

"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 Көлік министрінің м.а. 2024 жылғы 4 қаңтардағы № 2 бұйрығы. Қазақстан Республикасының Әділет министрлігінде 2024 жылғы 5 қаңтарда № 33886 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 мазмұндағы 55-1) тармақшамен толықтырылсын:

"55-1) визуалды бақылау жүйесі – әуеайлақта немесе оның маңында ситуациялық хабардарлықты сақтау үшін қажетті қозғалысты және кез келген басқа ақпаратты электрондық визуалды бейнелеуді қамтамасыз ететін электр-оптикалық жүйе;"

15-1-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

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

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

мынадай мазмұндағы 15-2-тармақпен толықтырылсын:

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

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

2) ауа қозғалысының тығыздығы мен таралуы;

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

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

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

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

7) кез келген ерекше жергілікті немесе өңірлік метеорологиялық құбылыстар.";

17-14-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

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

23-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"23. ӘҚК мақсаттары үшін мынадай диспетчерлік пункттер ұйымдастырылады:

1) рульдеу диспетчерлік пункті (бұдан әрі – РДП);

2) старттық диспетчерлік пункт (бұдан әрі – СДП);

3) мұнара диспетчерлік пункті (бұдан әрі – МДП);

4) шеңбер диспетчерлік пункті (бұдан әрі – ШДП);

5) жақындау диспетчерлік пункті (бұдан әрі – ЖДП);

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

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

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

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

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

26-1-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

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

35-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

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

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

172-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

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

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

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

мынадай мазмұндағы 179-3, 179-4 және 179-5-тармақтармен толықтырылсын:

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

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

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

207 және 208-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"207. 208-тармақта жазылған шарттарға сәйкес АҰҚ бойынша ұшуды орындайтын ӘК-нің көзбен шолып қонуға кіруді орындауға рұқсат беруді ӘК-нің экипажы сұрайды немесе ӘҚҚ диспетчері береді (ӘҚҚ диспетчерінің ӘК-нің экипажымен алдын ала келісу жағдайында).

"208. ЕҰҚ бойынша ұшуды орындайтын ӘК-не, экипаждың жер үстіндегі бағыттармен көзбен шолу байланысында болуға мүмкіндігі бар жағдайда көзбен шолып қонуға кіруді орындауға рұқсат беріледі және:

1) бұлттардың хабарланатын төменгі шекарасы осындай рұқсат алған немесе бұл деңгейден асып кеткен ӘК-нің қонуға кіретін бастапқы учаскесінде басталатын деңгейге сәйкес келеді; немесе

2) ұшқыш қонуға кірудің бастапқы учаскесі басталатын деңгейде немесе аспаптар бойынша қонуға кіру схемасы бойынша ұшудың кез келген сәтінде метеорологиялық жағдайлар қонуға және қонуға көзбен шолып кіруге мүмкіндік беретінін хабарлайды.";

15-тарау мынадай мазмұндағы 5-1-параграфпен толықтырылсын:

"5-1-параграф. Қонуға көзбен шолып кіруге арналған векторлау

208-1. ӘҚҚ диспетчері секторда векторлау үшін белгіленген бұлттардың төменгі шегі минималды абсолютті биіктіктен жоғары және метеорологиялық жағдайлар қонуға және қонуға көзбен қарауға мүмкіндіктер бар жағдайларда, қонуға көзбен шолып кіруді орындау үшін ӘК векторлауды жүзеге асырады.

208-2. Қонуға көзбен шолып кіруді орындауға рұқсат ұшқыш әуеайлақты немесе алда тұрған ӘК көретіні туралы баяндағаннан кейін ғана беріледі, содан кейін векторлау тоқтатылады.";

мынадай мазмұндағы 249-1-тармақпен толықтырылсын:

"249-1. Метеорологиялық орган ӘҚҚ органынан ҰҚЖ (RVR) көріну қашықтығында көрінуді қайта есептеу үшін жарық жүйесі шамдарының жарықтығы сатысының мәнін алады.";

284-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"284. ӘДО (ӘАДП) диспетчері әуеайлақ қозғалысын көзбен шолып бақылау арқылы немесе ӘҚҚ бақылау жүйесі болған кезде пайдалана отырып бақылауды жүзеге асырады.";

мынадай мазмұндағы 284-1, 284-2 және 284-3-тармақтармен толықтырылсын:

"284-1. ӘҚҚ бақылау жүйелері болмаған және көзбен шолып бақылауды, ӘҚО (ӘАДП) диспетчерінің нақты жұмыс орнынан бақыланатын әуеайлақ қозғалысын қамтамасыз ету мүмкін болмаған кезде визуалды бақылау жүйелері немесе қосалқы диспетчерлік пункттер (жұмыс орындары) көзделеді.

284-2. Қосалқы диспетчерлік пункттің (жұмыс орнының) диспетчері үшін әуеайлақтың маневр жасау алаңының көзбен бақыланатын аймағы белгіленеді, оның шегінде диспетчер:

1) ұшу жолағында және ӘК рульдеу бағыты бойынша (көріну шегінде) кедергілердің жоқтығын айқындайды, бұл туралы ӘҚО (ӘАДП) диспетчеріне хабарлайды;

2) ӘК-нің ұшып көтерілуін, қонуын, рульдеуін (көріну шегінде) бақылайды және ӘК ақаулығының сыртқы белгілері анықталған кезде бұл туралы ӘҚО (ӘАДП) диспетчеріне дереу баяндайды.

284-3. Егер ӘДО (ӘАДП) диспетчері ӘК-нің ҰҚЖ-ны босатқанын көзбен шолып немесе қадағалау жүйесінің көмегімен немесе визуалды бақылау жүйесінің көмегімен анықтай алмаса, ол ӘК-нің экипажынан ҰҚЖ-ның босатылғанын баяндауды талап етеді. Экипаж ҰҚЖ-ның босатылғанын баяндаған болса, онда бұл ӘК-нің РМЖ-тың шекті аймағынан тыс жерде екендігін білдіреді.";

16-тарау мынадай мазмұндағы 9-1-параграфпен толықтырылсын:

"9-1-параграф. Әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсету кезінде визуалды бақылау жүйелерді пайдалану.

296-1. Визуалды бақылау жүйелері осы Нұсқаулықтың 16-тарауының 1-параграфында тізімделген функцияларды орындау үшін ұшу қауіпсіздігін бағалау шарттары бойынша қажет болса әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсету кезінде пайдаланылады.

296-2. Әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсету кезінде пайдаланылатын визуалды бақылау жүйелері сенімділіктің, дайындықтың және тұтастықтың тиісті деңгейіне ие. Көрсетілетін қызметтердің қауіпсіздік деңгейінің төмендеуіне жол бермеу мақсатында ұсынылатын қызмет көрсету деңгейін айқындау кезінде жүйенің істен шығу ықтималдығын немесе қызмет көрсетудің толық немесе ішінара бұзылуына әкеп соғуы мүмкін оның сипаттамаларының елеулі нашарлауын бағалау және ескеру қажет. Бұл жағдайда резервтік диспетчерлік пункттер (бар болса) көзделеді немесе ӘҚҚ органы осы Нұсқаулықтың 14-тарауының 5-1, 5-2, 5-3, 6-параграфтарын басшылыққа алады.

296-3. Визуалды бақылау жүйелері барлық қатысушы көздердің деректерін интеграцияланған түрде қабылдау, өңдеу және көрсету қабілетіне ие.";

306-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"306. Диспетчер ұшуға мыналарға рұқсат бермейді, егер:

- 1) ҰҚЖ бос емес;
- 2) ҰҚЖ бетінің жай-күйінің коды ӘК-нің экипажына белгісіз;
- 3) алда ұшып шыққан ӘК пайдаланылатын ҰҚЖ-ның соңын кесіп өтпесе немесе кері бұруды (кері бұруды) орындауға кіріспесе);
- 4) қонуды орындаған ӘК пайдаланылатын ҰҚЖ-ны босатпаса;
- 5) ұшып шығатын ӘК үшін қауіпсіз интервал қамтамасыз етілмеген;
- 6) ұшу жолағында кедергілер бар;

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

308 және 309-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"308. ҰҚЖ-дағы кедергілердің болмауы:

1) көзбен шолып қарауымен (көру мүмкіндігі шегінде), ал көрінбейтін учаскелерде визуалды бақылау жүйесінің көмегімен (бар болса) немесе диспетчердің баяндамасы бойынша қосалқы диспетчерлік пункттен (жұмыс орнынан) (бар болса);

2) ұшу алаңын шолу локаторының индикаторы бойынша байқаумен (болған жағдайда);

3) ҰҚЖ босатылуы туралы ӘК экипаждарының баяндауы бойынша;

4) көрінбейтін учаскелерде, қиын метеожағдайларда және түнде ҰҚЖ тексерген кездегі әуеайлақ қызметі мамандарының баяндауы бойынша анықталады.

309. Ауа райының қауіпті құбылыстары мен жағдайлары туындаған кезде ӘДО (ӘАДП) диспетчері бұл туралы ӘК-нің экипажын хабардар етеді. Ұшуды жүргізу туралы түпкілікті шешімді ӘК-нің командирі қабылдайды. Егер ӘК-нің командирі ұшуға шешім қабылдаса, диспетчер оған ұшуға рұқсат береді, яғни:

1) ҰҚЖ бос;

2) ҰҚЖ бетінің жай-күйінің коды ӘК экипажына белгілі;

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

4) қонуды орындаған ӘК пайдаланылатын ҰҚЖ-ны босатты;

5) ұшып шығатын ӘК үшін қауіпсіз интервал қамтамасыз етілген;

6) ұшу жолағында кедергілер жоқ;

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

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

Ұшуға диспетчерлік рұқсат ӘК-нің командирін оны жасауға мәжбүрлеу болып табылмайды, ұшуды жүргізу туралы түпкілікті шешімді ӘК-нің командирі қабылдайды

ҰҚЖ-ның жұмыспен қамтылу уақытын азайту мақсатында ӘК экипажына атқарушылық стартпен және жүріспен ұшып шығумен айналысуға рұқсат беруге жол беріледі. Мұндай рұқсатты алғаннан кейін ӘК ҰҚЖ-ға ұшып шығады және ұшып кетеді.";

311-1-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"311-1. ҰҚЖ-да кедергілердің жоқ болуы:

1) көзбен шолып қараумен (көрінушілік шегінде), ал көрінбейтін учаскелерде визуалды бақылау жүйесінің көмегімен (бар болса) немесе диспетчердің баяндамасы бойынша қосалқы диспетчерлік пунктпен (жұмыс орнынан) (бар болса);

2) ұшу алаңын шолу локаторының индикаторы бойынша бақылаумен (бар болған кезде);

3) ҰҚЖ-ны босату туралы ӘК экипаждарының баяндамалары бойынша;

4) көрінбейтін учаскелерде, күрделі метеожағдайларда және түнде ҰҚЖ-ны тексеру кезінде әуеайлақ қызметі мамандарының хабарлаулары бойынша анықталады.";

16-тарау мынадай мазмұндағы 13-параграфпен толықтырылсын:

"13-параграф. Теңіздегі стационарлық тікұшақ айлағында орналасқан диспетчерлік пункттердің функциялары

322-3. ӘҚҚ диспетчерлері тікұшақ айлағында немесе тікұшақ айлағы ауданында әуе қозғалысының қауіпсіздігі мен жүйелілігін қамтамасыз ету үшін ӘҚҚ-дағы ӘК ақпарат береді және рұқсат береді:

1) әуеайлақ шеңберін қоса алғанда, диспетчерлік пункттің белгіленген жауапкершілік аймағында ұшуды орындайтын ӘК;

2) қонуды орындайтын және ұшатын ӘК қамтамасыз етіледі.

322-4. ӘҚҚ диспетчері мынадай жағдайларда авариялық-құтқару жұмыстарын жүргізу мақсатында тікұшақ командасын (оның ішінде өрт сөндіру командасын) және кезекші теңіз кемесін хабардар етеді:

1) апатқа ұшыраған ӘК жерге қонады деген хабарды алғанда;

2) авиациялық оқиғалар орын алғанда;

3) ӘК эвакуациялауды талап ететін оқыс оқиғалар туындағанда;

4) ӘК экипажының сұрау салуы бойынша;

5) ұшудың қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін қажет деп санағанда.

Осы мақсатта ӘҚҚ диспетчері мынадай ескерту сигналдарын қолданады:

1) күтпеген жерден авиациялық оқиға орын алғанда немесе апатқа ұшыраған ӘК-нің аталған тікұшақ айлағына қонуына 30 минуттан аз уақыт қалған кезде "Дабыл" сигналы беріледі. Бұл сигнал бойынша АҚК-ның барлық жасақтары өздерінің жарақтарымен хабарландыру кезінде көрсетілген авиациялық оқиға орнына келеді.

2) апатқа ұшыраған ӘК-нің аталған тікұшақ айлағына қонуына 30 минут және одан да көп уақыт қалған кезде "Дайындық" сигналы беріледі.

322-5. Егер ӘҚҚ диспетчері ӘК-нің штаттан тыс конфигурациясы немесе жай-күйі (шассидің шықпай қалуы немесе жарым-жартылай шығуы,

ӘК-нің қандай да бір бөлігінен шыққан түтіннің ерекше эмиссиясы) туралы хабар алған жағдайда, ол бұл жөнінде ӘК-нің экипажын хабардар етеді.

Диспетчерлік пункттен визуалды бақылау стандартынан өзгеше болатын тікұшақ айлақтарында (шолу толық немесе жарым-жартылай етілмейді) визуалды бақылауды қосымша ӘҚҚ маманы жүргізе алады.

Бақылау орны жеткілікті көзбен шолуды қамтамасыз ете отырып, диспетчерлік пункттің жанында айқындалады.

Бұл ретте ӘҚҚ маманы жұмыс жиілігінде ӘҚҚ диспетчерімен және экипажмен радиобайланыстың негізгі және резервтік құралдарымен қамтамасыз етіледі.

322-6. Ұшып көтерілген ӘК-нің экипажынан ӘК-нің зақымданғаны туралы мәлімет алынған жағдайда, тікұшақ айлағының жұмыс беті тексеріледі және ӘК-нің экипажына тікұшақ айлағының жұмыс бетінде ӘК-нің қандай да бір бөлшектерінің немесе құстардың немесе жануарлардың қалдықтарының жоқтығы немесе бар екендігі туралы хабарланады.

322-7. Маневр алаңы жоқ тікұшақ айлағындағы жағдайлар туралы маңызды ақпарат қол жетімділігі туралы мынадай ақпаратты қамтиды:

1) тікұшақ айлағының жұмыс бетінде (алаңында) не оған тікелей жақын жерде құрылыс немесе жөндеу жұмыстары;

2) жұмыс бетіндегі қар, батпақ, мұз, аяз немесе су;

3) тікұшақ айлағына тікелей жақын жерге қонуға кіру секторында кедергілердің, құстардың болуын қоса алғанда, басқа да уақытша қауіптер;

4) тікұшақ айлағының бір бөлігінің немесе бүкіл жарық сигналдық жүйесінің істен шығуы немесе тұрақсыз жұмыс істеуі;

5) газдың және ауаның ыстық ағындарының (турбиналардың, генераторлардың және тағы да басқа қондырғылар) шығарылуы туралы;

6) ӘК-нің ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етуге ықпал ететін кез келген басқа ақпарат

Тікұшақ айлағындағы жағдайлар туралы маңызды ақпарат ӘК-нің экипажы бұл ақпаратты алғаны белгілі болған жағдайларды қоспағанда, ӘК-нің әрбір экипажына беріледі.

322-8. ӘҚҚ диспетчері ӘК-нің экипаждарын әуе жағдайы мен метеорологиялық жағдайлар туралы хабардар етеді, белгіленген схемалар немесе берілген траекториялар бойынша ұшуға рұқсат береді, олардың сақталуын бақылайды, ӘК арасындағы белгіленген аралықтардың кем болмауын қамтамасыз етеді.

Күрделі метеожағдайларда ШҰЕ бойынша ұшу кезінде ажырасқан маршруттарды пайдалана отырып, ӘК қауіпсіз алшақтығын қамтамасыз етеді.

322-9. ӘҚҚ диспетчері қонуға келетін ӘК әуемен байланыс орнатқан кезде қонуға кіру шарттарын хабарлайды, төмендетудің және қонуға кірудің белгіленген схемасының сақталуын бақылайды, эшелондаудың белгіленген аралықтарын сақтай отырып, қонуға кіру үшін төмендетуді қамтамасыз етеді.

322-10. Ұшудың шеңберіне кірер алдында ШҰЕ бойынша ұшуды орындайтын ӘК-нің экипажына мынадай ақпарат ұсынылады:

- 1) ұшу шеңберінің бағыты;
- 2) теңіздің орташа деңгейіне келтірілген тікұшақ айлағының атмосфералық қысымы (QNH);
- 3) ұшу шеңберіне кіру үшін белгіленген ең төменгі биіктік;
- 4) желдің бағыты мен жылдамдығы;
- б) ауа жағдайы туралы ақпарат.

322-11. Бұлттардың төменгі шекарасының тиісті биіктігінде 200 метр (650 фут) және одан төмен (олардың жалпы саны кезінде 2 октанттан көп), тікұшақ айлағындағы көрінушілік 2000 метр және одан аз нақты ауа райы кезінде ӘҚҚ диспетчері әр ӘК қонуға кіруі кезінде, КРАМС автоматты метеорологиялық станциясының метеодисплейі бойынша бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі және метеорологиялық көріну туралы деректерді нақтылайды және қону алдындағы тіке бұрылысты орындау басталғанға дейін ӘК экипажына береді.

322-12. Диспетчер ұшуға рұқсат бермейді, егер:

- 1) ұшу секторында кедергілер бар;
- 2) ӘК экипажында ұшып көтерілу қауіпсіздігіне қатер төндіретін құбылыстар (құстардың топталуы, қауіпті метеожағдайлар, қатты жауын-шашын жағдайларында 600 метрден кем метеорологиялық көріну, оның екпіндерін ескере отырып, жердің жанындағы желдің бағыты мен жылдамдығы) туралы ақпарат жоқ.

322-13. Тікұшақ айлағында кедергілердің болмауы:

- 1) көзбен шолып қарауымен (көру мүмкіндігі шегінде);
- 2) тікұшақ айлағының жұмыс бетін тексерген кездегі тікұшақ қону жөніндегі мамандарының баяндауы бойынша анықталады.

322-14. Ауа райының қауіпті құбылыстары мен жағдайлары туындаған кезде ӘҚҚ диспетчері бұл туралы ӘК экипажын хабардар етеді. Ұшуды жүргізу туралы түпкілікті шешімді ӘК командирі қабылдайды. Егер ӘК командирі ұшуға шешім қабылдаса, диспетчер оған ұшуға рұқсат береді, яғни:

- 1) ұшу секторында кедергілер жоқ;
- 2) ӘК экипажында ұшу қауіпсіздігіне қатер төндіретін құбылыстар (құстардың топталуы, қауіпті метеокұбырлар, қатты нөсерлі жауын-шашын жағдайларында 600 метрден кем метеорологиялық көріну, оның екпіндерін ескере отырып, жердегі желдің бағыты мен жылдамдығы туралы ақпарат болады);
- 3) ӘК экипажына диспетчерлік рұқсатта көрсетілген биіктікті немесе шеңбердің биіктігін алуға рұқсат етіледі.

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

322-15. ӘҚҚ диспетчерінің қонуға рұқсаты мынаны білдіреді:

1) қонуға кіру секторындағы төмендеу жолындағы әуе кеңістігі және тікұшақ айлағы бос;

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

322-16. ӘҚҚ диспетчері ӘК экипажына қонуға рұқсат бермейді және екінші айналымға кетуі туралы нұсқау береді, егер:

1) әуе кеңістігінде ӘК қонуға кіру секторының төмендеу жолында ұшу қауіпсіздігіне қауіп төндіретін кедергілер бар;

2) тікұшақ айлағы бос емес.

322-17. ӘҚҚ диспетчері ӘК экипажына маналарды хабарлайды:

1) тікұшақ айлағындағы барлық көріну өзгерістері 2000 метрден және одан кем және бұлттардың төменгі шекарасы биіктігінің (тік көрінудің) 200 метрден (650 фут) және одан төмен барлық өзгерістері;

2) тікелей қону алдындағы қауіпті метеожағдайлар;

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

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

322-18. Қауіпті құбылыстар мен ауа райы жағдайлары туындаған кезде ӘҚҚ диспетчері бұл туралы ӘК экипажын хабардар етеді. Қонуды жүргізу туралы түпкілікті шешімді ӘК командирі қабылдайды. Егер ӘК командирі қонуға шешім қабылдаса, ӘҚҚ диспетчері оған қонуға рұқсат береді, яғни:

1) қонуға кіру секторындағы төмендеу жолындағы әуе кеңістігі кедергілерден бос;

2) тікұшақ айлағы бос.

Қонуға диспетчерлік рұқсат ӘК командирін қонуға мәжбүрлеу болып табылмайды, қонуды жүргізу туралы түпкілікті шешімді ӘК командирі қабылдайды.

322-19. Тікұшақ айлақтарының жарық-сигналдық жабдығы:

1) түнгі ұшу кезінде – күн ұясына кіргеннен 15 минут бұрын немесе ӘК келуінің есептік уақытында, ұшып шыққан кезде – экипаждың ӘК жіберуге (сүйреуге) рұқсат сұратуынан кейін;

2) күндізгі жағдайларда – 2000 метр және одан аз көрінушілік кезінде;

3) басқа жағдайларда – ұшу басшысының нұсқауы бойынша немесе ӘК экипажының (ұшқышының) талап етуі бойынша қосылады.

Жарық сигналының жабдығы:

1) күн шығысымен;

2) күндізгі жағдайларда – 2000 метр және одан көп көрінушілік кезінде;

3) түнгі ұшу кезінде – ұшып шығатын ӘК тікұшақ айлағы ауданынан (диспетчерлік аймақтан) шыққаннан кейін немесе келген ӘК қозғалтқыштары өшірілгеннен кейін;

4) басқа жағдайларда – ӘК қонуы (ұшып кетуі) болмаған кезде ұшу басшысының (аға диспетчердің) нұсқауы бойынша сөнеді.

322-20. Тікұшақ айлағының жарық-сигналды жабдығының жұмысқа қабілеттілігін істен шығуларды (егер бар болса) автоматты индикациялау (бақылау) жүйесі арқылы ӘҚҚ диспетчері анықтайды.

Тікұшақ айлағының жарық-сигналды жабдығының жұмысқа қабілеттілігін істен шығуларды автоматты индикациялау (бақылау) жүйесі жоқ болған жағдайда немесе осындай жүйені қолдау мақсатында ӘҚҚ диспетчері көріну шегіндегі жарық-сигналды жабдық оттарын көзбен шолып бақылауды жүзеге асырады, сондай-ақ ӘК экипаждарынан келіп түскен ақпаратты немесе тікұшақ қону жөніндегі мамандардың жүргізген жарық-сигналды жабдықты тексеру қорытындыларын пайдаланады.";

344-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"344. Бақылау жүйелерімен қамтамасыз етілген, әуе жағдайының индикаторында бейнеленген ақпарат әуе қозғалысында диспетчерлік қызмет көрсету кезінде мынадай функцияларды жүзеге асыру үшін:

1) әуе кеңістігін тиімді пайдалану үшін, бақылау негізінде ӘҚҚ қамтамасыз ету, кідіртулерді қысқарту, тікелей бағыттар мен аса оңтайлы ұшу бейіндерін ұсыну, сондай-ақ ұшулардың қауіпсіздігін арттыру үшін;

2) ұшулардың тиімділігі мен реттілігін қамтамасыз ету мақсатында ұшып шығатын ӘК векторлауды қамтамасыз ету және ұшудың берілген эшелонға дейінгі биіктігін жинақтауды жылдамдату;

3) мүмкін болатын шиеленісті оқиғаларын шешу мақсатында ӘК векторлауды қамтамасыз ету;

4) ұшулардың тиімділігі мен реттілігін қамтамасыз ету мақсатында ұшып шығатын ӘК векторлауды қамтамасыз ету;

5) ӘК экипаждарына ұшақты жүргізуге жәрдемдесу үшін векторлауды қамтамасыз ету;

6) ӘК бортындағы байланыс істен шыққан кезде қозғалыс ағынын эшелондау мен реттеудің белгіленген арақашықтығын қамтамасыз ету;

7) ӘК ұшу траекториялары үшін бақылауды қамтамасыз ету;

8) жоспарлау және үйлестіру жөніндегі диспетчер-ассистент функцияларын орындайтын диспетчерді қажетті ақпаратпен қамтамасыз ету мақсатында пайдаланылды.";

418-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"418. Осы Нұсқаулықтың 417-тармағына сәйкес апаттық хабарлама беруге жауапты ӘҚҚ органы:

1) іздеу және құтқару үйлестіру орталығын хабарлаудан басқа, апаттық деңгейдің енгені немесе ӘҚҚ (ӘҚБ) араласқан органдары деңгейі туралы ақпарат береді;

2) қолда бар құралдарды пайдалана отырып, ӘҚК (ӘҚБ) аралас органдарынан апаттық жағдайда тұр деп болжамдаған ӘК туралы ақпарат алуға көмек сұрайды;

3) әр апаттық кезеңде жинақталған ақпаратты жинайды және нақтылаулар жүргізілгеннен кейін оны іздеу және құтқару үйлестіру орталығына береді;

4) ӘК жағдайдың қалпына келуі немесе осы ӘК-нің жауапты ауданнан (аймақтан) шыққаны туралы ақпарат алған кезде апаттық жағдайдың өзгергенін хабарлайды.";

1-қосымшада:

әуе қозғалысына қызмет көрсетудің диспетчерлік пункттерінің (секторларының) өткізу қабілетін айқындау әдістемесінде:

13-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"13. "Шеңбер", "Старттық", "Мұнара" және "Рульдеу" (ал көрсетілген ДП-те бір "Мұнара" ДП-қа біріктірген кезде) ДП өткізу қабілетінің үлгі нормативі үшін ҰҚЖ (әуе айлақтың) өткізу қабілетінің мәні қабылданады. ҰҚЖ өткізу қабілеті Әуе қозғалысына қызмет көрсетудің диспетчерлік пункттерінің (секторларының) өткізу қабілетін айқындау әдістемесіне 3-қосымшаға сәйкес есептеледі.

ҰҚЖ (әуе айлақтың) өткізу қабілетінің мәні > 21 , ӘҚН үлгі (ШДП және МДП) = 21."

Осы бұйрыққа қосымшаға сәйкес 3-қосымшамен толықтырылсын;

2. Қазақстан Республикасы Көлік министрлігінің Азаматтық авиация комитеті заңнамада белгіленген тәртіппен:

1) осы бұйрықты Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінде мемлекеттік тіркеуді;

2) осы бұйрықты Қазақстан Республикасы Көлік министрлігінің интернет-ресурсында орналастыруды қамтамасыз етсін.

3. Осы бұйрықтың орындалуын бақылау жетекшілік ететін Қазақстан Республикасының Көлік вице-министріне жүктелсін.

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

Қазақстан Республикасы
Көлік министрінің міндетін атқарушы

М. Калиакпаров

Қазақстан Республикасы
Көлік министрінің міндетін
атқарушы
2024 жылғы 4 қаңтардағы
№ 2 бұйрыққа
қосымша
Әуе қозғалысына қызмет
көрсету диспетчерлік
пункттерінің (секторларының)
өткізу қабілетін
анықтау әдістемесіне
3-қосымша

Ұшу-қону жолағының өткізу қабілеттілігінің нормативін есептеу

1. Әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсету кезінде өткізу қабілеттілігінің үлгілік нормативі үшін ҰҚЖ өткізу қабілеттілігінің мәні қабылданады (Өұқж).

2. Осы ҰҚЖ өткізу қабілеттілігі нормативінің есебі ӘҚҚ органы тиісті үлгідегі ӘК ұшу және қону кезінде жұмыспен қамтылу уақыты туралы жинаған статистикалық деректерге негізделген.

3. Ұшу кезінде ҰҚЖ жұмыспен қамтылған уақыт ішінде әуе кемесінің қозғалысы басталған сәттен бастап ұшудан кейінгі ҰҚЖ соңғы ұшып өткен сәттен бастап алдын ала іске қосу желісінен бастап уақыт қабылданады.

Қону кезінде ҰҚЖ жұмыспен қамтылған уақыт ішінде шешім қабылдау биіктігінің ұшып өткен сәтінен бастап отырғызудан кейін ҰҚЖ босатылған сәтке дейінгі уақыт қабылданады.

4. Есептеулерді орындау кезінде осы әуеайлақта ұшуларды үнемі (ең жиі) орындайтын ӘК түрлері ескеріледі.

5. Ұшу және қону кезіндегі әрбір ҰҚЖ-ның жұмыс уақыты туралы деректер тиісті кестеге енгізіледі:

1-кесте

ҰШУ КЕЗІНДЕ ҰШУ-ҚОНУ ЖОЛАҒЫНЫҢ ЖҰМЫС УАҚЫТЫ ТУРАЛЫ МӘЛІМЕТТЕР (Уұшк)					
ҰҚЖ(№)			ҰҚЖ (№)		
Күні	ӘК түрі	Уақыты (Уұшк ұқж1)	Күні	ӘК түрі	Уақыты (Уұшк ұқж2)

2-кесте

ҚОНУ КЕЗІНДЕ ҰШУ-ҚОНУ ЖОЛАҒЫНЫҢ ЖҰМЫС УАҚЫТЫ ТУРАЛЫ МӘЛІМЕТТЕР (Уқон)					
ҰҚЖ (№)			ҰҚЖ (№)		
Күні	ӘК түрі	Уақыты (Уқон ұқж1)	Күні	ӘК түрі	Уақыты (Уқон ұқж2)

6. Ұшу және қону кезіндегі әрбір ҰҚЖ-ның жұмыспен қамтылуының орташа арифметикалық уақытын бағалау үшін 1 және 2-кестелерде алынған ӘК түрлері бойынша деректер 3 және 4-кестелерге енгізіледі:

3-кесте

ҰШУ КЕЗІНДЕ ҰҚЖ-НЫҢ ОРТАША АРИФМЕТИКАЛЫҚ ЖҰМЫС УАҚЫТЫ, ӘК ТҮРЛЕРІ БОЙЫНША (Уор.ұшк)			
	ӘК түрі	n-түрі ӘК саны	Уақыты(Уұшк)
\sum Тұшк ұқж1+Тұшк ұқж2/n-түрі ӘК саны			

4-кесте

ӘК ТҮРЛЕРІ БОЙЫНША ҚОНУ КЕЗІНДЕ ҰҚЖ-НЫҢ ОРТАША АРИФМЕТИКАЛЫҚ ЖҰМЫС УАҚЫТЫ (Уор. қон)			
	ӘК түрі	n-түрі ӘК саны	Уақыты(Уқон)
\sum Уқон ұқж1+Уқон ұқж2 /n-түрі ӘК саны			

3 және 4-кестелерді толтыру кезінде (Уұшк/қон баған) n түрі ӘК ұшу және қону кезінде ҰҚЖ-ның жиынтық жұмыс уақыты алынады және осы үлгідегі ӘК түрінің жалпы санына бөлінеді.

7. n-түрі ӘК бір ұшу-қону операциясы (Уор.ұшк-қон) кезінде ҰҚЖ-ның орташа арифметикалық жұмыс уақытын алу үшін, 3 және 4-кестелердегі ӘК-нің әрбір түрі бойынша ұшу (Уор.ұшк) және қону (Уор.қону) кезіндегі ҰҚЖ-ның орташа арифметикалық жұмыс уақыты туралы деректер 5-кестеге енгізіледі:

5-кесте

ӘК ТҮРЛЕРІ БОЙЫНША ҰҚЖ-НЫҢ ОРТАША АРИФМЕТИКАЛЫҚ ЖҰМЫС УАҚЫТЫ (Уор.ұшк-қон)		
$\Sigma T_{\text{ұшк}} + T_{\text{қон}} / 2$	ӘК түрі	Уақыты (Уор.ұшк-қон)

8. ӘК құрамын бағалау үшін ӘК түрлері бойынша ұшулардың салыстырмалы саны (%) айқындалады:

6-кесте

ӘК ТҮРЛЕРІ БОЙЫНША ӘУЕАЙЛАҚТЫ ПАЙЫЗДЫҚ ПАЙДАЛАНУ		
$N \text{ түрі ӘК саны} \times 100 / \Sigma \text{ӘК}$	ӘК түрі	N(%)
БАРЛЫҒЫ		100%

9. Ұшу-қону жолағының орташа жұмыс уақытын (Уор.жұм) формула бойынша есептеу:

$$\text{Уор.жұм} = (\text{Уор.ұшк-қон}1 * N1 + \text{Уор.ұшк-қон}2 * N2 + \dots + \text{Уор.ұшк-қон} n * Nn) / 100$$

10. Әрбір шекті ескере отырып, секундтарға (3600 сек) аударылған, берілген интервалды секундтармен көрсетілген ҰҚЖ-ның орташа жұмыс уақытына (Уор.жұм) бөлу арқылы, ҰҚЖ өткізу қабілеттілігінің мәні (Өұқж) бір сағаттық кезең үшін есептеледі:

$$\text{Өұқж} = 3600 / \text{Уор.жұм}$$

Аббревиатуралардың толық жазылуы:

ҰҚЖ – ұшу-қону жолағы;

МДП – мұнара диспетчерлік пункті;

ӘҚҚ – әуе қозғалысына қызмет көрсету;

ӘК – әуе кемесі.