысының келісімі бойынша белгілі бір уақыт кезеңіне және ұшудың белгілі бір эшелондарында



және (немесе) аймақтарда тік эшелондаудың минимумдарын ұлғайту қажеттілігі туралы шешім қабылдайды.

Егер эшелондаудың ұлғайтылған минимумын қолдану талап етілген жағдайда, диспетчер шектес ӘҚК органдары арасындағы өзара іс-қимыл рәсімдері туралы келісімге сәйкес төтенше жағдайларда эшелондарды бөлу схемасы айқындалған жағдайларды қоспағанда, ӘҚК беру кезінде қолданылатын көршілес ӘҚК (ӘҚБ) органдарымен ұшу эшелондарын келіседі.

188-13. АҰҚ бойынша ұшу кезінде тік эшелондаудың мынадай ең аз аралықтары қолданылады:

- 1) 8850 метр (FL290) төмен ұшу эшелондарында – 300 метр (1000 фут);
- 2) ұшу эшелондары арасындағы 8850 метр (FL290) және 12500 метр (FL410):  
300 метр (1000 фут) – RVSM-мен ұшуға жіберілген ӘК арасында;  
600 метр (2000 фут):

RVSM-мен ұшуға жіберілмеген мемлекеттік ӘК және RVSM-мен әуе кеңістігінде ұшуды орындайтын басқа ӘК арасында;

RVSM-мен және басқа да ӘК-мен әуе кеңістігінде топ құрамында ұшуды орындайтын барлық мемлекеттік ӘК арасында;

RVSM-мен және басқа да ӘК-мен ұшуға жіберілмеген ӘК арасындағы RVSM-мен әуе кеңістігінен/ - ке ауысудың әуе кеңістігінде;

істен шыққан радиобайланыспен ұшуды орындайтын ӘК және екі ӘК RVSM-мен әуе кеңістігінде ұшуды орындаған кез келген басқа ӘК арасында;

- 3) 12500 метр (FL 410) жоғары ұшу эшелондарында – 600 метр (2000 фут).";

мынадай мазмұндағы 188-14, 188-15, 188-16, 188-17, 188-18, 188-19, 188-20 және 188-21-тармақтармен толықтырылсын:

"188-14. ӘҚК органы осы Нұсқаулыққа 2-қосымшаға сәйкес мыналарды 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.

188-15. ӘҚК органы өту биіктігінде және одан төмен КҰҚ бойынша ұшу кезінде В, С және D класты әуе кеңістігінде КҰҚ бойынша ең аз абсолюттік биіктіктен төмен емес (егер биіктік жарияланбаса, ӘК экипажынан сұратады) ұшу биіктігін белгілейді, әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсету міндеттері жермен соқтығысуды болдырмауды қамтымайды. ӘК экипажы ӘҚК органы берген рұқсаттың осы тұрғыдан қауіпсіз болуын қамтамасыз етеді. Диспетчерлік аймақта шынайы биіктіктерде авиациялық жұмыстарды орындау кезінде ӘК экипажы ӘҚК органында ұшу ауданы мен биіктік ауқымын алдын ала келіседі.

188-16. ӘҚҚ органы КҰҚ 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 КҰҚ бойынша бақыланатын ұшуды орындауға рұқсат беруі, ол КҰҚ бойынша ұшуды орындайтын ӘК-ге қатысты эшелондауды дербес қамтамасыз ететін және көзбен шолып метеорологиялық жағдайларда қалатын жағдайда, рұқсаттың қолданылу уақыты ішінде ӘҚҚ органы тарапынан КҰҚ 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 ӘК арасындағы соқтығысу қаупін тудыратын осындай жақындықта ұшудың орындалмауын рұқсаттың барлық қолданылу кезеңі ішінде қамтамасыз етеді.

188-17. Тораптық диспетчерлік ауданда АҰҚ бойынша жүретін ӘК арасындағы тік қашықтық кемінде 300 метр (1000 фут) болып белгіленеді.

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

188-18. Бағыттың бұрылыс пунктінде эшелонды ауыстыру кезінде ұшудың жалпы бағытының өзгеруіне байланысты жаңа эшелонды алу осы Нұсқаулықта белгіленген аралықтарды сақтай отырып, ӘҚҚ органдарының рұқсаты бойынша көрсетілген пункттен ұшып өткенге дейін 10 теңіз милі бұрын орындалуы тиіс.

188-19. Егер трассаның (маршруттың) көптеген учаскелерінің берілген шынайы жол бұрыштары бір жартылай шеңбер шегінде, ал жекелеген учаскелер - басқа шеңберде болса, онда барлық әуе трассасы (маршруты) үшін ұшу қауіпсіздігі шаралары сақталған жағдайда бірыңғай эшелондар белгіленуі мүмкін.

188-20. Әуеайлақ (әуеторап) ауданында және күту аймақтарында тік эшелондау ұшудың берілген жол бұрыштарына қарамастан белгіленген аралықтарға сәйкес жүргізіледі.

188-21. 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.";

194-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"194. ATIS-пен жарактанған әуеайлақтарда, ӘК экипажы бастапқы байланысты белгілеген кезде, диспетчер ӘК экипажынан ATIS ақпаратын тыңдағаны туралы баяндау алады. Ұшып шығу әуеайлағындағы (бару орны, қор немесе ұшу маршруты

бойынша) метеорологиялық жағдайдың, әуеайлақ немесе маршрут, ұшу ауданы бойынша ескертулердің (SIGMET, AIRMET, желдің ауысуы туралы ескертудің) өзгергені туралы ақпарат алғаннан кейін диспетчер осы мәліметтерді байланыста отырған ӘК экипаждарына береді.

ATIS болмаған кезде диспетчер ұшатын ӘК экипажына мыналарды:

1) пайдаланылатын ҰҚЖ (ұшып көтерілу МЖБ, ҰҚЖ нөмірі), егер олар ұсынылған болса, ҰҚЖ бетінің жай-күйі және тежеу тиімділігі (ілінісу коэффициенті) немесе ҰҚЖ бетінің жай-күйінің коды, ластану түрі, ластану тереңдігі, ҰҚЖ-ның әрбір үштен бірі үшін пайызбен ластану аймағы, осы ақпарат болған кезде ҰҚЖ, РЖ және перрон бетінің жай-күйі туралы қосымша ақпарат (ҰҚЖ бетінің жай-күйі туралы деректер хабарламаларының жаһандық форматын енгізген кезде);

2) жер бетіндегі, оның екпінін ескере отырып, желдің бағыты мен жылдамдығын;

3) QNH (ӘК экипажының сұрау салуы бойынша – QFE) қысымын;

4) көрінушілік (күрделі метеожағдайларда), не болмаса ҰҚЖ-дағы (RVR) көріну қашықтығының мәнін;

5) дәл уақытты (ӘК экипажының сұрау салуы бойынша) хабарлайды.";

241-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

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

1) қонуға кіру жүйесі мен пайдаланатын ҰҚЖ-ны;

2) желдің екпінін ескере отырып, оның бағыты мен жылдамдығын;

3) көріну қашықтығын (күрделі метеорологиялық жағдайда), не ҰҚЖ-да көріну қашықтығының шамасын (RVR);

4) қауіпті метеорологиялық құбылыстарды (орын алған жағдайда);

5) 1500 метрден төмен орналасқан бұлттарды, будақ жаңбырлы бұлттардың бар-жоғын;

6) ауа температурасын;

7) шық нүктесінің температурасын (ӘК экипажының сұрау салуы бойынша);

8) өту эшелонын;

9) QNH қысымын (ӘК экипажының сұрау салуы бойынша – QFE);

10) қону алдындағы түзуге қатысты айрықша метеорологиялық құбылыстар туралы ақпаратты;

11) "тренд" үлгісінде қонуға қатысты ауа райы болжамын;

12) егер олар ұсынылса, ҰҚЖ бетінің жай-күйі және тежеу тиімділігі (ілінісу коэффициенті) немесе ҰҚЖ бетінің жай-күйінің коды, ластану түрі, ластану тереңдігі, ҰҚЖ-ның әрбір үштен бірі үшін пайызбен ластану аймағы, осы ақпарат болған кезде ҰҚЖ, РЖ және перрон бетінің жай-күйі туралы қосымша ақпарат (ҰҚЖ бетінің жай-күйі туралы деректер хабарламаларының жаһандық форматын енгізген кезде).

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

275-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"275. Әуеайлақтағы шарттар туралы маңызды ақпарат мынадай ақпаратты қамтиды:

1) жұмыс алаңында не оған тікелей жақын жерде құрылыс немесе жөндеу жұмыстарын жүргізу;

2) ҰҚЖ, РЖ немесе перрон бетіндегі тегіс емес немесе сынған учаскелер, олардың таңбаланғанына немесе таңбаланбағанына қарамастан;

3) ҰҚЖ-дағы, РЖ-дағы немесе перрондағы қар, сілеусін, мұз немесе қырау;

4) ҰҚЖ, РЖ немесе перрондағы су;

5) ҰҚЖ, РЖ немесе перрондағы мұздануға қарсы немесе тайғаққа қарсы сұйық химикаттарды немесе басқа да ластағыштарды;

6) ҰҚЖ, РЖ немесе перрон маңындағы қар құрсаулары немесе үйінділер;

7) тұрақтағы әуе кемелерін немесе жердегі немесе ауадағы құстарды қоса алғанда, басқа да уақытша қауіп-қатерлер;

8) әуеайлақтың жарық сигналдық жүйесінің бір бөлігінің немесе бүкіл жұмыс істеуінің істен шығуы немесе тұрақсыз болуы;

9) әуе кемелерінің ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етуге ықпал ететін кез келген басқа ақпарат.";

306-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"306. Диспетчер ұшуға мыналарға рұқсат бермейді, егер:

1) ҰҚЖ бос емес;

2) ҰҚЖ бетінің жай-күйі және тежеу тиімділігі (ілінісу коэффициенті) немесе ҰҚЖ бетінің жай-күйінің коды (ҰҚЖ бетінің жай-күйі туралы деректер хабарламаларының жаһандық форматын енгізу кезінде) әуе кемесінің экипажына 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.";

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

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

1) ҰҚЖ бос;

2) ҰҚЖ бетінің жай-күйі және тежеу тиімділігі (ілінісу коэффициенті) немесе ҰҚЖ бетінің жай-күйінің коды (ҰҚЖ бетінің жай-күйі туралы деректер хабарламаларының жаһандық форматын енгізу кезінде) 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. ЭДО (ЭАДП) диспетчерінің қонуға рұқсаты мынаны білдіреді:

1) ҰҚЖ бетінің жай-күйі және тежеу тиімділігі (ілінісу коэффициенті) немесе ҰҚЖ бетінің жай-күйінің коды (ҰҚЖ бетінің жай-күйі туралы деректер хабарламаларының жаһандық форматын енгізу кезінде) ӘК экипажына белгілі;

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

3) төмендеу жолындағы әуе кеңістігі және ұшу жолағы бос;

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

5) ӘК экипажында ұшу қауіпсіздігіне қатер төндіретін құбылыстар (құстардың топталуы, қауіпті метеожағдайлар, қатты нөсерлі жауын-шашын жағдайларында 1000 метрден кем метеорологиялық көріну, оның екпіндерін ескере отырып, жердегі желдің бағыты мен жылдамдығы) туралы ақпарат болады.

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

311. ЭДО (ЭАДП) диспетчері әуе кемесінің экипажына қонуға тыйым салады және екінші айналымға кетуі туралы нұсқау береді, егер:

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

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

3) ұшу жолағы бос емес;

4) атқарушы стартта тұрған әуе кемесі ұшуға рұқсат алғаннан кейін екпінді бастамайды, ал қонуға бет алған әуе кемесі қону алдындағы түзу жолда ЭҚК бақылау жүйесі болған кезде 4 километр (2 м.миль) қашықтықта болады.

312. ЭДО (ЭАДП) диспетчері ЭК экипажын:

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

2) тікелей қону алдындағы қауіпті метеожағдайлар;

3) метеорологиялық көріну қашықтығы 1000 метрден кем қатты жауын-шашын;

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

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

1) төмендеу жолындағы әуе кеңістігі және ұшу жолағы бос;

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

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

4) ҰҚЖ бетінің жай-күйі және тежеу тиімділігі (ілінісу коэффициенті) немесе ҰҚЖ бетінің жай-күйінің коды (ҰҚЖ бетінің жай-күйі туралы деректер хабарламаларының жаһандық форматын енгізу кезінде) ЭК экипажына белгілі.

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

316-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"316. Қонуға кіруді орындайтын әуе кемесіне қону маневрін және (немесе) қонғаннан кейінгі жүруді орындауға нұсқау беру кезінде әуе кемесінің үлгісі, ҰҚЖ

босату үшін, ҰҚЖ ұзындығы, РЖ орналасқан жері, ҰҚЖ және РЖ ілінісу коэффициенті (ҰҚЖ бетінің жай-күйі туралы деректер хабарламаларының жаһандық форматын енгізу кезіндегі ҰҚЖ бетінің жай-күйінің коды), сондай-ақ метеорологиялық жағдай ескеріледі.";

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 қонудың магниттік жол бұрышын (ҰҚЖ-ның таңбаланған нөмірін) хабарлайды);

3) диспетчер әуе кемесінің экипажын векторлаудың басталуы мен мақсаты туралы хабардар етеді;

4) диспетчер курсты немесе курстар сериясын белгілейді және әуе кемесін көлденең ұшуда қону бағыты желісінде тұрақтандыру үшін глиссадаға (FAF, FAP) кіру нүктесіне дейін кемінде 4 километр (2 теңіз милі) отырғызу алдындағы түзу жолға 45° (оңтайлы мәні – 30°) аспайтын бұрышпен шығарады. Жол жүру бағамдарының мәндері үш таңбалы сандармен белгіленеді;

5) диспетчер әуе кемесінің экипажын оның орналасқан жері туралы қону алдындағы тікелей жолға шыққанға дейін кемінде бір рет хабардар етеді;

6) қонуға бет алудың соңғы кезеңінің жол сызығына шығу бағытын тағайындаумен бір мезгілде қонуға бет алуды орындауға рұқсат беріледі және команда баяндауы тиіс:

PMC (ILS), курстық маяк (LOC, LOC/DME) бойынша кіру кезінде курстық маякты " басып алу";

қонуға бет алудың соңғы кезеңінің жол желісіне шығу (RNAV бойынша кіру);

тікелей қонуға дейінгі шығу (NDB, VOR/DME кірісі);

7) қонуға кіруді орындауға рұқсат алғаннан кейін әуе кемесінің экипажы қонуға кірудің жарияланған схемасына сәйкес дербес навигацияны қалпына келтіреді, қону жүйелерінің деректерін пайдалана отырып, диспетчердің араласуынсыз қону курсына бұрылуды орындайды.";

394-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"394. ӘҚҚ органдары әуе кемелерінің борттарынан басқа тиісті әуе кемелеріне, олармен байланысты метеорологиялық органға (ҰҚЖ-дағы тежеудің нақты тиімділігіне байланысты жағдайлар туралы ақпаратты қоспағанда) және ӘҚҚ-ның басқа тиісті органдарына арнайы хабарламаларды 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.";

402 және 402-1-тармақтар алып тасталсын;

405, 406, және 407-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"405. Келіп қонатын және ұшып кететін әуе кемелері үшін ақпаратты қамтитын ATIS радиохабарын беру көрсетілген тәртіппен ақпараттың мынандай элементтерін қамтиды:

1) әуеайлақтың атауы;

2) әріптік индекс;

3) бақылау уақыты;

4) қонуға ұсынылған кіру түрі;

5) ҰҚЖ пайдаланылатын (дар);

6) ҰҚЖ бетінің жай-күйі және тежегіштің тиімділігі (ілінісу коэффициенті) немесе ҰҚЖ бетінің жай-күйінің коды, ластану түрі, ластану тереңдігі, ластану аймағы ҰҚЖ-ның әрбір үштен бір бөлігі үшін пайызбен, осы ақпарат болған кезде ҰҚЖ, РЖ және перрон бетінің жай-күйі туралы қосымша ақпарат (ҰҚЖ бетінің жай-күйі туралы деректер хабарламаларының жаһандық форматын енгізу кезінде);

7) күту аймағындағы кідіру (қажет болған кезде);

8) өту эшелоны;

9) басқа маңызды шұғыл ақпарат;

10) жердегі желдің бағыты (магниттік меридианға қатысты градус) мен жылдамдығы, оның ішінде айтарлықтай өзгерістер және пайдаланылатын ҰҚЖ нақты учаскелерінде орнатылған жердегі жел датчиктері болса және бұл ақпаратты әуе кемелерінің пайдаланушыларын талап ететін болса ҰҚЖ және ақпаратқа қатыстының учаскесін көрсету;

11) ҰҚЖ көріну шамасы мен көріну шамасының қашықтығы (ҰҚЖ көріну шамасы мен көріну шамасының қашықтығы кемінде 2000 метр болғанда);

12) ағымдағы ауа райы;

13) бұлттылық 1500 метрден (5000 фут) төмен немесе қай мәнінің жоғарылығына қарай, сектордағы ең жоғары минималды абсолютті биіктіктен төмен;

будақ-жаңбырлы бұлттар; егер аспан күңгірттенсе – тік көріну шамасы, онда осындай деректер бар болса;

14) ауа температурасы;

15) шық нүктесінің температурасы;

16) биіктік өлшеу құралын орнатуға арналған деректер;

17) желдің аусуын қоса қонуға кіру аймақтарындағы ерекше метеорологиялық құбылыстар туралы кез келген қолда бар ақпарат және ұшуды жүргізуге әсер ететін ауа райының жуық арадағы құбылыстары туралы ақпарат;



18) "тренд" үлгісіндегі қонуға болжам;

19) ATIS ерекше нұсқаулары.

406. Тек ұшып келетін кемелер үшін ақпаратты қамтитын ATIS радиохабарларын беру ақпараттың көрсетілген тәртіптегі мынадай элементтерін қамтиды:

1) әуеайлақ атауы;

2) әріптік индекс;

3) бақылау уақыты;

4) қонуға болжамды кіру түрі;

5) пайдаланылатын ҰҚЖ;

6) ҰҚЖ бетінің жай-күйі және тежегіштің тиімділігі (ілінісу коэффициенті) немесе ҰҚЖ бетінің жай-күйінің коды, ластану түрі, ластану тереңдігі, ластану аймағы ҰҚЖ-ның әрбір үштен бір бөлігі үшін пайызбен, осы ақпарат болған кезде ҰҚЖ, РЖ және перрон бетінің жай-күйі туралы қосымша ақпарат (ҰҚЖ бетінің жай-күйі туралы деректер хабарламаларының жаһандық форматын енгізу кезінде);

7) күту аймағындағы кідіру (қажет болған кезде);

8) өту эшелоны;

9) басқа маңызды шұғыл ақпарат;

10) жердегі желдің бағыты (магниттік меридианға қатысты градус) мен жылдамдығы, оның ішінде айтарлықтай өзгерістер және пайдаланылатын ҰҚЖ нақты учаскелерінде орнатылған жердегі жел датчиктері болса және бұл ақпаратты әуе кемелерінің пайдаланушыларын талап ететін болса ҰҚЖ және ақпаратқа қатыстының учаскесін көрсету;

11) ҰҚЖ көріну шамасы мен көріну шамасының қашықтығы (ҰҚЖ көріну шамасы мен көріну шамасының қашықтығы кемінде 2000 метр болғанда);

12) ағымдағы ауа райы;

13) бұлттылық 1500 метрден (5000 фут) төмен немесе қай мәнінің жоғарылығына қарай, сектордағы ең жоғары минималды абсолютті биіктіктен төмен; будақ-жаңбырлы бұлттар; егер аспан күңгірттенсе – тік көріну шамасы, онда осындай деректер бар болса ;

14) ауа температурасы;

15) шық нүктесінің температурасы;

16) биіктік өлшеу құралын орнатуға арналған деректер;

17) қонуға кіру аймақтарындағы кез келген ерекше метеорологиялық құбылыстар туралы және ұшуды жүргізуге әсер ететін ауа райының жуық арадағы құбылыстары туралы ақпарат;

18) "тренд" үлгісіндегі қонуға болжам;

19) ATIS ерекше нұсқаулары.

407. Тек ұшып кететін әуе кемелері үшін ақпаратты қамтитын АТІS радиохабарларын беру ақпараттың көрсетілген тәртіптегі мынадай элементтерін қамтиды:

1) әуеайлақ атауы;

2) әріптік индекс;

3) бақылау уақыты;

4) пайдаланылатын ҰҚЖ;

5) ҰҚЖ бетінің жай-күйі және тежегіштің тиімділігі (ілінісу коэффициенті) немесе ҰҚЖ бетінің жай-күйінің коды, ластану түрі, ластану тереңдігі, ластану аймағы ҰҚЖ-ның әрбір үштен бір бөлігі үшін пайызбен, осы ақпарат болған кезде ҰҚЖ, РЖ және перрон бетінің жай-күйі туралы қосымша ақпарат (ҰҚЖ бетінің жай-күйі туралы деректер хабарламаларының жаһандық форматын енгізу кезінде);

6) басқа маңызды шұғыл ақпарат;

7) жердегі желдің бағыты (магниттік меридианға қатысты градус) мен жылдамдығы, оның ішінде айтарлықтай өзгерістер және пайдаланылатын ҰҚЖ нақты учаскелерінде орнатылған жердегі жел датчиктері болса және бұл ақпаратты әуе кемелерінің пайдаланушыларын талап ететін болса ҰҚЖ және ақпаратқа қатыстының учаскесін көрсету;

8) ҰҚЖ көріну шамасы мен көріну шамасының қашықтығы (ҰҚЖ көріну шамасы мен көріну шамасының қашықтығы кемінде 2000 метр болғанда);

9) ағымдағы ауа-райы;

10) бұлттылық 1500 метрден (5000 фут) төмен немесе қай мәнінің жоғарылығына қарай, сектордағы ең жоғары минималды абсолютті биіктіктен төмен; будақ-жаңбырлы бұлттар; егер аспан күңгірттенсе – тік көріну шамасы, онда осындай деректер бар болса ;

11) ауа температурасы;

12) шық нүктесінің температурасы;

13) биіктік өлшеу құралын орнатуға арналған деректер;

14) желдің ауысуын қоса алғанда, биіктікті алу аймағында ерекше метеорологиялық құбылыстар туралы кез келген қолда бар ақпарат;

15) "тренд" үлгісіндегі қонуға болжам;

16) АТІS ерекше нұсқаулары.";

осы Нұсқаулыққа 1-1-қосымша осы бұйрыққа 1-қосымшаға сәйкес редакцияда жазылсын;

осы Нұсқаулыққа 3-қосымшаның 2-қосымшасы осы бұйрыққа 2-қосымшаға сәйкес редакцияда жазылсын.

2. 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.

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

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

Қазақстан Республикасының  
Индустрия және инфрақұрылымдық  
даму министрі

Б. Атамкулов

Қазақстан Республикасының  
Индустрия және  
инфрақұрылымдық  
даму министрінің  
2021 жылғы 2 қыркүйектегі  
№ 473  
Бұйрыққа 1-қосымша  
Әуе қозғалысын ұйымдастыру  
және оған қызмет көрсету  
жөніндегі нұсқаулыққа  
1-1 қосымша

**ӘҚҚ органдарының (әуеайлақтық диспетчерлік орталықтың диспетчерлік пункттері (әуеайлақ/тікұшақ айлағы ауданының диспетчерлік пункттері), аудандық диспетчерлік орталықтың (аудандық диспетчерлік пункттер), ұшу-ақпараттық қызмет көрсету органдарының жұмыс орындары жабдықтарының бақылау тізбесі**

Жабдықтарының түрі	ДП Брифинг	РДП	БДП	МДП	ШДП	ТДП	ЖДП (ЦПИ)	АДП	Ұтқыр жылжымалы (МДП)	(Теңіздегі (стационарлық тікұшақ айлағында) МДП)				
1 Диспетчер пульті		-		+	+	+	+	+	+			+	+	+
2 Негізгі және резервтік радиостанцияларды басқару органдары		-		+	+	+	+	+	+				+	+
3 Авариялық арна радиостанциясын басқару органдары		-		+	+	+	+	+	+				+	+
4 Әуе жағдайын бейнелеу аппаратурасы		-		-	-	+4	+	+	+1				+	+
5 ҰАШ РЛС (ЖҚБ АЖ) ақпаратын бейнелеу аппаратурасы)		-			+2	+2	+2	-	-	-			-	-
6 АРП индикаторы немесе пеленгациялық ақпаратты әуе		-		-	-	+1	+	+	+1					



12	индикаторы немесе "ҰҚЖ бос емес" көрінісі әуе жағдайын бейнелеу аппаратурасында	-	-	+	+	-	-	-	-	-	-
13	Жабдық болған жағдайда, БРЛН жабдығының жай-күйінің дыбыстық және жарықтық сигнализациясы	-	-	-	+1	-	-	-	-	-	+
14	Метеоақпаратты көрсету құралдары	+1	+1	+5	+4,5	+5	+5	+1	-	-	+
15	Сағат	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
16	AFTN желіге кіру нүктесі	+	+1	+1	+	+1	+1	+	+	+	+
ПӨО органы (AFIS)										Арнайы мақсаттағы автомобиль	
+1										-	
+										+6	
+										+	
+1										-	
-										-	
+1										-	
+										+	
+										+	
-										-	
-										-	
-										-	
-										-	
-										-	
-										-	
-										-	
-										-	
-										-	
-										-	
-										-	
-										-	
-										-	
+										+	
+1										+1	

1. Ұсынылатын жабдық;
2. III санат бойынша қонуға дәлме-дәл кіретін ҰҚЖ бар әуеайлақтарда орнатылады;
3. Басқарылатын рульдеу құралдары болмаған кезде бүйірлік рульдеу оттарын және басқарылмайтын жарық көрсеткіштерін қону және ұшып көтерілу оттарының тобымен бірге басқаруға жол беріледі;
4. Жабдық I, II, III санаттағы және А, Б және В сыныпты ҰҚЖ бар әуеайлақтарда орнатылуы тиіс, Г, Д және Е сыныпты ҰҚЖ бар әуеайлақтар үшін жабдық әуе

қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсету мақсаттарын қамтамасыз ету үшін аэронавигациялық ұйым есептейтін тәуекелдерді бағалау негізінде белгіленеді;

5. ӘҚҚ диспетчерлік пункттерін бір үй-жайда (залда) орналастыру кезінде диспетчердің тиісті жұмыс орнынан метеоақпаратты оқу мүмкіндігін қамтамасыз ету кезінде осы диспетчерлік пункттер үшін бірыңғай метеоақпаратты көрсету құралдарын орнатуға жол беріледі;

6. Резервтік радиостанцияларды басқару органдары талап етілмейді.

Ескертпе:

1. Ұтқыр (жылжымалы) МДП - уақытша алаңдарда және авариялық жағдайларда жедел өрістету үшін арнайы орындалған МДП.

2. Арнайы мақсаттағы автомобиль - іздестіру-құтқару жұмыстары мақсатында және басқа жағдайларда ӨЖЖ радиобайланыс құралдарын жедел өрістету қажет болған кезде пайдаланылатын автомобиль.

3. Бір диспетчер бірнеше функцияларды орындауды біріктірген кезде жабдық осы тізбеге сәйкес бір жұмыс орнында шоғырланады.

4. МДП (теңіздегі стационарлық тікұшақ айлағында) – теңіз қондырғысының стационарлық тікұшақ айлағында немесе құрылыстағы немесе теңіздегі жасанды аралдың бетіндегі орналасқан МДП.

Қазақстан Республикасының  
Индустрия және  
инфрақұрылымдық даму  
министірінің  
2021 жылғы 2 қыркүйектегі  
№ 473  
Бұйрыққа 2-қосымша  
Қазақстан Республикасының әуе  
кеңістігінде әуе қозғалысына  
қызмет көрсету кезінде  
қайталама шолу  
радиолокациясының  
кодтарын қолдану әдістемесіне  
2-қосымша  
Әуе қозғалысын ұйымдастыру  
және қызмет көрсету жөніндегі  
нұсқаулыққа  
3- қосымша

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

р/с №	Ұшу әуеайлағы	Кодтары	№	Ұшу әуеайлағы	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	0646, 0647

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